



HAL
open science

La périurbanisation dans la métropole nantaise. De nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité ?

Vincent Hervouet

► **To cite this version:**

Vincent Hervouet. La périurbanisation dans la métropole nantaise. De nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité?. Géographie. Université de Nantes, 2005. Français. NNT: . tel-00011626v1

HAL Id: tel-00011626

<https://theses.hal.science/tel-00011626v1>

Submitted on 20 Feb 2006 (v1), last revised 20 Feb 2006 (v2)

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.

UNIVERSITÉ DE NANTES
FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES
IGARUN – CESTAN – MSH ANGE GUÉPIN

Année 2005

N° attribué par la bibliothèque

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □

THÈSE

Pour obtenir le grade de
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE NANTES

Discipline : Géographie

présentée et soutenue publiquement par

Vincent HERVOUET

le 18 novembre 2005

LA PÉRIURBANISATION DANS LA MÉTROPOLÉ NANTAISE

De nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité ?

Directeur de thèse :

Jean-Pierre PEYON, Professeur émérite

JURY

M. Jacques CHEVALIER

Mme. Marie-Christine JAILLET

Mme. Martine BERGER

M. François MADORÉ

M. Jean-Pierre PEYON

Professeur à l'Université du Maine, Le Mans

Directrice de recherche CNRS, Toulouse

Professeur à l'Université de Paris I

Professeur à l'Université de Nantes

Professeur émérite à l'Université de Nantes

Rapporteur

Rapporteur

TOUS MES SINCERES REMERCIEMENTS ...

- * à Jean-Pierre PEYON, pour ses conseils.
 - * à Cédric, compagnon de route, pour sa patience et sa compréhension quotidiennes.
 - * à ma famille, pour son intense contribution.
 - * à Théodora ALLARD, pour son indéfectible et incroyable soutien.
 - * à l'équipe du CIEU, pour sa fructueuse collaboration.
 - * à l'équipe du CESTAN, pour ses avis, ses remarques et son aide matérielle et financière.
 - * à la MSH ANGE GUEPIN, pour le formidable cadre de travail fourni.
 - * aux doctorants de la MSH (et tout particulièrement à Roumi, Kazu, Mary, Annette, Laety, Claire, Anne, Alexandre, Pierre, Je Song), pour leur soutien logistique et moral durant ces derniers mois.
 - * à NANTES METROPOLE et à la VILLE DE NANTES, pour le financement de mes travaux.
 - * à Estelle BOUVET, pour sa connaissance cartographique.
 - * à Brice TROUILLET, pour ses judicieux conseils.
 - * à Laurent COUDERT, pour nos fructueux échanges géographiques.
 - * à Richard JUIN, pour son aide à l'utilisation de MODALISA.
 - * à Charles SUAUD, pour son point de vue sociologique.
-
- * aux 30 familles qui ont accepté de me recevoir en entretiens.
 - * aux 397 familles qui ont pris le temps de remplir mon questionnaire.
 - * à Mmes HUBERT, LE BERRE, ROUSSEAU, à MM. COUTAND, DESJAMONNIERES, DUPONT, DURAND, GOISET, HUOU, LEGEAY, LUBERT, NOEL-RACINE, RETIERE, ROUSSEAUX, TEMPLIER, maires ou adjoints au maire des communes d'étude.
 - * au personnel administratif de ces mêmes communes et spécialement à Brigitte BREVET (Mauves), Claudine HERVOUET (Saint-Hilaire), Claudie MARZELIERE (Oudon), Annie SAUPIN (Le Bignon), Viviane Aoustin (Herbignac), Philippe GUENEGO (Herbignac) et à Olivier RICHARD (Aigrefeuille).
-
- * à Denis GAC et Jacques MAURIT (Direction Régionale de l'Équipement des Pays de la Loire.)
 - * à Eric BLEUZET et Rémi DORMOIS (Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Ouest.)
 - * à Bertrand LE FORESTIER (Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes – Saint-Nazaire)
 - * à Mary RETIF (SEMITAN)
 - * au personnel de l'espace public de l'INSEE Pays de la Loire
 - * à Laurence (Radio JET FM)
 - * à Brigitte ROUAULT (FIP Nantes)
 - * au personnel de Radio Fidélité
 - * à Jean-Paul SENAND et Sébastien BRULE (Pôle Sud Basse Goulaine)

... et à tous ceux qui ne figurent pas dans cette liste mais qui ont aussi œuvré à l'avancée des travaux et (ou) au bien-être de l'auteur.

SOMMAIRE

LISTE DES ABRÉVIATIONS	2
INTRODUCTION GÉNÉRALE : L'ÉVOLUTION DE L'URBAIN ET DE L'URBANITE..5	
PREMIÈRE PARTIE : DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINE ET PÉRIURBAINE.....	
DANS LA RÉGION NANTAISE.....	11
CHAPITRE I - LA MÉTROPOLISATION : CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	
ET TRADUCTION LOCALE AUTOUR DE NANTES ET DE SAINT-NAZAIRE	13
CHAPITRE II - LA PÉRIURBANISATION : CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	
ET TRADUCTION LOCALE AUTOUR DE NANTES ET DE SAINT-NAZAIRE	45
CHAPITRE III - UNE MÉTHODOLOGIE POUR SAISIR LES EFFETS	
DE LA PÉRIURBANISATION.....	75
DEUXIEME PARTIE – L'ORGANISATION DES MOBILITES	
DANS LES ESPACES PERIURBAINS NANTAIS	130
CHAPITRE IV – LE MODÈLE CENTRIFUGE DE LA MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE	
PÉRIURBAINE AUTOUR DE NANTES ET DE SAINT-NAZAIRE	133
CHAPITRE V – LES MIGRATIONS DU QUOTIDIEN DANS LA MÉTROPOLE	
NANTAISE : L'EXPRESSION DE LA POLARISATION URBAINE	240
TROISIÈME PARTIE – L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX LIEUX D'URBANITÉ ?	312
CHAPITRE VI – L'ÉVOLUTION DU MODÈLE DE LA VILLE EUROPÉENNE	314
CHAPITRE VII – « URBANITÉ ORIGINELLE » ET « URBANITÉ PÉRIPHÉRIQUE »	
DANS LES ESPACES PÉRIURBAINS NANTAIS ?	354
CONCLUSION GÉNÉRALE : L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX LIEUX	
PÉRIURBAINS D'URBANITÉ	415
INDEX DES LIEUX CITÉS	422
TABLE DES MATIÈRES	427
TABLE DES DOCUMENTS	432
BIBLIOGRAPHIE	439
ANNEXES	480

LISTE DES ABREVIATIONS

ABRASCE	Associação Brasileira de Shopping Centers
ACEL	Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire
ACIPA	Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes
ADEAN	Agence de Développement Economique de l'Agglomération Nantaise
ALF	Allocation Logement à caractère Familial
ALS	Allocation Logement à caractère Social
APL	Aide Personnalisée au Logement
ATR	Administration Territoriale de la République
AU	Aire Urbaine
AUAT	Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine
BTP	Bâtiment Travaux Publics
BTS	Brevet de Technicien Supérieur
CANA	Coopérative Agricole la Noëlle Ancenis
CARENE	Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire
CBD	Central Business District
CEL	Compte Epargne Logement
CES	Contrat Emploi Solidarité
CESTAN	Centre d'Etudes sur les Sociétés, les Territoires et l'Aménagement - Nantes
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
CIL	Caisse Interprofessionnelle du Logement
COFRAC	Communauté Francophone des Radios Chrétiennes
CU	Communauté Urbaine
DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
DDE	Direction Départementale de l'Equipement
DRE	Direction Régionale de l'Equipement
DTA	Directive Territoriale d'Aménagement
EDF	Electricité De France
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale

GIP	Groupement d'Intérêt Public
GLA	Gross Leasable Area : Surface Commerciale Utile (SCU)
GMSS	Grandes et Moyennes Surfaces Spécialisées
HLM	Habitations à Loyer Modéré
IGN	Institut Géographique National
INAO	Institut National des Appellations d'Origine
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LOADDT	Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire
MARNU	Modalités d'Application du Règlement National d'Urbanisme
MIGRALT	Fichier INSEE des Migrations Alternantes
MIRABELLE	Méthode Informatique de Recherche et d'Analyse des Bassins par l'Etude des Liaisons Logement-Emploi
MSH	Maison des Sciences de l'Homme
NAF	Nomenclature d'Activités Françaises
NIMBY	Not In My BackYard ("pas dans mon jardin")
OPAH	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
PAL	Prêt Aidé Locatif
PAP	Prêt aidé à l'Accession à la Propriété
PAS	Prêt d'Accession Sociale
PC	Prêt Conventionné
PCS	Professions et Catégories Socioprofessionnelles
PDL	Pays-de-la-Loire
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEL	Plan Epargne Logement
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PME	Petites et Moyennes Entreprises
POS	Plan d'Occupation des Sols
PTZ	Prêt à Taux Zéro
PUCA	Plan Urbanisme, Construction et Architecture
RTT	Réduction du Temps de Travail

SARL	Société Anonyme à Responsabilité Limitée
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SDAAM	Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine
SEGESA	Société d'Études Géographiques, Economiques et Sociologiques Appliquées
SIERNA	Syndicat Intercommunal de l'Estuaire et de la Région NAzairienne
SITADEL	Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les Locaux
SIROCO	Système Informatisé Répertoire des Opérations de Construction
SIRENE	Système Informatique pour le Répertoire des Entreprises et des Établissements
SICLONE	Système d'Information sur la Construction des Logements et des Locaux
SIVOM	Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple
SIVU	Syndicat Intercommunal à Vocation Unique
SMIC	Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance
SNAL	Syndicat National des Aménageurs Lotisseurs
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
STRAN	Société des Transports de l'Agglomération Nazairienne
TAN	Transports de l'Agglomération Nantaise
TGV	Transport à Grande Vitesse
TNT	Terrain Neutre Théâtre
TPU	Taxe Professionnelle Unique
UU	Unité Urbaine
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZAD	Zone d'Activités Diverses
ZPIU	Zone de Peuplement Industriel et Urbain
ZUP	Zone à Urbaniser en Priorité

INTRODUCTION GÉNÉRALE :

L'ÉVOLUTION DE L'URBAIN

ET DE L'URBANITÉ

« L'image de Nantes qui lève spontanément de mon esprit est restée, pour cette raison, non pas celle d'un labyrinthe de rues centrales d'où l'on s'évade qu'épisodiquement, mais plutôt celle d'un nœud mal serré de radiales divergentes, au long desquelles le fluide urbain fuit et se dilue dans la campagne comme l'électricité fuit par ses pointes. Je me suis trouvé par là peut-être plus sensibilisé que d'autres à toutes les lisières où le tissu urbain se démaille et s'effiloche, sans pour autant qu'on l'ait tout à fait quitté pour la campagne [...]. » (J. Gracq, 1985, *La forme d'une ville*)

Cette évocation de la ville et de ses confins rappelle combien les limites externes de l'urbain ont toujours été difficiles à cerner avec précision, le cœur citadin présentant au contraire des caractéristiques architecturales et urbanistiques le rendant facilement identifiable. A partir du moment où la ville a « débordé » de ses remparts pour installer ses faubourgs en deçà, le monde urbain et le monde rural se sont interpénétrés avec une complexité croissante au fil du temps.

Mais c'est surtout depuis les années d'Après-Guerre que la forme urbaine s'est profondément métamorphosée : la conjonction de l'effort de reconstruction avec l'exode rural - qui attira en ville de nombreuses populations des campagnes à la recherche de travail et de conditions de vie meilleures - a obligé la ville, dans un premier temps, à trouver des espaces à sa lisière pour implanter de nouvelles zones résidentielles ; les ensembles collectifs des années soixante ont constitué la première étape de cette extension. Mais dès la fin de cette même décennie, le flux démographique s'est inversé avec l'apparition, autour des villes européennes, de la périurbanisation. Consacrant l'installation de populations urbaines dans les campagnes, ce processus a présenté - et présente encore - la particularité de se réaliser en discontinuité spatiale avec la ville : les zones pavillonnaires sont disséminées dans un cadre champêtre ce qui a incité G. Bauer et J.-M. Roux (1976) à parler de « *rurbanisation* » et de « *ville éparpillée* ». Bien que le premier terme ait été l'objet de nombreuses controverses et redéfinitions - notamment sur le niveau d'intégration des rurbains à la vie locale - il a mis clairement en évidence un bouleversement dans l'organisation de la forme urbaine : la continuité du bâti ne constitue plus un critère suffisant pour s'assurer être toujours dans la ville ; des portions s'en détachent géographiquement mais peuvent conserver des relations avec elle sans que cela s'inscrive dans le paysage.

L'urbain devient ainsi beaucoup plus difficilement saisissable. Les interrogations se multiplient quant à la nature de son évolution. Que devient-il en périphérie ? Se dilue-t-il, comme l'affirme J. Gracq ? Se transforme-t-il en un autre objet, ni tout à fait urbain ni tout à fait rural ? Une urbanité périphérique, coupée de ses racines citadines, est-elle possible ? Les débats et les

questions sur le sujet, dans la société comme dans la communauté des chercheurs, s'articulent autour de plusieurs approches récurrentes.

Considérant la ville dense comme « *lieu d'intégration sociale* », M.-C. Jaillet (2004b) s'interroge sur la capacité de la ville fragmentée à encore « *faire société* ». La périurbanisation fait, en effet, courir le risque d'une « *spécialisation* » (Berger M., 1983) et/ou d'une « *diversification socio-professionnelle* » (*op. cit.*) périphérique qui irait à l'encontre de la mixité sociale attribuée à la ville industrielle compacte. La ville serait-elle en train de « *se défaire* » (Donzelot J., 1999) au point qu'émergerait une « *ville à trois vitesses* » (Donzelot J., 2004) entre *gentrification* du centre-ville, relégation des banlieues et périurbanisation ? Des phénomènes de ségrégation sociale (Madoré F., 2004a) mettraient-ils en péril l'unité du tissu urbain ? Ces mécanismes de morcellement du territoire peuvent-ils relever de la sécession sociale (M.-C. Jaillet, 1999), volonté manifeste des habitants de vivre dans un « *entre-soi* » social ? Dans ce contexte de délitement, quelle signification faut-il alors accorder au développement des parcs résidentiels fermés (Madoré F., 2004c) reprenant le modèle des « *gated communities* » américaines (Le Goix R., 2003) ? A l'autre bout de l'échelle sociale, les phénomènes de relégation qui affectaient surtout les zones d'habitat collectif de la banlieue agglomérée ne sont-ils pas en train de se propager aux espaces périurbains (Rougé L., 2005) ?

Face aux mutations qui transforment l'urbain, les appels à le considérer et à le disséquer sous un jour nouveau se multiplient. J. Rémy et L. Voyé (1992) s'interrogent sur l'opportunité d'adopter une nouvelle définition de la ville. C. Ghorra Gobin (2004) se fait écho du débat nord-américain – souvent précurseur des interrogations européennes futures - sur la nécessité de « *refonder la ville* ». Reprenant la terminologie de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) votée en 2000, le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture, 2005) lance, de son côté, un programme de recherche sur « *renouveler l'urbain au nom de la mixité ?* », faisant le lien avec le débat abordé dans le paragraphe précédent. Y. Chalas (2004) pousse plus loin encore la démarche en parlant de « *la réinvention de l'urbain en périphérie* », notamment sur des thèmes fondamentaux comme la centralité, la forme urbaine, le territoire, la mobilité, le sentiment d'appartenance ou la temporalité urbaine.

En terme de rapport centre/périphérie, l'urbain s'organise en effet non plus autour d'un seul centre historique, commercial et patrimonial mais intègre des centralités secondaires en périphérie - en banlieue proche comme dans les espaces périurbains. Le schéma christallérien consacrant une armature urbaine au sommet de laquelle la ville-centre prédomine laisse place à une logique réticulaire dans laquelle les déplacements de périphéries à périphéries se développent de façon importante. Ce changement radical dans l'organisation urbaine a des conséquences sur

l'urbanité qui en émane. J.-S. Bordreuil (2000) avance l'idée d'une « *urbanité en archipel* » dont les effets sociaux ne pourraient être mesurés qu'en définissant « *la nature de sa différence par rapport aux formes antérieures de l'urbanité.* » Une mise en perspective historique de la ville et de ses formes à travers l'Histoire constituerait donc, selon l'auteur, une base de réflexion permettant d'analyser la nouveauté de la situation contemporaine.

P. Lannoy (1996) poursuit ce même objectif en incitant les chercheurs à analyser au plus près de la réalité du terrain, les dynamiques territoriales qui morcellent l'urbain d'aujourd'hui :

« Il est temps que géographes et sociologues comprennent que monde rural et monde urbain ne sont pas des entités homogènes et définissables intrinsèquement ; elles doivent être envisagées aujourd'hui dans une perspective complexe. Une véritable typologie de l'urbanisation devrait s'ouvrir aux fractionnements, aux intérêts divergents, aux modalités et aux enjeux des diverses transactions qui se jouent dans le quotidien de ces espaces intermédiaires. » (Ibid., p. 184)

Convaincus de la nécessité d'adopter une vision dynamique et non plus seulement statique de l'urbain pour cerner ses évolutions, V. Kaufmann et B. Montulet (2004) estiment que « *c'est dans l'articulation entre [les] différentes formes (de mobilité) [- la mobilité résidentielle, la migration, le tourisme et la mobilité quotidienne] et les arbitrages effectués par les acteurs que se révèlent pleinement les enjeux sociétaux des phénomènes de mobilité.* » (Ibid., p. 31). Dénonçant la démarche consistant à s'intéresser à la géographie des flux sans s'intéresser aux « *logiques d'action* » qui la sous-tendent, les auteurs font un distinguo net entre la possibilité théorique du déplacement et son effectivité :

« Cette confusion entre les potentiels de vitesse offerts par les systèmes techniques de transport, l'attribution a priori de stratégies aux individus et la mobilité des acteurs doit impérativement être dépassée pour que l'on soit en mesure de traiter de la mobilité spatiale sous un angle sociologique. C'est uniquement en intégrant l'intentionnalité des acteurs, les raisons qui font qu'ils sont mobiles ou au contraire immobiles, que l'on peut y parvenir. » (Ibid., p. 32)

Cette approche privilégiant l'espace vécu (Frémont A., 1976) et les logiques individuelles intègre donc, dans sa volonté de placer l'Homme au centre du système, des éléments tel que le sentiment d'appartenance. Et dans le cas de l'urbain, cela s'avère particulièrement pertinent tant la question de l'identité urbaine conditionne, en grande partie, celle de l'urbanité et de son ressenti.

Délimiter, ausculter, jauger l'urbain, c'est aussi prendre conscience de la temporalité qui l'anime. L'étalement des villes a introduit une hausse exponentielle des migrations dont elle est le siège quotidiennement. Hors de la ville dense, les transports en commun apparaissent inadaptés et l'automobilité est devenue la règle. Mais ce trafic fait peser un risque d'asphyxie sur une ville-dense faite avant tout – et même de plus en plus – pour les piétons, les vélos, les bus ou les tramways. A travers les régulations que la société tente de mettre en place – les maisons du temps, les recherches sur le chrono-urbanisme, le décalage programmé des horaires de travail de grandes entreprises ... - c'est toutes les facettes du système urbain qui se révèlent.

Alors, au vu de tous les enjeux que l'urbain, l'urbanité et les espaces périurbains cristallisent autour d'eux, nos recherches vont s'efforcer d'intégrer les différents aspects problématiques développés ci-dessus. Ayant des visées en termes d'aménagement et de gestion du territoire, ce travail de thèse avoue sa finalité géographique et sociale avec la prétention – ou l'ambition – de contribuer à la connaissance de la périphérie des villes et d'y voir appliquer des politiques territoriales publiques ou privées menées en tout état de cause.

Pour mener à bien ce projet, le choix de l'approche de la périurbanisation par le biais des acteurs individuels que sont les ménages périurbains s'est imposé à nous tant l'individu apparaît central, qu'il prenne réellement des décisions selon son libre-arbitre ou qu'il subisse des mécanismes politiques, économiques, sociaux, géographiques le dépassant.

Les phénomènes de mobilité qui sont associés à l'individu ou à la cellule familiale matérialisent bien sûr son inscription territoriale – ce qui constitue déjà un premier intérêt – mais surtout constituent, à l'échelle de l'histoire urbaine, le facteur de nouveauté qui doit être saisi pour connaître au mieux les rouages de la ville étalée. Ils seront donc notre clef de lecture des espaces périurbains.

Mais la finalité de notre travail de recherche réside avant tout dans le fait de savoir si les espaces périurbains, excroissances résidentielles discontinues de la ville à l'origine, sont dépositaires d'une forme d'urbanité qui permettrait de définir et de mieux comprendre les rapports entretenus par ces espaces périphériques avec la ville-centre et sa banlieue agglomérée. De manière pragmatique, peut-on habiter à dix, vingt, trente ou quarante kilomètres du centre d'une métropole et être considéré comme urbain ? Si c'est le cas, de quel type d'urbanité peut-on bénéficier ?

Nantes, l'une des dix plus grandes villes de France, est apparue comme un terrain d'étude répondant à tous les critères qu'exigeaient une telle problématique : son poids démographique lui a permis de disposer d'une banlieue agglomérée importante puis d'espaces périurbains s'étendant sur plusieurs dizaines de kilomètres ; fruit d'une histoire locale urbaine riche, Nantes forme

cependant depuis quelques dizaines d'années, avec sa voisine de Saint-Nazaire, un ensemble métropolitain – l'addition de plusieurs aires urbaines – d'un million d'habitants en 1999 dans lequel les mutations sont nombreuses à étudier. Par ailleurs, cette métropole s'insère quasi intégralement dans un département – la Loire-Atlantique – où coexistent espaces urbains, périurbains et ruraux aux évolutions contrastées. Notre relative connaissance du terrain a bien sûr joué un rôle déterminant sur le choix de cet espace d'étude, des recherches préliminaires (Hervouet V., 1997, 1998, 1999) ayant déjà partiellement exploré les aspects problématiques et méthodologiques de cette thèse. Si la familiarité avec un terrain d'étude peut être un atout pour y avoir posé des jalons, noué des contacts, expérimenté soi-même quelques habitudes quotidiennes ou y avoir développé une acuité particulière des processus qui s'y rencontrent, c'est aussi une forme de risque dans le peu de recul et le manque d'objectivité que l'on peut avoir vis-à-vis de lui. Il faudra tenir compte de l'ensemble de ces paramètres pour adopter la distance à l'objet de recherche qu'il convient.

PREMIERE PARTIE

DYNAMIQUES METROPOLITAINE ET PERIURBAINE

DANS LA REGION NANTAISE

Concentration de population à petite échelle ou étalement urbain à grande échelle, la métropolisation et la périurbanisation sont deux processus déterminants pour l'évolution des villes, pour leur mode de fonctionnement et quant à la nature de l'urbanité qui en émane. Agissant simultanément et en interaction, elles se nourrissent de dynamiques géographiques, économiques, sociales et culturelles. Se forment ainsi un creuset bien particulier pour une étude de géographie sociale telle que la nôtre. Ce creuset constitue une première grille de lecture des enjeux par rapport auxquels nos recherches trouvent toute leur pertinence d'où la nécessité de détailler, en premier lieu, la nature même des processus métropolitains et périurbains. Connaître le contenant (les dynamiques territoriales) pour mieux étudier le contenu (l'éventuelle formation de nouveaux lieux d'urbanité), tel est le fil conducteur de notre démarche dans cette première partie.

Pour éviter l'écueil d'une étude trop globale, la spécificité du contexte nantais nécessite de s'attacher, et aux caractéristiques générales des processus, et à leur traduction locale.

CHAPITRE I

LA METROPOLISATION :

CARACTERISTIQUES GENERALES

ET TRADUCTION LOCALE

AUTOUR DE NANTES ET DE SAINT-NAZAIRE

Métropolisation et *métropole* sont des termes couramment employés en géographie comme dans d'autres disciplines (économie, histoire, urbanisme, etc.). Si le consensus se fait autour du fait que le terme de *métropole* désigne une entité géographique et que celui de *métropolisation* s'applique à un processus qui génère et pérennise la métropole, les avis divergent quelque peu sur la réalité géographique que ces deux mots portent en eux. En fait, les différents points de vue apparaissent plus complémentaires qu'antinomiques : ils enrichissent à eux tous la définition de ces deux concepts et permettent une lecture plus aisée de l'ensemble bipolaire Nantes – Saint Nazaire au spectre de la métropolisation.

1 Les caractéristiques générales de la métropolisation et de la métropole

De quoi le processus métropolitain est-il synonyme ? D'une concentration de population, d'activités ou de flux financiers ? De la mise en réseau d'entités urbaines ? D'une homogénéité interne de fonctionnement ? C'est de tout cela, en fait, dont la métropolisation et la métropole semblent se nourrir.

1.1 Une concentration de population dans un grand pôle urbain

Les Mots de la Géographie : dictionnaire critique (Brunet R. et al., 1993) donnent la définition de métropole qui suit :

« *Métropole* : 1 – *Ville-mère* : en principe, la première ville du pays, ou de la région ; synonyme : chef-lieu ; mais c'est plus qu'un chef-lieu : c'est une ville d'où tout vient. Voir capitale. »

Se basant sur la racine grecque *meter* signifiant mère, l'auteur envisage la métropole comme une forme urbaine généralement de grande taille issue d'un noyau initial. Si le poids démographique est d'emblée un élément de définition important, les termes de *région*, *capitale*, *chef-lieu* et *ville*, sont sujets à multiples interprétations. La formule finale de l'auteur reste également très elliptique.

De même, sa définition de la *métropolisation* s'avère relativement globalisante puisqu'il estime que c'est le « *mouvement accusé de concentration de la population dans les métropoles* » et que c'est « *un processus mondial [auquel] la France, [qui] n'a pas réussi à se décentraliser, est soumise.* »

Sur cette seule base, il n'est pas possible de savoir si la métropolisation est en tout point identique à l'urbanisation des plus grands pôles urbains et de leurs abords immédiats ou si elle est plus que cela. Le facteur démographique s'avère essentiel mais sans doute insuffisant.

1.2 Une concentration d'activités et de flux financiers

Dans le dossier *Techniques, Territoires et Sociétés* émanant du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (Burdese J.-C. (dir.), 1998) la définition de la métropolisation apparaît de la sorte au sein d'un lexique :

« métropolisation : mouvement de concentration économique et financière accompagné d'une mise en réseau hiérarchisé des grandes agglomérations urbaines. » (Ibid., p. 13)

L'introduction de la dimension économique dans la description du processus métropolitain est aussi partagée par P.-H. Derycke (*in* Lacour C., Puissant S., 1999) qui pense que *« ce qui caractérise le plus sûrement le processus de métropolisation est l'aptitude de la très grande ville à susciter le renouvellement incessant de ses activités motrices selon un processus cumulatif, auto-entretenu et irréversible »* (Ibid., p. 12). Bien que certains chercheurs considèrent comme moteurs, les emplois basiques à orientation purement locale et ceux qui leur sont complémentaires (fournisseurs, sous-traitants, etc.), la vision la plus communément partagée est de penser qu'il existe des activités caractéristiques de la métropolisation. P.-H. Derycke (Ibid., 1999) précise ainsi que *« si une proportion élevée d'activités tertiaires caractérise la ville en général, les métropoles exercent des fonctions tertiaires particulières : activités d'administration générale et d'encadrement, direction et sièges sociaux de grandes entreprises, services financiers, bancaires et d'assurances, professions rares et très spécialisées, services publics supérieurs et activités de contrôle politique, etc. »*

Au final, les logiques d'agglomération apparaissent bien comme un des fondements de la métropole que *« certains insistent plutôt sur la concentration des hommes en ces lieux privilégiés de l'espace que sont les villes »* ou que *« d'autres analysent plutôt les mécanismes de localisation des activités économiques »* (Baumont C., Hurriot J.-M., 1995, 1996).

1.3 Une mise en réseau essentielle

Comme le notait déjà précédemment la définition proposée par le dossier *Techniques, Territoires et Sociétés* (Burdese J.C. (dir.), 1998), la métropolisation implique « *la mise en réseau hiérarchisé des grandes agglomérations urbaines* ».

M.-A. Buisson (*in* Lacour C., Puissant S., 1999) associent l'émergence des métropoles et le développement de la métropolisation « *[aux] mutations intervenues dans le système productif et [à] l'internationalisation croissante de l'économie* » (*Ibid.*, p. 115), faisant ainsi allusion au développement des échanges commerciaux avec l'étranger, à la mise en œuvre de stratégies internationales d'investissement, à la tendance à la mondialisation des économies ainsi qu'au renforcement du commerce international des pays de l'Union Européenne. M.-A. Buisson (*op. cit.*, p. 116) insiste sur la nécessité pour une métropole « *de se trouver sur les nœuds de connexion qui permettent une très bonne accessibilité à des lieux situés dans un espace mondialisé* ».

S'interrogeant sur la capacité de Bordeaux à être ou non une métropole (internationale), J.-P. Charrié et J. Dumas (*in* Laborde P., 1998) reconnaissent que « *l'image d'une métropole qui se veut européenne repose encore aujourd'hui sur sa capacité [...] à entrer dans des réseaux de firmes et de villes au sein desquels les échanges induisent de nouveaux développements, de nouvelles découvertes* » (*Ibid.*, p. 158). G. Di Méo (*in* Laborde P., *op. cit.*) juge à ce propos qu'« *à l'échelle nationale et surtout internationale, la ville [de Bordeaux] n'occupe pas véritablement de position métropolitaine, [la ville] ne gouvernant ni les espaces, ni les hommes au-delà des frontières à peine élargies de l'Aquitaine et des horizons devenus bien étroits de son port* » (*Ibid.*, p. 172).

1.4 Une homogénéité de fonctionnement interne capitale

Au-delà de leur nécessaire existence sur l'échiquier régional, national ou international, les métropoles semblent devoir donner des garanties sur l'homogénéité de leur fonctionnement interne. P.-H. Derycke (*in* Laborde P., *op. cit.*) pointe du doigt le danger guettant les agglomérations sur la voie métropolitaine : « *les processus cumulatifs constitutifs de la métropolisation ne jouent pleinement que si des mécanismes de coordination économique, de cohésion sociale et de régulation globale sont mis en place. C'est à cette condition que la métropole peut devenir cette « cité globale » décrite par S. Sassen (1991).* » (*Ibid.*, p. 15)

Anticipant d'ores et déjà nos réflexions ultérieures sur la notion d'urbanité, il apparaît que la capacité des métropoles à maintenir leur propre cohérence spatiale, sociale, économique mais aussi politique constitue une clef majeure d'accès pour prétendre à une logique urbaine interne. Le lien social que l'urbanité implique, nous le verrons, semble à ce prix.

1.5 Une synthèse de plusieurs facteurs

Si les facteurs étudiés individuellement dans les paragraphes précédents sont essentiels quant à l'émergence d'une métropole et la réalisation du processus métropolitain, c'est bel et bien la conjonction de l'ensemble de ces facteurs qui permet à certaines villes d'accéder au statut de métropole.

S. Puissant (*in* Laborde P., *op. cit.*) d'une part et le GIP Reclus (Brunet R. (dir.), 1989) d'autre part, ont mené des études en ce sens et ont dégagé de grands traits ou critères métropolitains, à travers deux approches radicalement différentes : l'une analytique et l'autre plus empirique.

1.5.1 L'analyse lexicale d'un corpus de réponses d'experts

S. Puissant (*in* Laborde P., 1998) a mené une enquête internationale sur le concept et les formes de la métropolisation en partant du principe que « *la polysémie de la notion de métropolisation pourrait s'éclairer en élargissant la réflexion à des membres de la communauté scientifique internationale* ». Pour ce faire, elle a constitué un échantillon représentatif de cinq-cent personnes sur une vingtaine de pays. A ce panel d'experts, le chercheur a demandé, par questionnaire, des appréciations selon une approche essentiellement conceptuelle et sémantique de la métropolisation : « *A quelles problématiques renvoie-t-elle ? A quelle réflexion paraît-elle associée ? Sur quels schémas de pensée s'articule-t-elle ?* » (*Ibid.*, pp. 21-22). S. Puissant, grâce à l'analyse lexicale, a pu distinguer les *référentiels* (issus de regroupements basés sur des proximités de sens) les plus récurrents pour définir *métropole* et *métropolisation*. Ces *référentiels communs* sont de trois natures : des noms (Tableau 1), des adjectifs (Tableau 2), des verbes (Tableau 3).

Tableau 1 : Noms pour définir les termes de métropole et de métropolisation

Noms cités	Métropole	Métropolisation
Ville	71	53
Fonction	65	36
Espace	56	31
Métropole	34	71
Niveau	30	16
Domination	25	16
Relation	24	25
Croissance	14	27
Caractère	14	14
Concentration	13	37

NB : Les données chiffrées sont des nombres d'occurrences.

Source : S. Puissant, 1998

Si l'on retrouve les termes de *fonction, niveau, domination, caractère et concentration* (Tableau 1) qui recourent des critères métropolitains déjà notés précédemment, la récurrence du nom *ville* est une preuve que la métropole reste fondamentalement marquée par sa ville-centre et que les espaces métropolitains s'en imprègnent.

Il n'est alors pas surprenant que l'adjectif *urbain* (Tableau 2) figure en bonne place aux côtés de *grand* qui se réfère à la concentration de populations et d'*économique* qui rappelle la cristallisation d'activités dans les espaces métropolitains.

Tableau 2 : Adjectifs pour définir les termes de métropole et de métropolisation

Adjectifs cités	Métropole	Métropolisation
Grand	71	53
Urbain	65	36
Economique	56	31

NB : Les données chiffrées sont des nombres d'occurrences.

Source : S. Puissant, 1998

Le verbe *associer* (Tableau 3) insiste, certes, sur la nécessité du fonctionnement en réseau des métropoles mais souligne aussi les liens étroits existants à l'intérieur du territoire métropolitain entre son noyau central et ses espaces périphériques.

Tableau 3 : Verbes pour définir les termes de métropole et de métropolisation

Verbes cités	Métropole	Métropolisation
Définir	71	53
Associer	65	36

NB : Les données chiffrées sont des nombres d'occurrences.

Source : S. Puissant, 1998

Pour S. Puissant (*in* Laborde P., *op. cit.*), quatre éléments de définition transparaissent tout au long de l'analyse lexicale réalisée : l'appel au champ couvert (l'urbain, la ville, l'espace), la finalité et l'organisation (fonction, niveau, relation, grand), les composantes structurelles (l'économique), la nature des dynamiques (croissance, concentration, domination).

De notre point de vue, les thèmes de la mobilité (à travers les items *relation, croissance*), de l'urbanité (à travers les items *urbain et ville*) et des relations domicile-travail (à travers les items *fonction, économique, concentration et domination*) qui sont au cœur de notre problématique de recherche sont ici bien présents et laissent préfigurer leur articulation au sein de la métropole nantaise.

Adoptant cette vue globalisante d'un système métropolitain intégrant plusieurs facteurs, F. Ascher (1995) avance la notion de *métapole*. Cette dénomination met en évidence les nouveaux enjeux liés à la transformation de la nature de l'urbain puisque F. Ascher (*Ibid.*, p. 34) estime, en effet, qu'« étymologiquement la métapole dépasse et englobe la polis » et fait remarquer qu'« [il] aurait dû, pour être plus précis, parler de métamétropole car ce dont [il] veut rendre compte ce sont bien des espaces « métropolisés » dont l'ensemble dépasse et englobe les zones métropolitaines stricto sensu ». Dans un propos liminaire au propos précédent, il justifie sa conviction en arguant que « la notion de métropole qu'[il]

[a] utilisée jusqu'à présent pour décrire ces grandes agglomérations semble [...] inadaptée pour qualifier ce nouveau type d'espace, d'une part parce qu'elle évoque plutôt une grande ville assumant les fonctions les plus élevées dans la hiérarchie urbaine régionale, d'autre part parce qu'elle n'introduit ni l'idée d'une nouvelle structuration des espaces urbains, ni l'idée de la formation d'un nouvel espace des activités économiques et sociales quotidiennes ». L'auteur estime enfin que « *d'une certaine manière, les métropoles ne sont pas seulement des territoires, ce sont aussi des modes de vie et des modes de production* ». La recherche de la diffusion d'urbanité dans ces espaces est donc subodorée par cette vision métropolitaine du système urbain.

C'est une toute autre méthode d'approche de la métropole, plus statistique et liée à ce qu'une métropole est à même de diffuser, que le GIP Reclus (Brunet R. (dir.), 1989) a adoptée.

1.5.2 Le choix d'un ensemble de critères

En 1989, le GIP Reclus a passé au crible les 165 agglomérations d'Europe occidentale (ex-Europe des Douze, Autriche, Suisse) de plus de 200 000 habitants, « *seuil de taille d'une ville européenne digne de ce nom* » selon R. Brunet (1989).

Afin de connaître les agglomérations pouvant prétendre jouer un rôle majeur dans le concert européen et mondial, le GIP Reclus a retenu seize critères différents :

- la population
- la croissance de la population
- les firmes multinationales installées (siège ou gros établissement)
- les infrastructures et activités technopolitaines
- la proportion de cadres, d'ingénieurs, de techniciens dans la population active
- les effectifs de chercheurs
- le nombre d'étudiants
- la fonction de place financière
- le trafic des aéroports
- le trafic des ports
- le rayonnement culturel
- le nombre de foires annuelles et de grands salons
- le nombre de congrès
- la presse et l'édition
- les télécommunications
- les spécificités affichées

Ces critères reprennent, en fait, les mêmes thèmes que ceux détaillés dans les paragraphes précédents : la concentration humaine, économique et financière (population, croissance de la population, fonction de place financière), le développement du tertiaire supérieur (infrastructures et activités technopolitaines, proportion de cadres, d'ingénieurs, de techniciens dans la population active, effectifs de chercheurs, nombre d'étudiants), l'insertion dans un réseau (firmes multinationales installées, trafic des aéroports, trafic des ports, rayonnement culturel, nombre de foires annuelles et de grands salons, nombre de congrès, presse et édition, télécommunications).

De son côté, l'INSEE définit, en 1994, les « *fonctions métropolitaines supérieures* ». Initialement au nombre de douze, celles-ci ne sont plus que onze depuis 2001 (INSEE, 2002) et l'élaboration de la nouvelle Nomenclature d'Activités françaises (NAF). Les emplois visés par cette dénomination sont ceux de cadres, d'ingénieurs, de chefs d'entreprise, de professions libérales des domaines suivants :

- les services aux entreprises
- la recherche et l'enseignement supérieur
- les fonctions de gestion de l'industrie
- la fonction commerciale de l'industrie
- la fonction informatique de l'industrie
- le commerce hors commerce de détail
- la banque - assurance
- l'art
- les transports
- les télécommunications
- l'information

Ces fonctions reprennent *grosso modo* les domaines sériés par le GIP Reclus, cinq ans auparavant. La nomenclature de l'INSEE paraît donc plus entériner les résultats de la recherche française en la matière qu'apporter un nouvel éclairage sur le sujet.

Globalement, cette analyse non exhaustive des termes de *métropole* et de *métropolisation* apporte des repères fondamentaux sur la réalité métropolitaine. Il nous appartient, à présent, de mettre en perspective cette réalité théorique avec notre terrain d'étude nantais. Celui-ci n'en sera que mieux ausculté et intelligible.

2 Nantes – Saint-Nazaire : l'émergence d'une métropole ?

L'ensemble Nantes – Saint-Nazaire peut-il être considéré comme une métropole à part entière ? Répondre par l'affirmative à cette question, ce que nous ferons, c'est avant tout bien être conscient du contexte de notre étude et des forces qui traversent les espaces périurbains nantais.

Dans cette optique, la genèse du concept de « métropole d'équilibre » auquel les deux pôles urbains nantais et nazairien ont été associés, dans les années soixante, constitue un angle d'approche pour l'appréhension de la métropolisation en Basse Loire.

2.1 Le concept de « métropole d'équilibre »

En 1947, la parution de l'ouvrage *Paris et le désert français* (Gravier J.-F., 1947) participe à la prise de conscience par l'État et les services en charge de l'aménagement du territoire en France qu'un rééquilibrage de l'armature urbaine française est devenu nécessaire. C'est essentiellement la prédominance parisienne qui est montrée du doigt car pour les rangs urbains inférieurs, le modèle christallérien (Christaller W., 1933) s'applique assez fidèlement au territoire français ; M.A. Buisson (*in* Lacour C., Puissant S., 1999) en témoigne :

« Le bas de cette hiérarchie repose sur l'exercice de fonctions administratives qui sont fortement corrélées au développement des activités commerciales et de services privées. Les relations se font de façon verticale d'un petit centre vers celui qui lui est supérieur et inversement, sans qu'il y ait le plus souvent de relations horizontales entre centres de même importance et exerçant des fonctions urbaines identiques ou complémentaires. » (op. cit.)

Face à cette situation, la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) est créée en 1963 ; cette nouvelle « *administration de mission qui mène une action interministérielle* » (Site internet de la DATAR) s'attelle, dès son année de création, à sa tâche de rééquilibrage.

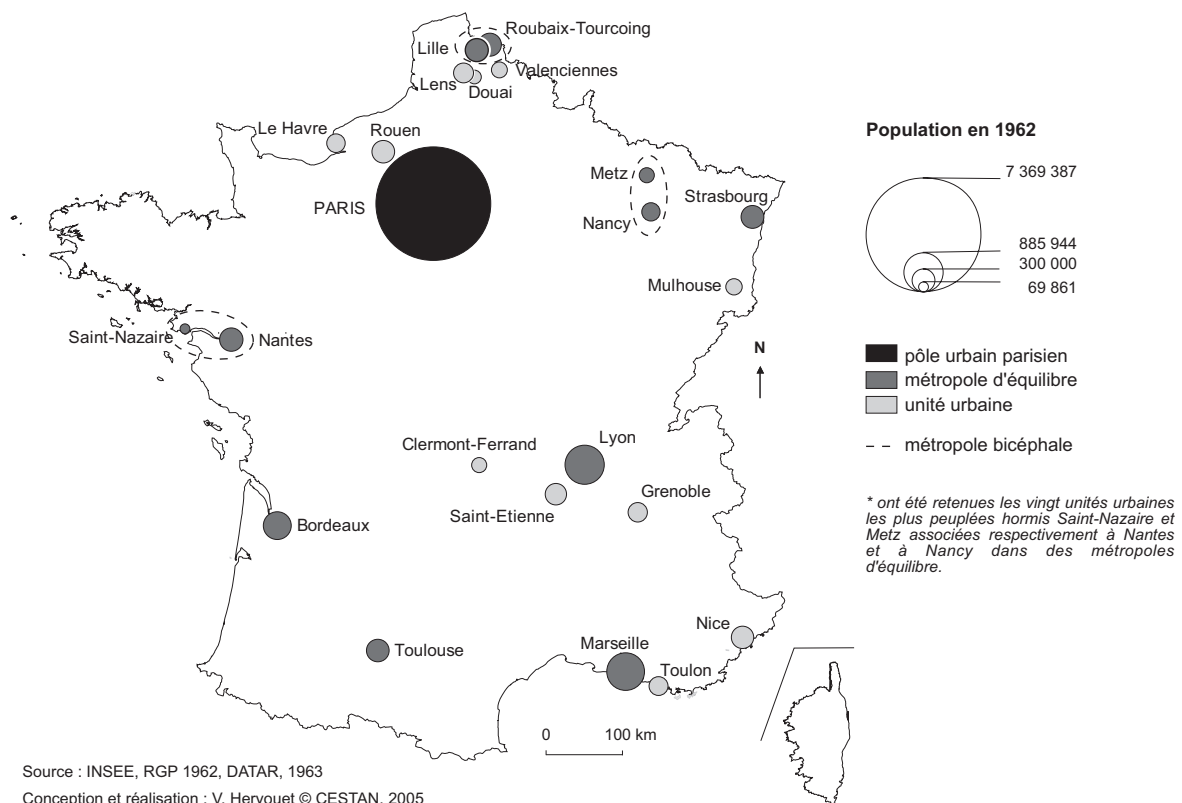
2.1.1 Philosophie, objectifs et bilan de l'action de la DATAR

M. Rochefort (*in* Commissariat Général du Plan (et al.), 1993) explique qu'après la Seconde Guerre Mondiale, les villes ont été étudiées « *dans le cadre de territoires délimités, souvent régionaux, en cherchant à dégager leurs interrelations et leur hiérarchie* ». Il ajoute que la DATAR « *a été conduit à concevoir des réseaux urbains régionaux ou nationaux, en privilégiant l'analyse des activités tertiaires* ».

S'appuyant sur la présence ou l'absence d'un tertiaire rare (vingt-sept types de commerces), la DATAR « a finalement retenu 42 villes exerçant un certain rôle régional, huit dans une première catégorie des « métropoles régionales », dix dans une situation moyenne (centres régionaux de plein exercice) et 24 n'ayant plus qu'une « fonction régionale incomplète ». Toutes ces villes replacées dans le territoire national ont fait apparaître un « poids écrasant » de Paris et un « désordre » assez complexe du découpage régional issu des zones d'influence des 42 centres identifiés. » (op. cit., 1993)

Dans un dernier temps, cette méthode d'identification de la nature de l'armature urbaine française « a logiquement conduit à la conclusion qu'il fallait choisir dans l'espace français quelques villes à conforter pour qu'elles deviennent des métropoles d'équilibre, capables de contrebalancer l'influence de Paris et de réorganiser le niveau régional, en le hiérarchisant plus clairement. » (op. cit., 1993) C'est ainsi que la DATAR désigne en 1963 les huit villes qualifiées de « métropoles régionales » dans les études préalables (Hautreux J., et al., 1963). Les « métropoles d'équilibre » seront donc Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nancy-Metz, Nantes-Saint-Nazaire, Strasbourg et Toulouse (Carte 1).

Carte 1 : Métropoles d'équilibre et principales villes françaises en 1963



Malgré quelques réserves postérieures d'un des rapporteurs ¹ de l'époque (M. Rochefort *in* Commissariat au Plan, *et al.*, 1993) ou de quelques chercheurs tel R. Brunet ² (1993), il semble que les « métropoles d'équilibre » en général, et Nantes-Saint-Nazaire en particulier, aient tenu leur rang face au pôle urbain parisien. Ainsi, l'analyse concomitante des recensements généraux de la population de 1962 et de 1999 apporte des éléments de réponse en ce sens

Le calcul de la croissance de population entre 1962 et 1999 des principales unités urbaines de France (Tableau 4) souligne que la plupart des métropoles d'équilibre ont vu leur population croître plus vite que la moyenne (+ 10.3 %) des unités urbaines prises en compte : + 31.5 % pour Nantes – Saint-Nazaire, + 24.9 % pour Strasbourg, + 21.7 % pour Lille, + 21.1 % pour Nancy – Metz, + 16.4 % pour Bordeaux et + 13.9 % pour Lyon. Seuls Marseille (+ 6.9 %) et l'ensemble Lille-Roubaix-Tourcoing (+ 7.1 %) apparaissent moins dynamiques

Par ailleurs, un calcul de la part démographique respective de ces mêmes principales unités urbaines de France par rapport à l'ensemble de la population qu'elles toutes représentent, en 1962 et en 1999 (Tableau 5), montre que Paris voit sa part chuter sensiblement (- 6.8 %) sous la barre symbolique des 50 % (46.2 %) alors que les huit métropoles d'équilibre voit la leur augmenter de 3.3 % à 33.4 % malgré la forte désindustrialisation et le recul démographique de Lille-Roubaix-Tourcoing (- 0.9 %).

Même si le poids de Paris reste écrasant, les métropoles d'équilibre ont réussi à freiner et à faire reculer le déséquilibre démographique Paris - Province ; Nantes - Saint-Nazaire y participe modestement : + 0.4 % pour Nantes, + 0.2 % pour Saint-Nazaire.

Malgré ces constats démographiques plutôt rassurants et les lois de décentralisation de 1983 et de 1985, la DATAR elle-même continue à s'interroger (DATAR, 1993) sur la capacité de ces métropoles régionales à devenir métropoles internationales.

Dans ce contexte, comment Nantes – Saint Nazaire « tire son épingle du jeu » ? A la lumière des importants travaux de réactualisation menés sur l'armature urbaine française depuis les années 1960, il semble possible de statuer sur la question.

¹ M. Rochefort estime que « pour des raisons d'opportunité et d'insuffisance théorique, on a choisi les huit villes les mieux préparées à ce rôle, au vu de leur classement, c'est-à-dire l'ensemble du premier groupe (des métropoles régionales). » (*in* Commissariat au Plan (*et al.*), 1993, p. 5)

² Définition dans le dictionnaire critique de la géographie (Brunet R., 1993) « métropole d'équilibre : illusion de l'aménagement du territoire français des années 1960-1970, où l'on désigna une dizaine de grandes villes censées équilibrer Paris, s'équilibrer entre elles et assurer un « développement harmonieux du territoire » en diffusant autour d'elles « le progrès ». En fait, ce ne sont pas toujours ces villes qui se sont le plus développées ; elles ont souvent contribué à stériliser l'espace environnant, et elles n'ont en rien limité la croissance parisienne. »

Tableau 4 : Comparaison de la variation de population des principales unités urbaines françaises entre 1962 et 1999 (composition communale 1962)

Ville-centre de l'UU	Nb Com 1962	PSDC 1962	PSDC 1999	Evo 1962-1999
Paris	327	7 735 342	8 203 122	6.0
<u>Lyon</u>	32	885 944	1 009 105	<u>13.9</u>
<u>Marseille</u>	6	807 499	863 090	<u>6.9</u>
<u>Bordeaux</u>	14	462 171	537 916	<u>16.4</u>
<u>Lille</u>	23	431 148	524 610	<u>21.7</u>
Roubaix-Tourcoing	19	390 624	355 799	-8.9
<u>Toulouse</u>	2	329 044	410 936	<u>24.9</u>
<u>Nantes</u>	9	327 636	443 611	<u>35.4</u>
<i>Saint-Nazaire</i>	3	69 861	79 034	<u>13.1</u>
Rouen	24	325 420	375 997	15.5
<u>Strasbourg</u>	12	315 540	394 185	<u>24.9</u>
Nice	6	310 063	369 309	19.1
Saint-Etienne	10	289 958	254 708	-12.2
Lens	22	260 729	267 267	2.5
<i>Donai</i>	17	134 342	151 095	<u>12.5</u>
Grenoble	14	233 243	340 930	46.2
Toulon	7	221 434	309 310	39.7
Le Havre	7	222 565	236 759	6.4
<u>Nancy</u>	13	208 686	237 613	<u>13.9</u>
<i>Metz</i>	16	147 154	193 358	<u>31.4</u>
Valenciennes	13	172 423	170 954	-0.9
Mulhouse	5	164 975	205 894	24.8
Clermont-Ferrand	11	159 687	180 573	13.1
TOTAL	612	14 605 488	16 115 175	10.3

NB : Les 20 unités urbaines françaises les plus peuplées en 1962 ont été retenues.

Source : INSEE, RGP 1962, 1999

Les métropoles d'équilibre ou composantes de métropoles d'équilibre et leur évolution démographique figurent en souligné dans le tableau.

Les unités urbaines figurant en italique dans le tableau ne doivent leur présence qu'à une association avec une autre unité urbaine plus importante au sein d'une métropole d'équilibre (Nantes-Saint-Nazaire, Nancy-Metz) ou d'une unité urbaine 1999 (Lens-Donai).

Significations des intitulés de colonnes

<u>Ville-centre de l'UU :</u>	ville-centre de l'unité urbaine en 1962
<u>Nb Com 1962 :</u>	nombre de communes composant l'unité urbaine en 1962
<u>PSDC 1962 :</u>	population sans doubles comptes en 1962
<u>PSDC 1999 :</u>	population sans doubles comptes en 1999 (structure communale de 1962)
<u>Evo 1962-1999 :</u>	taux (%) d'évolution démographique de l'unité urbaine entre 1962 et 1999

Tableau 5 : Evolution du poids démographique relatif des principales unités urbaines françaises entre 1962 et 1999 (compositions communales 1962 et 1999)

Ville-centre de l'UU	Evo Com 62-99	Part en 1962	Part en 1999	Evo Part 62-99
Paris	88	53.0	46.2	-6.8
<u>Lyon</u>	70	6.1	6.5	<u>+0.4</u>
<u>Marseille</u>	32	5.5	6.5	<u>+1.0</u>
<u>Bordeaux</u>	37	3.2	3.6	<u>+0.4</u>
<u>Lille</u>	21	3.0	4.8	<u>-0.9</u>
<u>Roubaix-Tourcoing</u>		2.7		
<u>Toulouse</u>	70	2.3	3.6	<u>+1.3</u>
<u>Nantes</u>	11	2.2	2.6	<u>+0.4</u>
<i>Saint-Nazaire</i>	7	0.5	0.7	<u>+0.2</u>
Rouen	7	2.2	1.9	-0.3
<u>Strasbourg</u>	8	2.2	2.0	<u>-0.2</u>
Nice	44	2.1	4.3	+2.2
Saint-Etienne	7	2.0	1.4	-0.6
Lens	29	1.8	2.5	-0.2
<i>Donai</i>		0.9		
Grenoble	20	1.6	2.0	+0.4
Toulon	19	1.5	2.5	+1.0
Le Havre	7	1.5	1.9	+0.4
<u>Nancy</u>	24	1.4	1.6	<u>+0.2</u>
<i>Metz</i>	36	1.0	1.5	<u>+0.5</u>
Valenciennes	45	1.2	1.7	-0.5
Mulhouse	6	1.1	1.1	0.0
Clermont-Ferrand	12	1.0	1.5	+0.5
TOTAL	600	100.0	100.0	

NB : Les 20 unités urbaines françaises les plus peuplées en 1962 ont été retenues.

Source : INSEE, RGP 1962, 1999

Les métropoles d'équilibre ou composantes de métropoles d'équilibre et l'évolution de leur part démographique figurent en souligné dans le tableau. Les unités urbaines figurant en italique dans le tableau ne doivent leur présence qu'à une association avec une autre unité urbaine plus importante au sein d'une métropole d'équilibre (Nantes-Saint-Nazaire, Nancy-Metz) ou d'une unité urbaine 1999 (Lens-Donai).

Significations des intitulés de colonnes

Ville-centre de l'UU :

ville-centre de l'unité urbaine en 1962

Evo Com 62-99 :

évolution du nombre de communes composant l'unité urbaine entre 1962 et 1999

Part en 1962 :

part démographique de l'unité urbaine en 1962 par rapport à l'ensemble des autres UU

Part en 1999 :

part démographique de l'unité urbaine en 1999 par rapport à l'ensemble des autres UU

Evo Part 62-99 :

taux (%) d'évolution de la part démographique de l'unité urbaine entre 1962 et 1999

2.1.2 Nantes – Saint Nazaire : une métropole à part entière ?

Dans *La France en villes*, F. Damette (1994) mène un travail de synthèse afin de faire un bilan quantitatif et qualitatif de la hiérarchie urbaine française des années quatre-vingt-dix. En préambule, il rappelle les évolutions des dernières décennies et l'adaptation de sa démarche à celles-ci :

« L'industrie moderne a perdu ses liens apparents avec la nature ; les gisements bouilliers et ferrifères qui jouaient un rôle déterminant dans les localisations, ont été rayés de la carte. Les produits et les méthodes de fabrication ont connu une véritable révolution. Les problèmes de localisation industrielle se posent désormais en termes de rapport entre niveau de qualification et niveau de rémunération, d'accès aux marchés, aux centres logistiques, aux services de gestion – et le tout évidemment à l'échelle internationale. [...] Cela nous conduit forcément à remettre en question le concept d'armature urbaine, en vue de l'ajuster aux conditions d'aujourd'hui. »
(Ibid., p. 11)

F. Damette propose donc de se focaliser sur quelques fonctions, selon lui, déterminantes, détaillées sous le Tableau 6. Passant au crible les deux-cents agglomérations françaises comptant plus de 20 000 habitants en 1990, il se désintéresse des « *petites villes que l'on considère comme le niveau de base de l'armature urbaine [et qui associent] des fonctions ubiquistes [production matérielle et reproduction simple] n'ayant pas de portées hiérarchiques* » (Ibid., p. 17). Il étudie ainsi systématiquement les villes au filtre de chaque fonction retenue. Les principaux résultats concernant Nantes (Tableau 6) et Saint-Nazaire (Tableau 7) font apparaître trois caractéristiques majeures de cette métropole bicéphale : un bon niveau général nantais, un apport ponctuel nazairien et un phénomène généralisé de rattrapage dans les deux pôles.

Tableau 6 : Fonctions majeures de Nantes relevées par F. Damette dans *La France des villes* (1994)

Nature des fonctions	Type de mesure	Classe Nantes	Nb Classes
Base économique (cadres)	Indice de présence	4	6
Emploi	Ev° 1982-1990	6	8
Autorité	Ev° 1982-1990	5	7
Autorité	Indice de présence	4	6
Autorité (cadres)	Indice de présence	4	6
Productives abstraites	Indice de présence	4	5
Productives abstraites	Ev° 1982-1990	4	6
<i>dont Conception</i>	Indice de présence	5	6
<i>dont Conception</i>	Ev° 1982-1990	4	6
<i>dont Gestion</i>	Indice de présence	4	6
<i>dont Gestion</i>	Ev° 1982-1990	4	6
Productives concrètes (cadres)	Indice de présence	4	7
Sociales et culturelles	Ev° 1982-1990	4	6
<i>dont Culture et loisirs</i>	Ev° 1982-1990	4	6
Intermédiation économique	Ev° 1982-1990	5	7
Intermédiation économique	Indice de présence	4	5
Intermédiation économique (cadres)	Indice de présence	5	6
<i>dont Services économiques</i>	Indice de présence	5	6
<i>dont Services économiques</i>	Ev° 1982-1990	4	6
<i>dont Services financiers</i>	Indice de présence	5	6
<i>dont Transports et télécommunications</i>	Indice de présence	5	6
Production matérielle (cadres)	Indice de présence	4	6
<i>dont Industrie</i>	Ev° 1982-1990	4	6
Reproduction élargie	Ev° 1982-1990	4	7
Reproduction élargie privée	Indice de présence	4	6
Reproduction simple	Ev° 1982-1990	7	7
Reproduction simple	Part emploi total	4	6
Reproduction simple (cadres)	Indice de présence	4	6
<i>dont Secteur commercial</i>	Indice de présence	5	5
<i>dont Secteur commercial</i>	Ev° 1982-1990	4	6

Source : F. Damette, 1994, *La France des villes*,

Nomenclature générale des fonctions retenues par F. Damette :

- * *autorité* : administration publique, justice, police
- * *socioculturelles* : santé, social, formations, culture, loisirs
- * *productives abstraites* : administration privée, gestion, conception, marketing
- * *productives concrètes* : fabrication, manutention, transport, services pratiques
- * *aval* : entretien, réparation, nettoyage, récupération
- * *reproduction simple* : services vie quotidienne, commerces et services de proximité, enseignement obligatoire, médecine courante
- * *reproduction élargie* : activités élargissant le champ des connaissances et de l'action humaine, activités de recherche
- * *production de biens matériels* : industrie, agriculture, bâtiment, génie civil
- * *intermédiation* : services financiers, conseil et services aux entreprises, télécommunications, transports, logistique

Tableau 7 : Fonctions majeures de Saint-Nazaire relevées par F. Damette dans La France des villes (1994)

Nature des fonctions	Type de mesure	Classe St-Nazaire	Nb Classes
Avals	Indice de présence	5	6
Autorité	Ev° 1982-1990	4	7
<i>Conception</i>	Indice de présence	5	6
<i>Conception</i>	Ev° 1982-1990	4	6
Productives concrètes	Indice de présence	5	6
Productives concrètes (cadres)	Indice de présence	4	7
Sociales et culturelles	Ev° 1982-1990	4	6
<i>dont Culture et loisirs</i>	Ev° 1982-1990	5	6
<i>dont Santé et action sociale</i>	Ev° 1982-1990	3	5
Intermédiation économique	Ev° 1982-1990	4	7
<i>dont Transports et télécommunications</i>	Ev° 1982-1990	4	6
Production matérielle	Indice de présence	5	6
<i>dont Industrie</i>	Indice de présence	5	6
Reproduction élargie	Ev° 1982-1990	5	7
Reproduction simple	Ev° 1982-1990	4	7
<i>dont Secteur commercial</i>	Indice de présence	5	5

Source : F. Damette, 1994, *La France des villes*

Nomenclature générale des fonctions retenues par F. Damette :

- * *autorité* : administration publique, justice, police
- * *socioculturelles* : santé, social, formations, culture, loisirs
- * *productives abstraites* : administration privée, gestion, conception, marketing
- * *productives concrètes* : fabrication, manutention, transport, services pratiques
- * *aval* : entretien, réparation, nettoyage, récupération
- * *reproduction simple* : services vie quotidienne, commerces et services de proximité, enseignement obligatoire, médecine courante
- * *reproduction élargie* : activités élargissant le champ des connaissances et de l'action humaine, activités de recherche
- * *production de biens matériels* : industrie, agriculture, bâtiment, génie civil
- * *intermédiation* : services financiers, conseil et services aux entreprises, télécommunications, transports, logistique

Types de mesures retenues par F. Damette :

- * *indice de présence* : taux de présence de la fonction considérée par rapport à la moyenne nationale (indice 100)
- * *part emploi total* : part de la fonction considérée dans l'ensemble de l'emploi du pôle urbain
- * *évolution 1982 - 1990* : différence de présence de la fonction considérée entre les recensements INSEE de 1982 et de 1990

En effet, les différents types de fonctions retenues par F. Damette sont présents de façon significative dans le pôle urbain nantais et rares sont celles totalement absentes. Les fonctions productives abstraites (notamment la conception et la gestion) et l'intermédiation (services économiques et financiers, transport et télécommunications) jouissent d'une position particulièrement forte. Les cadres sont bien représentés, de manière générale (base économique)

ou sectorielle (fonctions d'autorité, fonctions productives concrètes, intermédiation économique, production matérielle, reproduction simple).

De son côté, Saint-Nazaire affiche un bilan beaucoup plus modeste. Cependant, la ville apporte quelques atouts supplémentaires à la métropole dans des secteurs où la présence nantaise est affirmée pour les cadres mais non pour les effectifs globaux ; c'est le cas des fonctions productives concrètes, de la production matérielle et de la reproduction simple.

De façon générale, F. Damette met en évidence le net phénomène de rattrapage qui s'est opéré entre 1982 et 1990, dans les deux pôles urbains et dans la plupart des fonctions prises en compte.

Pour lui, Nantes fait partie « *des villes plurifonctionnelles [...], homogènes, présentes dans toutes les grandes fonctions* » (op. cit., p. 97) Il la classe dans la « *dominante en intermédiation [qui] désigne les véritables capitales économiques [comme] Lyon, Marseille, Lille et Bordeaux, [...] villes historiques, capitales économiques de longue date, bénéficiant d'une base économique diversifiée* » (Ibid., p. 97). Pour F. Damette, Saint-Nazaire est, au contraire, une « *ville à spécialisation modérée [possédant] des profils mixtes, avec une combinaison fonctionnelle], une dominante industrielle [et] un rôle plus ou moins étoffé de capitale locale* » (Ibid., p. 100).

Nantes-Saint-Nazaire semble donc pouvoir s'appuyer sur une dynamique interne importante nourrie d'interactions, de complémentarités et d'interpénétrations entre ses deux principales composantes urbaines.

2.2 La dynamique interne de la métropole Nantes – Saint Nazaire

Au niveau national, Nantes-Saint-Nazaire présente tous les atouts d'une métropole régionale importante comptant parmi les dix premières de France. C'est du moins ce que laissent apparaître les études de la hiérarchie urbaine hexagonale. A l'échelle locale, la métropolisation en Basse-Loire est également palpable.

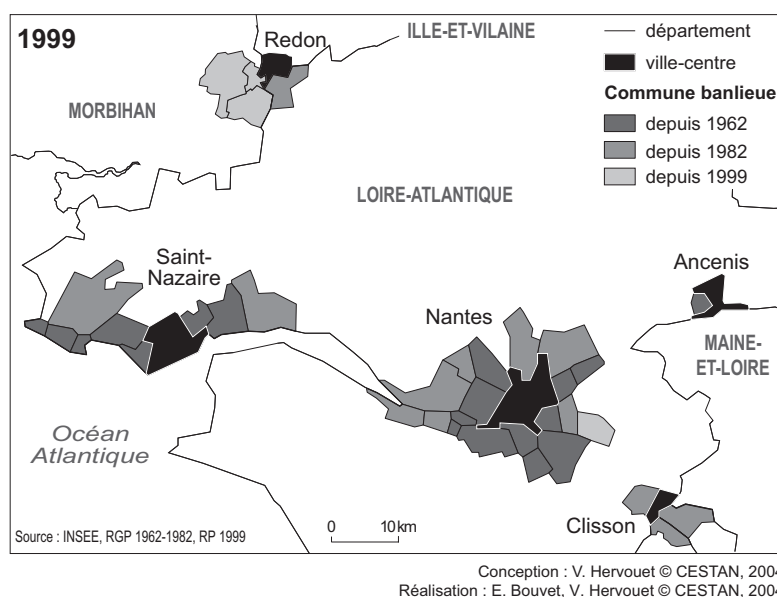
2.2.1 Des marqueurs statistiques métropolitains

La concentration, de population d'une part, d'« activités tertiaires supérieures » d'autre part, compte parmi les marqueurs principaux de la métropolisation. Pour vérifier l'existence de tels processus dans la métropole de Nantes – Saint-Nazaire, certaines données statistiques (non exhaustives) peuvent être mobilisées.

C'est sans doute les notions *d'unité urbaine* et *d'aire urbaine* de l'INSEE (Annexe 1) qui sont les mieux à même de rendre compte de la concentration continue d'habitants autour de Nantes et de Saint-Nazaire.

Basée sur le principe de la continuité du bâti, l'unité urbaine assemble les communes dont les agglomérations sont contiguës. C'est ainsi que les villes-centre ont progressivement cristallisé autour d'elles un nombre de communes et d'habitants de plus en plus important. Les unités urbaines de Nantes, Saint-Nazaire et celles voisines d'Ancenis, de Clisson et de Redon ont ainsi crû dans des proportions importantes entre 1962 et 1999 (Carte 2).

Carte 2 : Extension spatiale des pôles urbains de la métropole Nantes – Saint-Nazaire depuis 1962



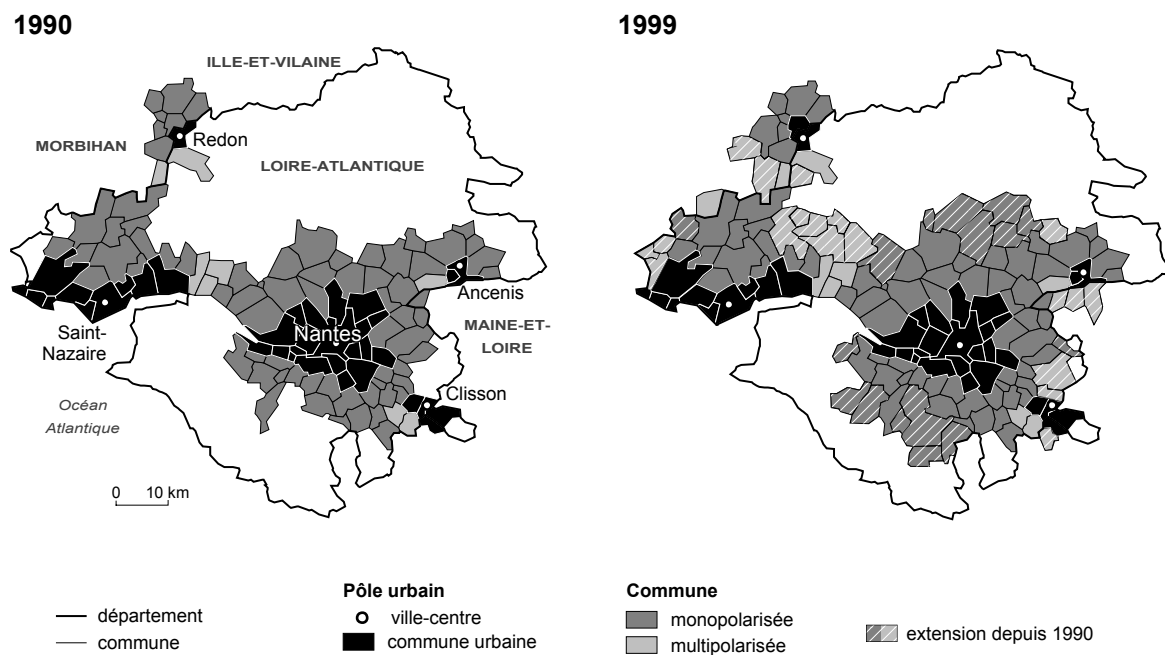
Ainsi, ce qui est communément appelé l'« *agglomération nantaise* » comptait vingt communes pour 544 932 habitants en 1999 contre seulement 327 450 habitants pour neuf communes en 1962. Sur cette même période, la population de l'unité urbaine de Saint-Nazaire a quasiment doublé, celle de Clisson a quadruplé et celles d'Ancenis et de Redon ont respectivement augmenté de moitié et de plus du tiers. Au total, entre 1962 et 1999, ce sont vingt-cinq communes et plus de 300 000 habitants qui se sont ajoutées aux cinq unités urbaines considérées.

Mais c'est également dans les communes périphériques hors agglomération que la croissance démographique s'est faite suivant un processus d'étalement urbain diffus et sur lequel nous reviendrons. Prenant en compte cette évolution, l'INSEE a défini, en 1990, des *aires urbaines* (Annexe 1) qui intègrent le concept de « *territoires sous influence urbaine* » et correspondent mieux à la dynamique métropolitaine. Appliquée à la région nantaise (Carte 3), cette notion statistique permet d'adjoindre, en 1990, aux cinq unités urbaines précitées, près d'une centaine de communes périurbaines « *monopolarisées* » (attirance par un pôle urbain unique) ou « *multipolarisées* »

(attirance par plusieurs pôles urbains). Dès 1999, cent-trente-trois communes périphériques font partie de l'espace urbain multipolaire de Nantes – Saint-Nazaire qui réunit les cinq aires urbaines ; la métropole nantaise ainsi constituée est quasi millionnaire (999 168 habitants en 1999) et a connu une croissance de population de 19 % depuis 1990, de 8 % à structure communale identique

De son côté, la nomenclature des « *emplois stratégiques* » de l'INSEE aussi appelés « *emplois métropolitains supérieurs* » (début chapitre 1) permet de montrer que Nantes chez les métropoles françaises de plus de 150 000 emplois et que Saint-Nazaire chez les grandes villes de 45 000 à 150 000 emplois ont progressé plus vite que la moyenne de leur catégorie respective, durant les années quatre-vingt-dix. Ainsi, Nantes compte parmi les quatre métropoles françaises les plus dynamiques sur cette période alors que Saint-Nazaire, ayant longtemps pâti de la désindustrialisation, a su progresser sur ce créneau. C'est en fait la poursuite du « *ratrapage* » constatée sur la période 1982-1990 (Damette F., 1994).

Carte 3 : Espace urbain multipolaire Nantes – Saint-Nazaire en 1990 et 1999



Source : INSEE, Code géographique 1999

Conception : V. Hervouet © CESTAN, 2004
 Réalisation : E. Bouvet, V. Hervouet © CESTAN, 2004

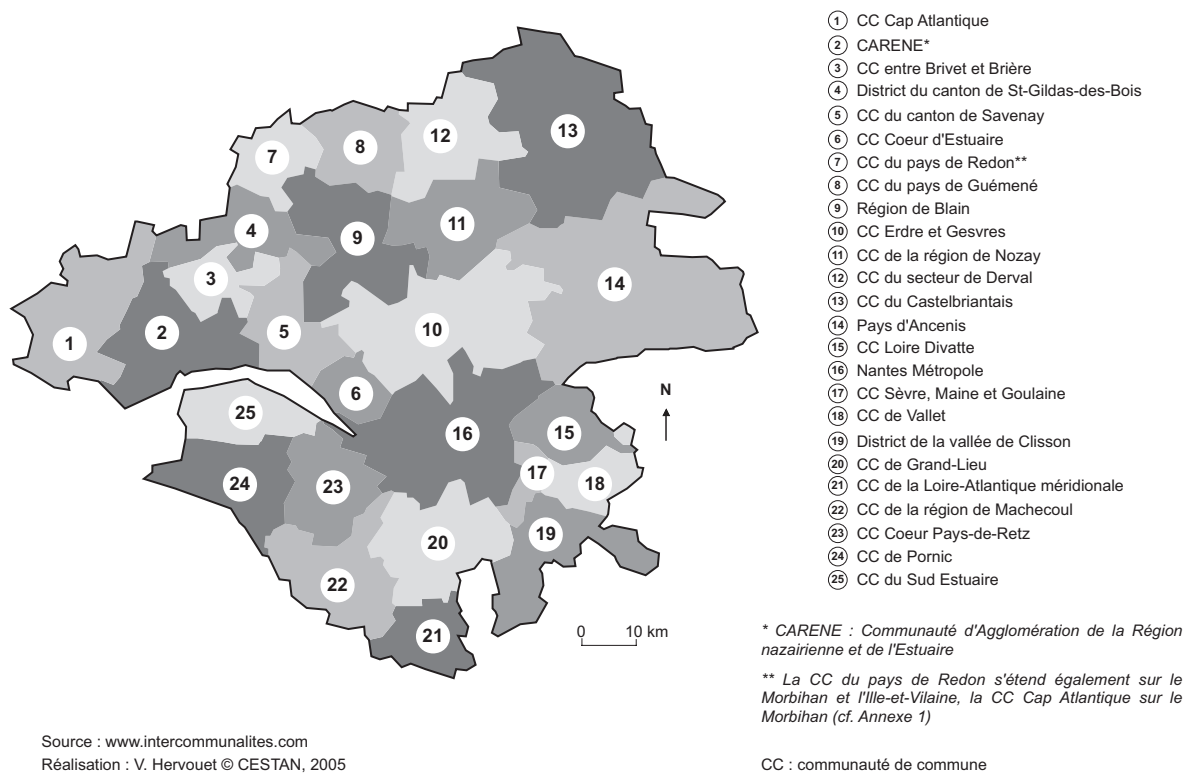
2.2.2 Un maillage institutionnel complexe

Dans une relation complexe de cause à effet, métropolisation et maillage territorial interagissent : les dynamiques métropolitaines poussent à l'évolution des découpages institutionnels alors même que ces derniers demeurent souvent encore des obstacles importants à

l'instauration d'une gouvernance politique métropolitaine. Segmentation et intégration territoriales traversent ainsi les espaces métropolitains, facilitant ou compliquant une dynamique générale interne. Le cas de Nantes – Saint-Nazaire ne fait pas exception.

Suivant la tendance nationale au regroupement intercommunal débutée dans les années soixante-dix et quatre-vingt (avec les SIVU³ et les SIVOM⁴) puis poursuivie de façon plus ambitieuse depuis les années quatre-vingt-dix - avec les communautés de communes, les districts, les communautés urbaines ou d'agglomération -, le maillage institutionnel de la région de la Basse Loire s'est réorganisé par delà les structures municipales toujours existantes et restées puissantes. Ainsi, au 1er janvier 2005, toutes les communes de Loire-Atlantique appartenaient chacune, sans exception, à une intercommunalité (Carte 4) soit deux-cents-vingt-et-une communes se dispaçant dans vingt-cinq établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Carte 4 : Structures intercommunales en Loire-Atlantique au 1er janvier 2005



³ SIVU : Syndicat Intercommunal à Vocation Unique

⁴ SIVOM : Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple

A l'instar d'autres métropoles comme Toulouse ou Marseille (Estèbe P., 2004), plusieurs intercommunalités importantes (Annexe 1) se côtoient sans qu'une seule structure soit en mesure de fédérer l'ensemble des acteurs politiques métropolitains. Si la cinquantaine de kilomètres qui sépare Nantes de Saint-Nazaire peut expliquer le développement de deux EPCI distincts (respectivement Nantes Métropole et la CARENE⁵), ce sont souvent des clivages idéologiques qui sont à l'origine du morcellement territorial : mésentente politique dans le partage de l'agglomération nazairienne entre CARENE et Cap Atlantique, préservation du caractère rural dans le cas du Pays d'Ancenis, peur du « géant urbain » voisin pour beaucoup d'intercommunalités situées aux portes de Nantes ou de Saint-Nazaire. Soulignant la dichotomie entre les regroupements, nombreux, autour d'un projet et ceux, « contre nature » basés sur le rejet, J. Renard (2000) estime que « l'état des lieux et les réflexions engagées par les élus et les services de l'administration montrent que nombre de communes rurales situées dans les aires urbaines s'organisent souvent entre elles plus contre la ville-centre que par une volonté réelle de coopération. » (Ibid., p. 2). Dans la région nantaise, c'est sans doute le cas de la communauté de communes de Sèvre, Maine et Goulaine qui en est l'exemple le plus marquant : alors même que Haute-Goulaine fait partie de l'unité urbaine de Nantes, elle forme, avec trois autres communes viticoles, une étroite bande sur le flanc sud-est du territoire de Nantes Métropole.

Si d'un point de vue municipal, les intercommunalités apparaissent comme un échelon territorial globalisant, elles demeurent encore trop nombreuses pour être en phase avec des dynamiques métropolitaines agissant à plus petite échelle. Ainsi, alors même qu'une série de lois incitatives (Lois ATR⁶, Pasqua⁷, LOADDT⁸, Chevènement⁹, SRU¹⁰, Urbanisme et Habitat¹¹) a donné, dans les années quatre-vingt-dix, des prérogatives importantes à ces structures, la métropole Nantes – Saint-Nazaire ne peut s'appuyer sur une gouvernance politique métropolitaine unique (dépassant celle de Nantes Métropole). Pourtant, les nouveaux domaines d'intervention intercommunaux participent, au même titre que les toutes puissantes politiques municipales d'urbanisation, au processus de métropolisation et à sa gestion ; le développement

⁵ CARENE : Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire

⁶ Loi ATR : loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République.

⁷ Loi Pasqua : loi n° 95-115 du 4 février 1995 - loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

⁸ Loi Voynet : loi n° 99-533 – loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT).

⁹ Loi Chevènement : loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 – loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale.

¹⁰ Loi SRU : loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 – loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

¹¹ Loi Urbanisme et Habitat : loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003.

économique, social et culturel, l'aménagement de l'espace, la politique de la ville, les programmes d'action foncière, la politique du logement, des transports et des infrastructures sont autant de domaines de portée métropolitaine qui sont gérés par les intercommunalités et dans l'intérêt communautaire. Les espaces métropolitains ne peuvent donc, pour l'instant, prétendre politiquement à une gestion globale en raison de facteurs locaux prégnants. Et même si l'intercommunalité est encore sujette à débat quant à sa capacité à fédérer les hommes (Le Saout R, 2004), les politiques publiques (Dormois R, 2004 ; Madoré F., 2004), les territoires (Guineberteau T., 2004 ; Vanier M., 2004) ou l'espace politique en général (Vignon S., 2004 ; Bué N., et al., 2004), l'analyse de la diffusion de l'urbanité devra en tenir compte.

2.2.3 Des initiatives pour une gestion métropolitaine

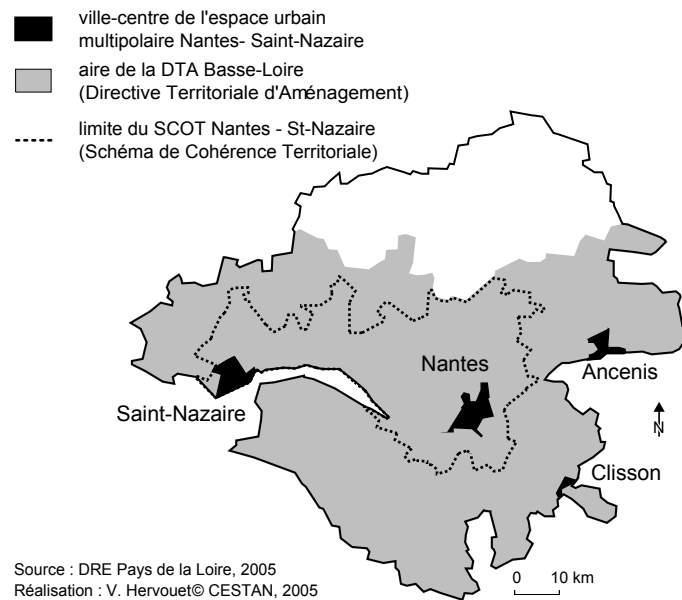
La parcellisation institutionnelle de la Basse-Loire n'a jamais empêché le développement d'initiatives visant à une gestion globale de cet espace ; celles-ci tentent, chacune à sa façon, de redonner une réalité géographique, économique, citoyenne voire même politique à la métropole Nantes - Saint-Nazaire.

L'Etat français, par la définition de périmètres d'aménagement dans les années soixante-dix, a reconnu la Basse-Loire (d'Ancenis à Saint-Nazaire) comme une entité à considérer globalement. Ainsi, le Schéma Directeur de Aménagement de l'Aire métropolitaine (SDAAM) en 1970 puis la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) en 2004 ont chacun englobé plusieurs dizaines de communes (Carte 5). Documents visant à « *fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection, de mise en valeur des territoires* » (article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme), les DTA « *fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation de grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites, des paysages.* » (*Ibid.*). L'Etat a assigné trois objectifs spécifiques à la DTA ligérienne : affirmer le rôle de Nantes – Saint-Nazaire comme métropole de taille européenne, assurer le développement durable de tous les territoires de l'estuaire, protéger et valoriser un environnement et un cadre de vie remarquables. De portée géographique plus réduite¹² mais d'application plus concrète, le Schéma de Cohérence territoriale (SCOT) de Nantes – Saint-Nazaire (Carte 5), en phase de diagnostic jusqu'en 2006, regroupe, quant à lui, cinq intercommunalités.

¹² Plusieurs SCOT s'intègrent dans une même DTA.

Il n'intègre ni Cap Atlantique ni le pays d'Ancenis. De ce fait, les prétentions métropolitaines de cet important document d'urbanisme restent limitées malgré l'association des acteurs locaux à son élaboration.

Carte 5 : Zones d'aménagement du territoire en Loire-Atlantique en 2005



De son côté, la société locale a mis elle-même en place des structures de concertation. Organes consultatifs plus que décisionnels, ces assemblées ont des visées multiples : visées économiques pour l'ACEL¹³, l'ADEAN¹⁴ ou Nantes Technopole¹⁵, visées politiques pour le Conseil de Développement¹⁶ de Nantes Métropole ou citoyennes pour l'Institut Kervégan¹⁷, par exemple. Elles ont toutes l'objectif, chacune avec ses propres modalités d'action, de contribuer au développement de l'ensemble de la métropole Nantes – Saint-Nazaire et de tenter de surmonter les différends de tous types qui tiraillent cet espace (Renard J., 1999). L'aménagement du territoire figure au cœur de leurs préoccupations avec comme axes majeurs la politique du logement et celle des transports. Face à des structures politiques morcelées, elles tentent d'apporter un regard global sur des thématiques, par excellence, métropolitaines.

¹³ ACEL : Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire regroupant le Conseil régional des Pays de la Loire, le Conseil général de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, la CARENE, le Port autonome et la CCI de Nantes et Saint-Nazaire.

¹⁴ ADEAN : Agence de Développement pour le Développement économique de l'Agglomération nantaise.

¹⁵ Nantes Technopole : groupement d'intérêt public ayant pour objectif de créer des synergies entre structures du domaine tertiaire supérieur et décideurs (écoles supérieures, laboratoires, université, entreprises, institutionnels).

¹⁶ Conseil de Développement de Nantes Métropole : assemblée où siègent des représentants de la société civile, organismes professionnels comme mouvements syndicaux, institutions comme associations ou personnalités.

¹⁷ Institut Kervégan : association de « citoyens éclairés », de personnalités, de chefs d'entreprise, d'universitaires estimant avoir leur « mot à dire » sur les décisions de la cité et en faisant part à travers une parution trimestrielle.

Mais au final, si de telle initiatives et débats se développent, c'est que l'ensemble Nantes – Saint Nazaire présente déjà un potentiel d'infrastructures qui l'autorise à prétendre au statut de métropole.

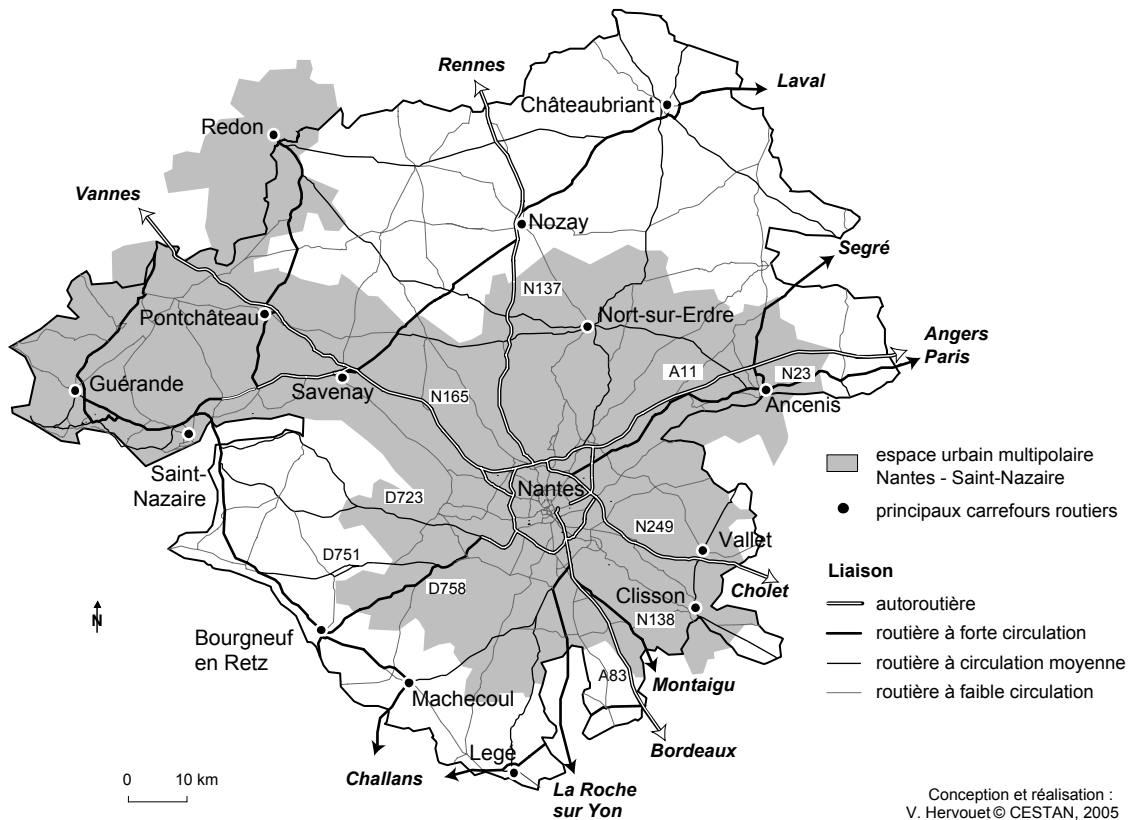
2.2.4 Un réseau d'infrastructures à l'échelle métropolitaine

La métropole Nantes – Saint Nazaire peut se prévaloir d'une configuration territoriale assez homogène grâce à un réseau d'infrastructures de transport relativement bien développé. Agissant de manière déterminante, aussi bien sur les localisations résidentielles que sur les mobilités quotidiennes, ce réseau de communication est, de notre point de vue, support de diffusion de l'urbanité, du centre vers la périphérie et à l'intérieur même des espaces périphériques. Par l'association d'axes routiers, de voies ferrées, d'implantations portuaires et de sites aéroportuaires, le canevas multiforme des infrastructures est l'armature sur laquelle se greffent les dynamiques métropolitaines. Son étude mérite ainsi une attention et une place toute particulières au sein de nos travaux.

Le réseau métropolitain s'organise principalement autour du pôle urbain nantais. Ainsi quatre axes routiers majeurs au nord de la Loire et six au sud se rejoignent dans la préfecture de Loire-Atlantique (Carte 6).

Tous ces grands axes, qui sont relayés par ailleurs par de nombreuses routes secondaires, viennent se connecter sur le périphérique nantais construit au milieu des années quatre-vingt-dix. Jusqu'en 2003, deux pénétrantes autoroutières, devenues boulevard urbain et voie rapide depuis, permettaient d'aller au-delà et d'accéder très rapidement au centre-ville de Nantes. Pour sa part, Saint-Nazaire est en position plus excentrée et ne bénéficie pas d'un réseau radioconcentrique aussi complet. Cependant, l'agglomération nazairienne n'est pas enclavée pour autant (Carte 6) puisqu'elle est reliée à Vannes, Rennes, Laval, Nantes et au sud du département par des axes routiers assez importants. De ce fait, la métropole Nantes – Saint Nazaire intègre quasiment l'ensemble de la population de la Basse-Loire entre Ancenis et Saint-Nazaire ; elle est également parfaitement bien reliée aux grands pôles urbains voisins (Angers, Bordeaux, Rennes) et aux villes proches de taille plus modeste (Cholet, Laval, La Roche-sur-Yon, Vannes). La capitale française est facilement accessible de Nantes par le réseau autoroutier. et ne rend la métropole que plus attractive au plan national.

Carte 6 : Infrastructures routières de la Loire-Atlantique en 2005



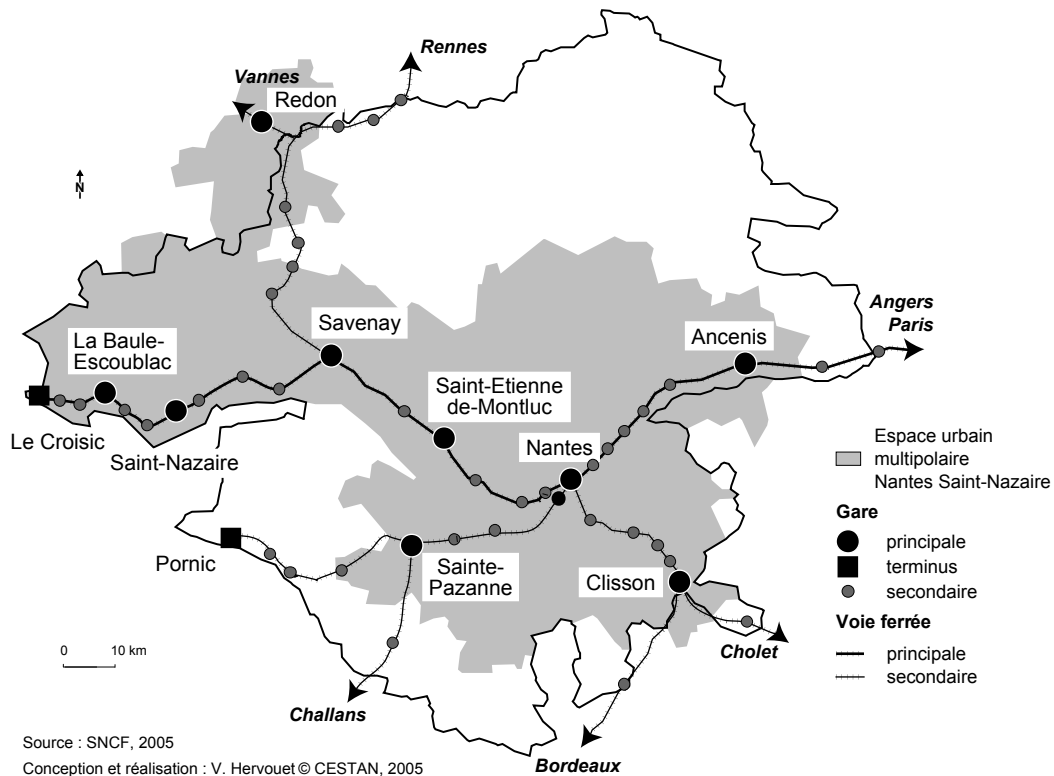
Les infrastructures ferroviaires contribuent également au dynamisme de la métropole nantaise. A petite échelle, le réseau ferré départemental classique (Carte 7) consacre d'abord et avant tout la prédominance de Nantes puisque sa gare centrale (l'ancienne gare d'Orléans) est le point de convergence de quatre axes desservant huit destinations différentes : Saint-Nazaire et Vannes à l'ouest, Angers puis Paris à l'est, Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie au sud-ouest, Bordeaux et Cholet au sud-est.

Néanmoins, c'est bien l'ensemble de la métropole Nantes - Saint-Nazaire qui est desservie par ce dispositif puisque son axe le plus performant (emprunté par le TGV) tisse de nombreux liens quotidiens entre Nantes ou Ancenis, dans les terres, et La Baule ou Saint-Nazaire, sur le littoral ; une initiative comme Métrocéane¹⁸ renforce encore cette « colonne vertébrale » ferroviaire. Dans les communes périphériques, un chapelet de gares permet un accès relativement aisé au train. Si les gares de Savenay, Saint-Étienne-de-Montluc, Sainte-Pazanne ou Clisson

¹⁸ Afin de consolider la liaison Nantes – Saint-Nazaire – Le Croisic, le Conseil Régional des Pays-de-la-Loire, le Conseil Général de Loire-Atlantique, le District de Nantes (devenu aujourd'hui Nantes Métropole), la SIERNA (devenue aujourd'hui la CARENE) se sont associées pour créer, en 1999, Métrocéane. C'est une formule qui permet de « voyager de la Loire à l'Atlantique » en empruntant le réseau départemental de cars (Réseau Atlantic), les transports en communes nantais (TAN), nazairien (STRAN) et les lignes SNCF, et ce avec un ticket unique.

proposent de multiples dessertes quotidiennes, d'autres structures plus modestes mais de proximité assurent, chaque jour, quelques allers et retours vers l'une ou les deux villes-centre ; c'est particulièrement vrai dans le vignoble nantais, sur les bords de Loire en amont de Nantes, dans l'agglomération nazairienne et au sud du pays de Retz. Le nord et le nord-est du département restent à l'écart de ce moyen de locomotion après la fermeture de la ligne Nantes – Rennes via Châteaubriant. Des autocars ont été mis en place pour tenter de pallier cette absence.

Carte 7 : Infrastructures ferroviaires passagers de la Loire-Atlantique en 2005



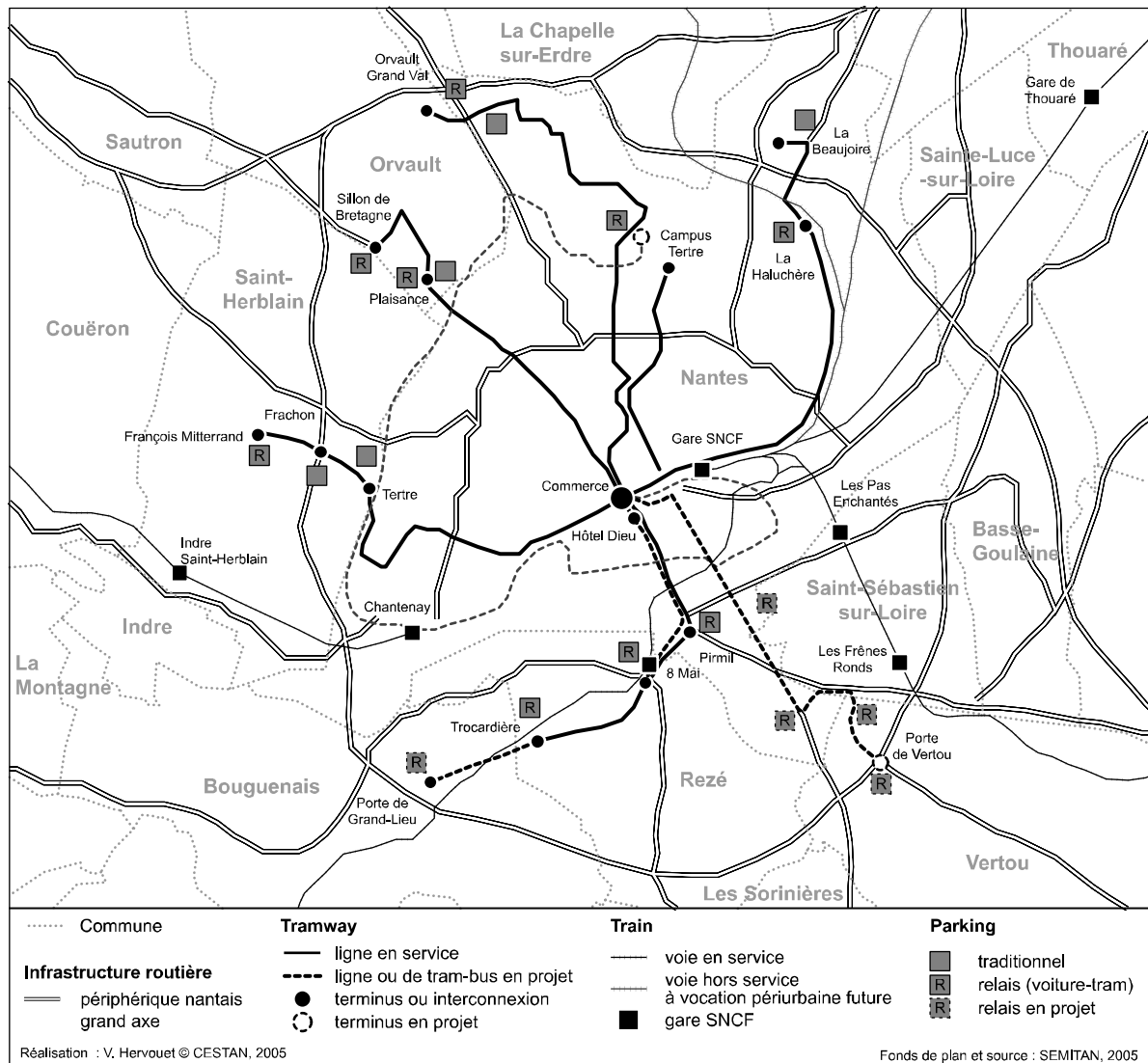
A grande échelle, un maillage ferroviaire de proximité s'est constitué dans l'agglomération nantaise même avec le développement du tramway en 1985 et l'utilisation nouvelle de lignes SNCF classiques (Carte 8).

En 2005, le réseau de tramway de Nantes est le plus long de France avec trois lignes pour un total de trente-six kilomètres. Fonctionnant en complémentarité avec cinquante-sept lignes de bus, il achemine quotidiennement environ 200 000 voyageurs. Bien que le tramway desserve déjà les principales communes de banlieue (Saint-Herblain, Orvault, Rezé), des projets d'extension en tram-bus¹⁹ sont à l'ordre du jour avec une quatrième ligne au sud de la Loire (travaux en cours avec mise en service pour septembre 2006) et une probable cinquième ligne en centre-ville.

¹⁹ Le tram-bus est un bus articulé ayant fait l'objet de quelques aménagements (une troisième porte d'accès, la fin de la vente de tickets à son bord, la séparation physique entre conducteur et passagers) et roulant le plus souvent en site propre, selon un cadencement et des stations de type tramway.

Même si la diminution de la dotation de l'Etat pour les transports en commun ralentit les projets et investissements, la volonté claire de Nantes Métropole de privilégier les transports en commun à l'automobile laisse à penser que ce réseau est appelé à se densifier dans les prochaines années.

Carte 8 : Réseau ferré passagers de l'agglomération nantaise en 2005



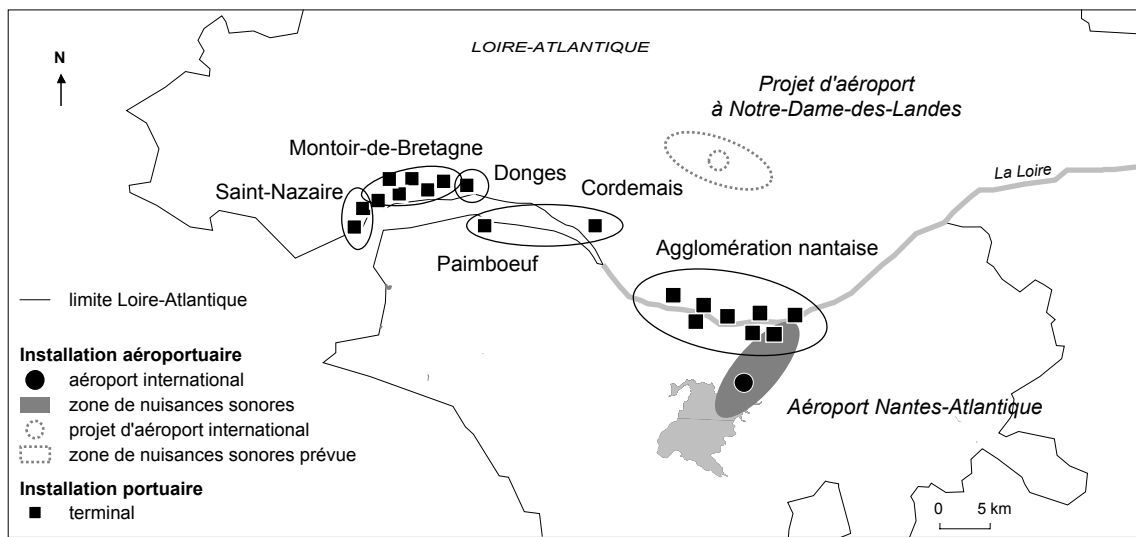
Par un autre biais, cette politique se matérialise par l'utilisation de lignes SNCF pour des trajets de la ville-centre à la banlieue et, à terme, pour des liaisons cadencées avec les communes périurbaines. C'est ainsi que deux gares ont vu le jour à Saint-Sébastien-sur-Loire en 2003 et que sur ce tronçon (Nantes – Vertou), le rythme des dessertes a été sensiblement augmenté, le ticket TAN étant suffisant pour les emprunter. Dans les prochaines années, ces dessertes se prolongeront jusqu'à Clisson avec un cadencement comparable. D'anciennes lignes SNCF devraient être à nouveau exploitées selon la même procédure (Carte 8), sur l'axe Nantes – Carquefou au nord-est et Nantes – La Chapelle-sur-Erdre au nord. C'est du moins ce que prévoit le plan de déplacements urbains (PDU) 2000-2010 qui estime que « *cette étoile ferroviaire a d'importantes potentialités d'utilisation pour les dessertes urbaines ou périurbaines* » (AURAN, 2001, p. 58) avec pour objectif « *de conforter les pôles urbains secondaires pour une meilleure maîtrise de l'urbanisation* » (*op. cit.*).

De par leur site et leur situation respectifs d'embouchure et de fond d'estuaire, Saint-Nazaire et Nantes se sont servis assez naturellement de la Loire comme d'un trait d'union entre les deux villes-centre de la métropole. Riche d'un passé historique qui a consacré Nantes comme le premier port français au XVIIe siècle, la région de Basse-Loire a pu continuer à s'appuyer sur le site de Saint-Nazaire lorsque la hausse du gabarit des bateaux, au début du XXe siècle, n'a plus permis aux navires de remonter le fleuve jusqu'à Nantes aussi systématiquement qu'avant. En 2004, le quatrième port de commerce français²⁰ a assuré le transbordement de 32.5 millions de tonnes de marchandises²¹; si le pétrole brut représente à lui seul un tiers de ce trafic (Annexe 3), les produits raffinés et le gaz naturel un autre tiers, l'ensemble des activités se répartit entre une demi-douzaine de sites (Annexe 4). A l'instar des infrastructures ferroviaires, les activités portuaires (Carte 9) participent au développement interne comme externe de la métropole. La Loire, par les infrastructures qui s'y greffent, agit comme un catalyseur puissant dans l'organisation des dynamiques métropolitaines; les déplacements résidentiels liés à l'activité économique et à l'évolution de la vie professionnelle des ménages d'une part, les trajets quotidiens « domicile-travail » que les zones portuaires d'emploi drainent à elles d'autre part, font de la Loire un élément métropolitain structurant. Sa seule présence géographique nécessite d'ailleurs l'étude de nouveaux franchissements cruciaux (PDU, 2000-2010) dans la perspective de mobilités métropolitaines en augmentation constante.

²⁰ Quatrième port autonome français, après Marseille (95,5 Mt), Le Havre (69 Mt), Dunkerque (50 Mt), et avant Rouen (21,9 Mt) et Bordeaux (8,4 Mt), le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire est en relation avec 380 ports dans le monde.

²¹ Chiffres donnés sur le site Internet du port autonome de Nantes – Saint-Nazaire (www.nantes.port.fr).

Carte 9 : Infrastructures portuaires et aéroportuaires de la Basse Loire en 2005



En terme d'impact, les structures aéroportuaires de Nantes – Saint-Nazaire sont tout à fait comparables dans le sens où elles sont essentielles pour l'aura de la métropole sur la scène nationale ou internationale et qu'elles sont l'objet d'enjeux forts en terme d'aménagement du territoire dans un contexte d'étalement urbain de plus en plus affirmé. Septième aéroport français de province et deuxième pour les vols vacances (Annexe 5), Nantes-Atlantique a accueilli environ deux millions de passagers lors de ces cinq dernières années (Annexe 6). Bénéficiant d'une bonne image de marque relayée dans la presse nationale ²², la région nantaise possède un atout de taille - hormis le TGV - avec sa plate-forme aéroportuaire internationale pour accueillir des ménages issus de la région parisienne ou d'autres villes de province et qui conserveraient dans ces pôles urbains des attaches professionnelles nécessitant d'y retourner régulièrement. Bien que d'une capacité de trois millions de passagers, l'aéroport actuel ²³ va sans doute être délaissé au profit d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (Carte 9) ; le gouvernement Raffarin a donné son accord pour un tel projet, le 13 octobre 2003. Les partisans de ce « déménagement » mettent en avant le dangereux survol du centre-ville de Nantes par les aéronefs, et des prévisions de trafic (trois millions et demi de passagers en 2010) qui satureraient la structure actuelle dans les cinq ans à venir. Face à un consensus local des acteurs économiques et politiques, les opposants au nouvel aéroport arguent notamment le fait que les réserves foncières ont été constituées dans les années

²² Cf. notamment le supplément spécial Nantes du journal Libération (7 juillet 2000) et la revue Le Point (13 mars 1999).

²³ Il existe un autre aéroport à Montoir – Saint-Nazaire mais celui-ci sert essentiellement pour le fret, pour l'acheminement de pièces destinées à l'Aérospatiale voisine et pour quelques vols d'affaires ; aucun vol régulier n'y atterrit.

soixante-dix dans un environnement champêtre mais que la donne foncière a totalement évolué depuis (Guichard B., 1992 ; Orhan S., 1992). C'est ce qu'explique D. Luneau (2003) :

« Le site projet de Notre-Dame-des-Landes a contre lui d'être dans l'axe du plus fort étalement urbain de l'agglomération nantaise ces dernières années. Malgré le projet d'aéroport, la pression immobilière ne s'y relâche pas. En septembre 2002, une maison mise en vente part en une semaine à Treillères ou Grandchamps-des-Fontaines, limitrophes du site prévu, si son prix est « normal », c'est-à-dire supérieur de 40 % à ce qu'il était il y a cinq ans. Selon Joseph Caillaud, président de l'Association citoyenne intercommunale des populations « concernées » par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA), cette population était de 20 000 habitants dans les années 1970, quand le premier projet d'installation fut étudié, contre 66 000 aujourd'hui. » (op. cit., p. 123)

Un tel équipement modifie donc totalement la progression de l'habitat dans les espaces périurbains nantais et est un exemple significatif d'obstacles auxquels la diffusion d'urbanité vers la périphérie peut se heurter. L'interrogation sur la notion de ville prend, dans ce cas précis, tout son sens : cette implantation va se situer à nouveau en zone urbanisée alors même que c'est pour soustraire de nombreux riverains aux nuisances sonores qu'un transfert de l'aéroport a été avant tout envisagé.

CONCLUSION DU CHAPITRE I

« En un quart de siècle, un phénomène déjà bien présent en 1975 n'a cessé de s'accroître au point de devenir dominant sur l'ensemble de la planète : la métropolisation du monde. L'accroissement de la population vivant dans les villes est un fait avéré depuis le début de la révolution industrielle, c'est-à-dire en Europe depuis le début du XVIIIème siècle. Il a pris une ampleur considérable au XXème siècle, aussi bien dans les pays industrialisés que dans ceux du Sud. Mais la métropolisation dépasse la simple urbanisation [...] lorsque des régions entières acquièrent un mode de développement urbain et s'organisent selon des structures et des formes urbaines. » (Frémont A., 1999, *La région, espace vécu*, préface d'une réédition, première édition en 1976)

Depuis la première édition de son ouvrage en 1976, A. Frémont a pu mesurer l'ampleur prise par le processus métropolitain et son impact en termes d'aménagement du territoire. La « généralisation du fait urbain » (Jaillet M.-C., 2004b) consacre, en effet, l'avènement d'une société où l'urbanité ne s'arrête plus à la sortie des agglomérations, comme auparavant. Les villes ne sont plus isolées les unes des autres mais fonctionnent en réseau. Les phénomènes de mobilité, qu'ils concernent des personnes, de l'information ou des marchandises, se sont fortement développés et alimentent cette double concentration d'activités et de population dans un système urbain de plus en plus vaste géographiquement.

C'est ainsi que les agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire, distantes d'une soixantaine de kilomètres, ont peu à peu formé ensemble une métropole régionale d'importance à l'échelon national. Entre ces deux villes, se sont tissés des liens institutionnels, économiques et culturels à même de fédérer les acteurs locaux dans une synergie commune. Ce rapprochement progressif, pour l'instant encore timide et inachevé, se poursuit et fait de plus en plus interagir l'ensemble des territoires de la Basse Loire : les infrastructures de transport se multiplient et quadrillent les espaces interstitiels entre Nantes et Saint-Nazaire ; de ce fait, la périphérie des deux villes fait partie intégrante du système urbain métropolitain nantais ; une même dynamique anime les espaces centraux et leurs zones périphériques.

Le passage d'une logique de villes isolées entretenant des relations bilatérales à celle d'une nébuleuse urbaine où les ramifications internes sont nombreuses pour maintenir la cohérence territoriale de l'ensemble met en exergue la culture de la mobilité qui préside et qui est essentielle à la métropolisation. Du point de vue de notre problématique de recherche, cela institue un contexte extrêmement favorable à une diffusion de l'urbanité de la ville-centre aux territoires sous influence urbaine.

Toutefois, la formulation de cette hypothèse ne se base que sur un processus – la métropolisation – observable à petite échelle. C'est un système urbain entier qui a été mis en évidence en Basse-Loire. La validation de ce qui n'est encore qu'une forte probabilité doit se faire à grande échelle, au niveau de la liaison centre/périphérie. Si la métropole grossit globalement en population, les centres urbains qui en constituent la colonne vertébrale ne peuvent, à eux seuls, absorber ce surplus démographique. Ces villes doivent alors s'étaler vers les campagnes : la périurbanisation traduit cette dynamique. Est-ce pour autant qu'un transfert d'urbanité se réalise ? Seule l'étude des tenants sociaux, économiques et culturels périurbains pourra donner des éléments de réponse – à éventuellement approfondir par la suite - sur ce point.

CHAPITRE II

LA PERIURBANISATION :

CARACTERISTIQUES GENERALES

ET TRADUCTION LOCALE

AUTOUR DE NANTES ET DE SAINT-NAZAIRE

« Ce phénomène concerne tous les pays à fort taux d'équipement automobile. Il a été puissant en France dans les années soixante à quatre-vingt, car l'urbanisation française a été tardive et s'est opérée en même temps que l'automobilisation ; en revanche, des pays comme l'Allemagne ou le Royaume-Uni se sont urbanisés plus d'un demi-siècle plus tôt, à l'époque des tramways, ce qui explique en partie leurs formes urbaines denses. Toutefois, les problèmes se posent avec une force équivalente dans la plupart des pays européens. » (Ascher F., 2000, p. 192)

Ainsi parle F. Ascher de l'étalement urbain diffus communément désigné sous le vocable de périurbanisation. Commun à l'ensemble des pays occidentaux, ce processus peut être considéré comme l'évolution spatiale et territoriale majeure de ces dernières décennies, dépassant le clivage rural/urbain classique qui a longtemps prévalu. Si la métropolisation modèle fortement les formes urbaines dans leurs relations entre elles à l'échelon national ou international, la périurbanisation se lit avec plus de netteté dans le contexte local.

S'il ne s'agit pas de faire la preuve de l'existence de la périurbanisation et d'en mener une étude approfondie – de nombreux chercheurs s'y sont déjà attelés depuis de longues années déjà – notre étude doit souligner les effets du contexte périurbain sur la métropole nantaise, notre espace d'étude. Mise en perspective, dans un premier temps, avec les caractéristiques générales périurbaines communes à l'ensemble des villes occidentales, la traduction locale du processus et ses effets dans la région nantaise n'en seront alors que plus intelligibles.

1 Les caractéristiques générales de la périurbanisation

Nommer, délimiter, percevoir : voici trois points-clefs à considérer de manière concomitante pour savoir à quoi se réfère la périurbanisation. Car du fait même de la complexité du processus, les interprétations, les approches, les études dont il fait l'objet sont diverses. Un « tour d'horizon » sur la question périurbaine intégrant ces différences de perception paraît donc incontournable.

1.1 Délimitation et dénomination : deux points cruciaux

Du fait de leur hybridité (Hervouet V., 1997), de leur nature transitionnelle entre urbain et rural, des transformations permanentes dont ils sont l'objet, les espaces périurbains - expression à justifier ultérieurement - ont toujours donné lieu à de multiples définitions et appellations liées, pour partie, aux angles d'approche adoptés.

La périurbanisation, processus dont résultent ces espaces, ne présente, bien sûr, pas moins de complexité. La communauté des chercheurs s'est souvent montrée divisée lorsqu'il s'est agi de s'accorder sur une dénomination, au risque parfois de ne pas désigner exactement le même objet d'étude.

1.1.1 De multiples appellations pour un processus complexe

Si la périurbanisation en Europe a débuté dès les années soixante, ce n'est véritablement qu'avec les travaux de G. Bauer et J.-M. Roux (1975) que le processus est mis en lumière en France. Ces deux auteurs avancent le terme de *rurbanisation*, contraction d'*urbain* et de *rural*, et traduction de l'homonyme anglo-saxon existant. Selon eux, « *la rurbanisation résulte du déploiement et de la dissémination des villes dans l'espace ; en conséquence est rurbaïne une zone rurale proche des centres urbains, et subissant l'apport résidentiel d'une population nouvelle, d'origine principalement citadine [...], caractérisée cependant par la subsistance d'un espace non urbanisé très largement dominant.* »

Défendant une différenciation entre *périurbanisation* et *rurbanisation*, B. Dezert (1991) appuie, certes, la thèse de G. Bauer et J.-M. Roux en affirmant que « *la rurbanisation qualifie des secteurs de la campagne transformés, en douceur, mais aussi en profondeur, par l'intrusion des modes de vie urbains* » ; néanmoins, il estime que « *le phénomène rurbaïn n'est pas lié spécifiquement à l'existence d'une ville-centre, ni même de villes tout court* ». Cette vision « aspatialisée » du processus est proche de celle que E. Juillard (1961) avait développée sous le nom d' « *urbanisation des campagnes* ».

M. Berger (*et al.*, 1980) soulève de nombreuses objections à l'emploi de *rurbanisation*. Elle argue que « *le concept a été forgé à l'origine par les pays anglo-saxons* » et que comme « *on ne trouve en France ni les mêmes conditions de densité de population dans l'espace péri-urbain, ni les mêmes types d'évolution des utilisations agricoles et forestières, ni le même contexte institutionnel* », la transposition de pays à pays est malaisée. Par ailleurs, réservée sur la possibilité de définir un seuil de densité entre le rurbaïn et le pavillonnaire périurbain, elle réfute également l'hypothèse selon laquelle l'installation rurbaïne aurait toujours des motivations autres que les contraintes déterminantes du marché foncier palpables à travers le prix des terrains à bâtir. M. Berger est convaincue que la rurbanisation « *n'est que l'une des modalités spatiales de la croissance urbaine, un stade transitoire et non un type d'espace* » où « *une tendance permanente à la densification existe* ». Au final, selon elle, la rurbanisation « *s'intègre [à petite échelle] dans le processus global de concentration de la population dans les régions urbaines, au détriment de l'espace rural où sévit encore l'exode. [et] participe [à grande échelle] au desserrement des activités et des fonctions urbaines dans un espace de plus en plus vaste, qu'il y ait une forte croissance urbaine ou non* ».

Insistant sur l'aspect résidentiel, C. Taffin (1985) note que, pour lui, la rurbanisation est « *une tendance à quitter les centres urbains pour une petite ville ou une campagne proche, souvent en devenant propriétaire d'une maison individuelle* ».

Le terme d'*exurbanisation* apparaît parfois dans quelques travaux (Buléon P., 1991 ; Jeanneau J., 1991) sans qu'une réelle plus-value sémantique soit apportée. R. Brunet (1993) en donne une définition dans laquelle les modalités spatiales sont peu détaillées – « *phénomène par lequel les villes s'accroissent en gagnant de l'étendue* » - alors que les motivations sont plus explicites - « *le coût élevé du centre, la concurrence des bureaux, le développement de la voiture particulière* ».

B. Kayser (1990), reprenant lui aussi un concept anglo-saxon, la *counterurbanization*, ne nie pas l'existence de la périurbanisation mais l'intègre dans le processus plus globalisant de *contre-urbanisation*. Convaincu de l'existence d'une renaissance rurale, il met en avant le fait que « *l'analyse des observations faites dans un certain nombre de pays montre que l'hypothèse de l'expansion périurbaine comme seul déterminant du renversement n'est pas vérifiée [puisque] bien des communes, bien des zones situées hors de l'influence urbaine de proximité ont effectivement commencé à se repeupler* ». Ces arguments mettent en lumière la relativité de la notion de ville : si agglomération urbaine et espaces périurbains sont associés dans un système urbain voire métropolitain, la contre-urbanisation s'avère plus contestable si on cantonne la ville aux seuls espaces en continuité de bâti.

Lors de recherches antérieures (Tableau 8), la diversité conceptuelle du processus de périurbanisation est nettement apparue ; un même mot, une même expression peut revêtir plusieurs sens alors qu'à l'inverse, plusieurs termes différents peuvent recouvrir une même réalité : quoi de différent entre la périurbanisation définie par R. Chapuis (1995) et la rurbanisation décrite par G. Bauer et J.-M. Roux (1975) ? Quoi de commun entre la contre-urbanisation défendue par B. Kayser (1990) et celle exposée par R. Brunet (1993) ?

Dans ce panel de définitions, quelques dénominateurs communs composent, malgré tout, l'essence même du processus périurbain et incitent à adopter la définition fédératrice suivante : la périurbanisation est une expansion, une croissance de la ville vers ses campagnes environnantes ; cette croissance se fait en discontinuité spatiale, l'espace d'accueil conservant partiellement son caractère rural.

Tableau 8 : Périurbanisation : diversité des dénominations et des définitions

Appellations	Auteurs	Points essentiels des définitions	Clefs de lecture
Périurbanisation	A.-M. Seronde-Babonaux (1985)	Diffusion des lieux de résidence urbains	Mobilité résidentielle
		Milieu d'accueil à caractère rural	
	B. Dezert (1991)	Influence et croissance de la ville-centre	Ruralité persistante
		Conservation des activités rurales et agricoles	
	J. Paris (1993)	Extension de l'aire d'influence des villes sur les campagnes proches	Qualité de vie
		Recherche d'un cadre de vie meilleur	Marché foncier
		Recherche de loyers moins onéreux	Accession à la propriété
		Accession à la propriété à un moindre coût	Flux "domicile-travail"
		Amélioration des moyens de transport pour les migrant ^o quotidiennes	Infrastructures routières
	R. Chapuis (1995)	Nouvelle forme d'expansion urbaine	Discontinuité spatiale
		Extension "éparpillée" autour de l'agglomération	Ruralité persistante
		Cadre d'accueil resté assez largement "naturel"	
Contre-urbanisation	B. Kayser (1990)	Croissance démographique rurale après des décennies de déclin Expansion périurbaine n'est pas la seule explication à ce changement	Renaissance rurale Périurbain ou non
	R. Brunet (1993)	Illusion d'optique car surtout vers lieux moins chers et non rejet de la ville	Marché foncier
Rurbanisation	G. Bauer - J.-M. Roux (1975)	Déploiement et dissémination des villes dans l'espace	Discontinuité spatiale
		Phénomène très localisé à l'échelle locale (quelques parcelles)	Morceau de ville
		Peu d'intégration locale des rurbains	Mode de vie urbain
		Recherche d'un cadre de vie agreste	Ruralité persistante
	M. Berger (1980)	Processus évolutif qui affecte la périphérie des agglomérations urbaines	Echelle d'observation
		Concentration de population dans les régions urbaines à petite échelle	Caractère transitoire
		Desserrement des activités et des fonctions urbaines à grande échelle	
		Processus actif qu'il y ait croissance ou non	
B. Dezert (1991)	Secteur de campagne transformés en douceur mais en profondeur	Processus aspatialisé	
	Intrusion des modes de vie urbains	Mode de vie urbain	
Urbanisation des campagnes	E. Juillard (1961)	Développement de lotissements dans les campagnes	Processus aspatialisé
		Pas la nécessité d'une ville-centre proche	Développement rural

1.1.2 L'identification des espaces périurbains

Se souvenant de sa vie, J. Gracq (1985) écrit : « *La campagne de ma petite enfance m'a rendu fortement sensible à la différence de tension qui la sépare de la ville. La campagne n'est pas seulement (ou du moins n'était pas, il y a encore quelques décennies) pour la vie qui s'écoule, un milieu sédatif, marqué par le caractère placide, sans urgence, la relative insignifiance des signaux visuels et sonores qu'il dispense, c'est, fondamentalement, un champ neutre, qui tend de lui-même à imprimer à la vie une forme végétative, tout comme à imposer aux rapports sociaux la dominante de l'habitude.* » (op. cit., p. 199)

Ces quelques lignes rappellent combien la césure entre monde urbain et monde rural était une réalité. Dans les campagnes, les habitants parlaient, s'habillaient, vivaient très différemment des citadins. Les paysans, nombreux, imposaient le rythme de la vie des champs à la population rurale. Au cours du siècle dernier, les progrès techniques agricoles ont réduit considérablement le nombre des travailleurs de la Terre (Mendras H., 1984), provoquant leur exode vers les villes. A partir des années soixante, la périurbanisation a donc continué à gommer les différences entre espaces ruraux et urbains. Soumis à une progressive mutation sociale, économique, culturelle et paysagère, les territoires dits ruraux ont présenté un visage de plus en plus « flou » (Renard J., 2000) à même de diviser les spécialistes sur la façon de les nommer et de les décrire.

Faut-il écrire « péri-urbain » ou « périurbain » ? Chacun de ces termes renvoie à une approche conceptuelle relativement différente. Du grec *peri* (autour) et du latin *urbanus* (de la ville), le péri-urbain se définit donc par « *tout ce qui est autour de la ville* », son existence n'étant liée qu'à la présence de cette dernière. R. Brunet estime ainsi que le péri-urbain « *fait partie de la ville par les activités et les modes de vie des habitants* » et que « *le terme est souvent synonyme de banlieue* » ; cela explique la confusion couramment faite avec le suburbain ²⁴, partie externe mais intégrante de l'agglomération urbaine. L'expression anglo-saxonne *outer urban ring* ²⁵ (Guérois M., Pumain D., 2002) se base également sur le lien étroit entre péri-urbain et urbain. Subtilement, l'emploi de « périurbain », insiste sur le caractère propre de cet espace périphérique. Ainsi, si R. Chapuis (1995) reconnaît que « *cet espace est [...] fonctionnellement urbain* », il met en avant le fait que « *cet espace reste rural par son paysage* » avec une densité, des activités et un habitat spécifiques. La présence de la ville n'est pas occultée mais intervient comme une externalité - certes fondamentale - sur l'objet central de la définition proposée qu'est le périurbain.

²⁴ Terme français, traduction de l'anglais *suburban*, lui-même construit à partir du mot *suburbs* (banlieue).

²⁵ Expression pouvant être traduite littéralement par « ceinture à l'extérieur de la ville ».

Trancher entre l'existence d'un ou plusieurs espace(s) périurbain(s), c'est s'emparer de la question de l'homogénéité ou l'hétérogénéité de la périphérie des villes. M.-C. Jaillet (1985) le rappelle et y répond : « *la question de l'usage du singulier ou du pluriel paraîtrait un peu dérisoire si les analyses montraient que ces territoires, loin d'être homogènes, sont traversés par une très forte segmentation sociale. [...] Mieux vaudrait-il donc parler d'espaces péri-urbains pour rendre compte de ces différenciations sociales. On est loin d'un espace univoque, convivial* ». Y. Jean et C. Calenge (1997), sur un registre argumentatif différent, sont de cet avis : « *le phénomène de périurbanisation est [...] généralisé à tous les types de villes et agglomérations, ce qui ne signifie pas qu'il soit identique et uniforme dans tous les cas de figures. [...] Il existe tous les degrés entre la commune de banlieue totalement urbanisée et la commune encore rurale. [...] Cette grande diversité de situations communales [est] liée aux rythmes, à l'intensité, aux composantes du phénomène (la périurbanisation) et aux politiques locales.* »

Dans cette même perspective, les espaces périurbains ont fait l'objet de typologies variées. Le découpage en couronnes successives est sans doute le modèle proposé le plus récurrent. B. Kayser et G. Schektman-Labry (1982) distinguant autour de Toulouse des « *zones en mosaïques, vaguement concentriques* » ou N. Croix et J. Renard (1985) relevant une « *parcellisation* » de l'espace périphérique nantais, ont abouti à la distinction d'une première, deuxième et troisième couronne tenant compte de la propagation centrifuge d'une onde d'urbanisation ; la reprise de la périurbanisation à la fin des années quatre-vingt-dix ajouterait une quatrième voire une cinquième couronne à ces modèles. De son côté, la SEGESA ²⁶ (1994) a échafaudé son propre repérage des cantons périurbains sur l'ensemble de la France aboutissant à quatre groupes : le périurbain en crise, le périurbain en forte croissance, le périurbain à agriculture bien structurée et le périurbain à agriculture faible.

Bien que nous n'ayons pas volontairement détaillé les critères adoptés pour dégager les différents types d'espaces périurbains, leur choix apparaît propre à chaque étude selon l'intérêt des auteurs, l'accessibilité aux données ou la finalité des recherches.

²⁶ SEGESA : Société d'Études géographiques, économiques et sociologiques appliquées.

1.2 Les nombreux angles d’approche des espaces périurbains

La complexité de la périurbanisation se révèle dans la diversité des angles d’approche retenus pour l’étudier : les facteurs démographiques, urbanistiques, politiques, résidentiels, économiques, dynamiques, culturels sont ainsi autant d’entrées possibles.

Un bref tour d’horizon des recherches périurbaines antérieures reprenant ces mêmes facteurs est une mise en perspective essentielle, une base de travail instructive et une justification précieuse de nos choix méthodologiques futurs.

1.2.1 Le repérage des dynamiques démographiques

La périurbanisation modifie la répartition des populations dans l’espace. A partir de ce constat, des travaux ont axé leurs investigations sur les dynamiques démographiques et sur l’exploitation des données de dénombrement des habitants.

La donnée basique qu’est l’évolution démographique²⁷ a parfois servi de mesure périurbaine. P. Brunet (1984) base ainsi *sa carte des mutations de l’espace français entre 1950 et 1980* sur celle-ci et note que les espaces périurbains sont le siège d’une croissance démographique généralisée. La SEGESA (*op. cit.*) intègre également ce solde de population dans sa typologie des cantons périurbains. Néanmoins, V. Jousseume (1996) souligne, lors de sa présélection des bourgs-centres, que cette croissance démographique peut être générée par d’autres faits telle la présence d’un littoral. Intéressante à considérer, la croissance démographique n’est donc pas signe, à elle seule, d’un processus de périurbanisation.

Le solde migratoire, différence entre émigrants et immigrants, constitue un indice périurbain supplémentaire lorsqu’il est de valeur positive. R. Chapuis (1995) rappelle en effet que « *l’une des caractéristiques essentielles de la périurbanisation est justement l’installation, dans les campagnes proches, de citoyens qui quittent la ville-centre ou la banlieue* » et que « *le solde migratoire [...] représente 85 % de l’augmentation de la population dans l’espace périurbain (communes françaises en ZPIU²⁸) contre 15 % pour le solde naturel* ». Comme pour la croissance démographique, d’autres dynamiques –les migrations de retraités par exemple - peuvent cependant venir brouiller l’analyse première.

²⁷ L’évolution démographique est la croissance ou la décroissance de population d’un territoire donné sur une période précise.

²⁸ ZPIU : Zones de Peuplement Industriel et Urbain.

Une densité en hausse accompagne le processus périurbain et l'idée d'une densité limite entre espaces ruraux et espaces périurbains est séduisante. Mais, au-delà de possibles phénomènes de balnéarisation ou d'héliotropisme pour des espaces littoraux ou méridionaux, la différence de densité moyenne entre les régions françaises interdit cette démarche : trente habitants au kilomètre carré est la densité d'espaces périurbains dans le Massif Central alors que des espaces dits « ruraux profonds » en Bretagne intérieure ont une densité supérieure à ce chiffre. Si P. Newman et J. Kenworthy (1989) soulignent des liens particuliers entre densité et déplacements automobiles qui définiraient la limite interne des espaces périurbains, V. Fouchier (1997) démontre que le maniement des densités et leur interprétation est délicat.

1.2.2 L'évolution des modalités d'occupation des sols

Principalement ruraux jusque dans les années soixante, les espaces périurbains se sont constitués – et cela se poursuit – en modifiant une structure foncière bien établie depuis des décennies voire plus. L'arrivée de nouvelles populations a provoqué une évolution des modalités d'occupation des sols. L'espace dévolu aux activités agricoles s'est bien sûr profondément réduit mais c'est tout l'urbanisme communal qui a dû s'adapter à la nouvelle donne, que celle-ci se soit imposée ou qu'elle ait été localement encouragée.

Lorsque les études se focalisent uniquement ou essentiellement sur les évolutions du système agricole, c'est sur une double analyse quantitative et qualitative qu'elles s'appuient : celle des superficies de parcelles cultivables, de la population des agriculteurs exploitants ou de la densité d'actifs agricoles côtoient celle des caractéristiques des exploitations, de la mesure de la double activité ou du potentiel de reprise des structures (SEGESA, 1994).

De portée plus générale, les documents d'urbanisme communaux (PLU ²⁹, MARNU ³⁰), intercommunaux (chartes de développement ou d'aménagement) ou régionaux (SCOT ³¹, DTA ³²) constituent des instantanés d'un cadre juridique associant potentialités et restrictions. Bien entendu, la place donnée à l'agriculture reste un des critères majeurs de différenciation dans la typologie des espaces périurbains (N. Croix, J. Renard, 1985) : la première couronne est l'espace où « *l'affectation des sols est programmée* », la seconde couronne regroupe « *un espace rural fortement en recul où les zonages sont en cours d'établissement* », la troisième couronne rassemble les

²⁹ PLU : Plan local d'Urbanisme (a remplacé le Plan d'Occupation des Sols)

³⁰ MARNU : Modalités d'Application du Règlement National d'Urbanisme (en l'absence de PLU)

³¹ SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

³² DTA : Directive Territoriale d'Aménagement

« communes encore rurales [...] où les enjeux pour l'installation sont nets ». Toutefois, les travaux basés sur les documents d'urbanisme traitent aussi du degré d'ouverture des communes à l'urbanisation – à travers le repérage des zones constructibles - ou plus globalement de l'affectation des réserves foncières à des usages futurs déterminés tels des activités économiques, des lotissements résidentiels, le maintien d'activités agricoles, l'aménagement d'une voirie ou d'équipements collectifs, etc. Les acteurs politiques locaux jouent un rôle majeur dans la prise de telles décisions et leur positionnement par rapport à la périurbanisation influe fortement sur le devenir des territoires relevant de leurs compétences.

1.2.3 Les mutations politiques de la société locale

Le conseil municipal, dans la société rurale dite « traditionnelle », est surtout constitué de notables, d'artisans, de commerçants et d'agriculteurs. La périurbanisation, en permettant à de nouvelles populations de s'installer et de prendre des responsabilités locales ³³, bouleverse ce schéma. En s'appuyant sur cette mutation facilement palpable, des recherches se sont intéressées à la composition des conseils municipaux et aux profils socioprofessionnels de ses membres.

C. Bidou (1983), étudiant Plougastel Daoulas (Finistère), Saint-Gély-du-Fesc (Hérault) et Saint-Gervais-la-Forêt (Loir-et-Cher) met en évidence trois situations locales tranchées selon la répartition des pouvoirs entre anciens et nouveaux résidents : une droite traditionnelle au pouvoir dans la première, une liste d'union de la gauche dans la seconde et une équipe municipale avec « anciens originaires et nouveaux implantés » autour d'un maire communiste dans la troisième. Si le clivage politique entre une droite émanant plutôt de la société locale conservatrice et une gauche issue surtout des rangs des nouveaux arrivants citadins, transparait nettement dans les travaux de C. Bidou (*op. cit.*) aux côtés de l'origine des habitants, la présence nouvelle de classes moyennes a servi de fil conducteur à de nombreuses études comme marqueur périurbain. J. Dufour et H. Dussuet (1985) en région mancelle, M.-C. Bernard (1985) dans le Languedoc ou C. Cretin (1985) autour de Saint-Etienne, font ce constat de la montée des classes moyennes, de « l'invasion des conseils municipaux par les « cols blancs ³⁴ » » (Bernard M.-C., *op. cit.*), de l'effacement des « notables traditionnels » au profit des « nouveaux gestionnaires » (Cretin C., *op. cit.*).

³³ Les premières responsabilités locales sont le plus souvent associatives avant de devenir parfois politiques.

³⁴ M.-C. Bernard englobe, dans l'expression de « cols blancs », les professions intermédiaires, les employés et, dans une moindre mesure, les professions intellectuelles supérieures.

Au-delà de leur volonté d'assumer de nouvelles responsabilités, les nouveaux résidents doivent souvent leur accession au pouvoir politique à l'évolution concomitante de l'électorat local. Il n'est d'ailleurs pas rare que les premiers arrivants des années soixante ou soixante-dix s'investissent quelques années dans le tissu associatif local avant de pouvoir disposer d'une opinion suffisamment favorable et renouvelée pour être élus lors de scrutins locaux³⁵. Toujours est-il que nombreuses ont été les recherches portant sur des élections nationales, régionales (C. Pihet, 1985a) et locales (V. Hervouet, 1998). S'appuyant sur les forces politiques en présence (la coloration des listes), la répartition des électeurs (par bureau de vote) ou leur lieu de résidence dans la commune, des résultats nets ont été obtenus sur la mise en évidence de forces antagonistes fortes issues de la périurbanisation. Il n'est sans doute pas anodin de noter que dans un département comme la Loire-Atlantique où les espaces périurbains s'étendent sans cesse depuis une quarantaine d'années, les élections cantonales de 2004 ont donné pour la première fois une majorité de gauche au Conseil Général. Si le poids des villes (Nantes, Saint-Nazaire) y a fortement contribué, les nombreux cantons périurbains remportés par la gauche (Clisson, Aigrefeuille-sur-Maine, Nort-sur-Erdre, etc.) ont probablement été déterminants dans le décompte final.

Ces changements sur l'échiquier politique local sont révélateurs de phénomènes de diffusion d'origine citadine qui ne concerne pas le seul aspect de la citoyenneté mais impliquent des mutations sociétales plus profondes encore.

1.2.4 Les phénomènes de diffusion d'origine citadine

Processus traduisant l'étalement de la ville sur les campagnes environnantes, la périurbanisation a été analysée à travers la recherche des facteurs diffusés.

La localisation des activités économiques a-t-elle ainsi été modifiée ? Les chercheurs n'ont pas la même appréciation sur la question. Si G. Bauer et J.-M. Roux (*op. cit.*) apportent peu de précisions sur cette thématique, se cantonnant à souligner « *un déploiement et une dissémination des villes dans l'espace* », M. Berger (1980) constate « *un desserrement des activités et des fonctions urbaines* ». Comment expliquer alors que B. Dezert (1991) est convaincu de la « *conservation des activités rurales et agricoles sur la majorité du territoire (soumis à la périurbanisation)* » ?

³⁵ Les élections municipales de 1983 en ont été la parfaite illustration, bien que le mouvement s'était amorcé lors des élections municipales de 1977.

L'hypothèse de la diversification locale des activités est plausible : un artisanat ou une petite industrie locale peut se maintenir au côté de nouvelles entreprises récemment implantées. Les exemples de zones périurbaines fiscalement et foncièrement attractives et situées à proximité d'infrastructures routières performantes sont fréquents. Dans la région nantaise par exemple, l'usine LU à la Haye-Fouassière ou la centrale d'achats des magasins Leclerc (SCA Ouest) à Saint-Etienne-de-Montluc sont deux exemples marquants de ces délocalisations. Cependant, le desserrement des activités s'est principalement réalisé du territoire de la ville-centre vers celui de sa banlieue proche avec la création de pôles d'activités et de zones commerciales. Selon notre définition des espaces périurbains, cette diffusion ne les concerne donc pas et se limite à une redistribution interne à l'agglomération, de l'urbain au suburbain.

Par contre, la diffusion du mode de vie urbain dans les espaces périurbains a été souvent soulignée. G. Bauer et J.-M. Roux (1975) en font la principale caractéristique de leur rurbanisation qui « *ne tend aucunement à une atténuation des différences socio-économiques entre ville et campagne [car] d'origine et de caractère purement citadins, elle est seulement consommatrice d'espace campagnard.* » (*op. cit.*) Au cœur de notre problématique, cette diffusion fera l'objet d'une étude ultérieure approfondie mais d'ores et déjà, la multitude d'expressions associant les agglomérations urbaines à leurs espaces périurbains – troisième ville, ville étalée, ville éparpillée, métropole, système urbain, etc. – donnent déjà un aperçu de l'intérêt de cette question.

L'étalement des espaces résidentiels demeure, néanmoins, la plus palpable et la plus visible des diffusions. Du fait de l'importance des recherches lui étant consacrée et de la variété des traitements dont elle a fait l'objet, elle constitue un angle d'approche majeur à détailler.

1.2.5 L'étude des formes d'habitat périurbaines

Moteur, causes, conséquences et clef de voûte de la périurbanisation, les dynamiques résidentielles périurbaines présentent une complexité pourtant fondamentale à décrypter pour cerner les multiples aspects de l'étalement urbain.

C'est d'abord la spécificité même du type de construction, la maison individuelle, qui a focalisé l'attention des chercheurs. Érigé en antidote du logement collectif qui avait été construit rapidement après la Seconde Guerre Mondiale - mais ayant proposé, en son temps, de nombreux attraits (Clerc P., 1967) -, l'habitat pavillonnaire a bénéficié, jusqu'en 1965, de l'intervention massive de l'État pour son financement (Heugas-Darraspen H., 1994). Désireux de fuir la ville et

ses désagréments tout en accédant à la propriété dans un cadre champêtre, les candidats à la maison individuelle ont pu s'appuyer sur toute une gamme de prêts (APL³⁶, PAL³⁷, PAP³⁸, PC³⁹) faisant suite à la réforme de 1977 et à la bancarisation du marché du logement (Ascher F., 1995).

Généralisant des phénomènes d'appropriation et des rapports à l'intimité particuliers (Haumont N., 1979 ; Pinson D., Thomann S., 2002), des pratiques sociales et des modes de vie liés à l'accession à la propriété (D. Chapelon-Jeanmart, 1984), l'habitat individuel est apparu comme le dépositaire des nouvelles aspirations de la société alors même que sa première grande poussée, dans d'autres espaces, est antérieure à 1870 (Dezès M.-G., *et al.*, 2001) et n'avait pas eu une portée symbolique si forte.

Pour faire face à cette importante demande immobilière, tout un secteur de la construction de logement s'est réorganisé (Jaillet M.-C., 1982) en standardisant les méthodes, en adaptant les matériaux aux exigences financières des acheteurs. Les différents métiers existants et de nouveaux professionnels spécialisés dans le logement individuel « de masse » se sont répartis les rôles. Le système bancaire, les aménageurs-lotisseurs-promoteurs nationaux ou régionaux et l'appareil local de production ont investi ce secteur de la construction dans un jeu d'interactions complexes et économiquement sans pitié.

L'intensité de la périurbanisation a varié selon les espaces et selon les périodes. Fort des années soixante au milieu des années quatre-vingt, plus modéré jusqu'en 1997 et reprenant de la vigueur depuis, le processus périurbain a fait l'objet d'une quantification à travers le relevé local de permis de construire (Hervouet V., 1997) ou la consultation de fichiers centralisés comme SITADEL⁴⁰ qui recueille le nombre de logements autorisés, commencés et finis et les caractéristiques s'y rapportant (DRE Pays-de-la-Loire, 2003). Bien que très précieuses pour l'analyse des flux résidentiels (Madoré F., 1992), ces sources ne garantissent pas une information exhaustive en raison des abandons de procédures possibles entre accord et achèvement des constructions.

³⁶ APL : Aide Personnalisée au Logement

³⁷ PAL : Prêt Aidé Locatif

³⁸ PAP : Prêt Aidé à l'Accession à la Propriété

³⁹ PC : Prêt Conventionné (éligible à l'APL)

⁴⁰ SITADEL : Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les locaux. Il a remplacé, au printemps 1999, les bases SIROCO et SICLONE.

1.2.6 Le coût financier de la périurbanisation

La périurbanisation engendre, en fait, plusieurs types de coûts : coût financier collectif pour la collectivité ou individuel pour les ménages, coûts sociétaux de pollution ou, au contraire, pour la préservation de l'environnement. Autant les coûts sociétaux sont assez subjectifs à jauger même si des bilans énergétiques peuvent être calculés (Newman P., Kenworthy J., 1989), autant le coût financier, individuel ou collectif, paraît plus appréhendable. A. Guengant (1992) se livre ainsi à l'évaluation des coûts de la croissance périurbaine (coût d'aménagement des lotissements communaux, coûts de développement des équipements, fonctionnement des services publics, formation de la rente foncière) et à l'identification des débiteurs (municipalités, entreprises, particuliers).

C'est sur ces seuls ménages que E. Larribe-Branger (1984) se focalise pour évaluer les coûts d'accès à la maison individuelle et son mode de financement. Elle positionne ainsi les ménages au sein de l'arsenal juridique et des opportunités sociales et financières qui constituent l'armature du marché du logement individuel du début des années quatre-vingt. Elle nourrit sa réflexion d'itinéraires familiaux, résidentiels et professionnels en allant interroger les accédants à la propriété.

De manière plus ciblée, L. Rougé (2005) ausculte les ménages périurbains « captifs » de leur projet résidentiel en raison d'un investissement financier et de nouvelles conditions de vie difficiles à assumer après installation (chômage d'un des deux, mobilité quotidienne coûteuse, isolement par rapport à la ville, rapports de voisinage conflictuels).

1.2.7 La nature et la mesure des mobilités périurbaines

L'INSEE recense les migrations résidentielles lors des recensements généraux de la population. Or la périurbanisation s'alimente surtout de changements intercommunaux de résidence même si une « *urbanisation des campagnes* » (Berger M., in SEGESA, 1994) se développe simultanément. Les données statistiques donnent ainsi les renseignements suivants, sur le migrant :

- son sexe
- son âge (par tranche quinquennale)
- sa nationalité (française ou étrangère)

- sa situation (inactif, actif)
- son niveau de diplôme (études en cours, type de diplôme obtenu)
- le statut d'occupation de son ménage (propriétaire, locataire, autre statut)
- l'époque d'achèvement de son logement (globalement sur périodes intercensitaires)
- la taille de son ménage (d'une à six personnes ou plus)
- la situation du chef de famille du ménage (inactif, actif)
- sa catégorie socioprofessionnelle (PCS ⁴¹)
- son secteur d'activité économique (trois grands secteurs)

Du fait de la « mise à distance » résidentielle sans transfert équivalent des activités économiques, la multiplication des migrations « domicile-travail » est aussi un facteur périurbain. Les fichiers MIRABELLE ⁴² puis MIGRALT ⁴³ de l'INSEE permettent l'accès, commune par commune, à la destination des actifs. Par la variation et l'intensité des flux mesurés, il est possible de mettre en évidence l'influence croissante d'un pôle urbain sur sa périphérie (Hervouet V., 1997).

Les comptages routiers effectués par le Ministère de l'Équipement sont aussi des indicateurs de la fréquentation des infrastructures, supports des migrations de travail. Néanmoins, leur maniement sont mal aisés du fait du caractère spatialement très ponctuel et temporairement aléatoire ce qui ne facilite pas les comparaisons. De plus, les trajets « domicile-travail » se diluent, lors de ces comptages routiers, dans le trafic de transit ou les déplacements occasionnels pour toute autre fin.

La multiplication des véhicules dans un ménage lors de son installation périurbaine est aussi une opportunité pour saisir cette hausse comme révélateur de la périurbanisation. Même si la société, en général, utilise un nombre croissant de véhicules par ménage, la hausse du taux de motorisation est globalement plus forte dans les espaces périurbains C'est ce que confirme V. Fouchier (1997, p. 188) dont les recherches sur la notion de densité dans la région Ile-de-France ont mis en évidence le fait que « *le taux de motorisation par habitant ou par ménage est très inférieur dans les fortes densités par rapport aux faibles densités* » ce qui est le cas des pôles urbains par rapport à leurs communes périurbaines.

⁴¹ PCS : Professions et Catégories Socioprofessionnelles.

⁴² MIRABELLE : Méthode Informatique de Recherche et d'Analyse des Bassins par l'Étude des Liaisons Logement-Emploi.

⁴³ MIGRALT : fichier des Migrations Alternantes.

Au final donc, beaucoup de modalités d'appréhension de la périurbanisation sont possibles. Exploitant cette richesse méthodologique, le repérage d'espaces périurbains dans la métropole Nantes – Saint-Nazaire peut donc se réaliser et se vérifier aisément.

2 Les espaces périurbains dans la métropole Nantes – Saint-Nazaire

L'existence d'espaces périurbains autour des pôles urbains importants en France est un fait avéré (Dezert B., 1991). Dans la région nantaise, des thèses comme celles de A. Chauvet (1986) ou, plus tard, de V. Jousseume (1998) mettent en évidence ou rappellent la périurbanisation à l'œuvre dans les espaces périphériques nantais. Plus localement et partiellement, nos propres recherches (Hervouet V., 1997, 1998) en ont fait état.

L'étude statistique des communes de Loire-Atlantique à partir des principaux critères périurbains repérés confirme, réactualise, développe et précise ces résultats antérieurs.

2.1 Une progression de l' « onde d'urbanisation »

L'évolution démographique des communes de Loire-Atlantique depuis 1962 (Carte 10) révèle le transfert de populations des agglomérations urbaines vers les espaces périphériques périurbains. Les six recensements de population effectués par l'INSEE durant les quatre dernières décennies ⁴⁴ sont des photographies relativement régulières - tous les six à neuf ans - de cette dynamique.

Entre 1962 et 1968, c'est clairement la banlieue proche – la première couronne – de Nantes qui bénéficie de la croissance démographique la plus forte. Au-delà, le processus périurbain se manifeste de façon inégale : s'il est perceptible au sud, il est quasi inexistant au nord. Ce sont surtout les petits pôles urbains (Ancenis, Clisson, Châteaubriant, Nort-sur-Erdre, Pontchâteau, Savenay, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu ...) qui récoltent les fruits de la croissance. Saint-Nazaire, La Baule-Escoublac et leur arrière-pays estuarien (Donges, Montoir-de-Bretagne, Trignac ...) augmentent également de population. Globalement, les unités urbaines concentrent encore l'essentiel de la dynamique démographique.

Entre 1968 et 1975, si la banlieue nord de Nantes connaît encore une hausse de population qui se cantonne encore à la première couronne, au sud de la Loire, l'étalement urbain

⁴⁴ Depuis 1962, l'INSEE a effectué des recensements généraux de la population en 1962, 1968, 1975, 1982, 1990 et 1999.

se propage surtout dans des communes de deuxième couronne (Le Bignon, Les Sorinières, Bouaye, Haute-Goulaine ...). Par ailleurs, cette onde d'urbanisation se dirige vers Ancenis (Mauves-sur-Loire, Le Cellier, Oudon) ou vers Saint-Nazaire (Saint-Etienne-de-Montluc, Cordemais) en suivant l'axe de la Loire. L'agglomération nazairienne profite du pouvoir d'attraction du littoral pour poursuivre sa croissance démographique bien que, déjà, des communes ligériennes (Trignac, Montoir-de-Bretagne, Donges) montrent des signes d'essoufflement en la matière.

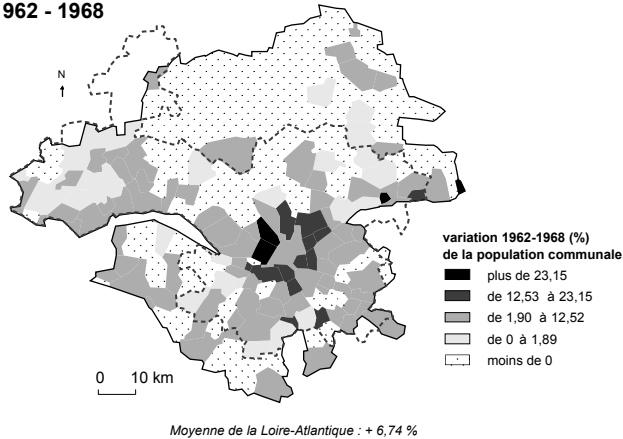
La période 1975-1982 est marquée par deux tendances majeures. Les villes-centre (Nantes, Saint-Nazaire, La Baule) et certaines communes limitrophes (Rezé, Indre, Trignac) enregistrent des baisses de population alors que, dans le même temps, l'ensemble de la deuxième et une partie de la troisième couronne connaissent une croissance forte de leur nombre d'habitants. Plus globalement, c'est l'ensemble des communes de la Basse-Loire - d'Ancenis à La Baule – qui profite d'une dynamique démographique positive. L'espace métropolitain de Nantes – Saint-Nazaire commence à prendre forme.

Durant les huit années suivantes (1982-1990), les espaces périurbains sont encore ceux qui récoltent les principaux gains de population avec la consolidation de la deuxième couronne et le développement de la troisième. La commune de Nantes a cessé de voir le nombre de ses administrés diminuer ce qui n'est pas encore le cas de quelques communes de sa banlieue (Orvault, Indre) ou d'Ancenis et Saint-Nazaire. Sur la Côte atlantique, hormis sa ville-centre, l'agglomération nazairienne continue de croître dans la région de Guérande et de Herbignac, au nord. Le sud de l'estuaire comble son retard des décennies précédentes et connaît, à son tour, une croissance démographique générale alimentée également par la balnéarisation du trait de côte.

Si globalement, entre 1990 et 1999, l'ensemble des espaces périurbains profite d'un étalement continu de l'onde d'urbanisation avec la naissance d'une quatrième couronne - distante de trente à quarante kilomètres de la cité des Ducs – les cas de communes enregistrant des pertes de population entre Nantes et Saint-Nazaire (Prinquiau, Campbon, Lavau-sur-Loire ...) et autour d'Ancenis (Couffé, Saint-Herblon, La Roche-Blanche) se multiplient. Le pôle nantais et le littoral atlantique cristallisent sur eux l'essentiel de la croissance démographique au détriment de petites communes périurbaines isolées et d'un tiers nord du département mal desservi par les infrastructures.

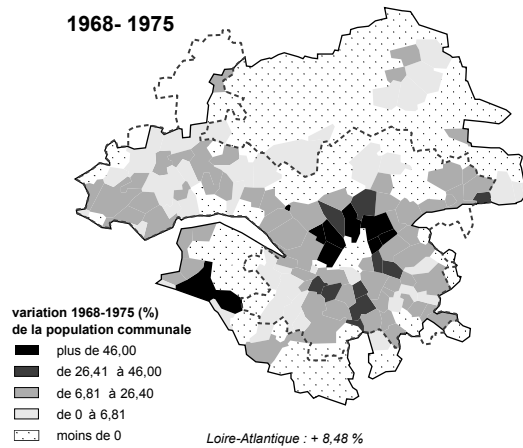
Carte 10 : Variation des populations communales en Loire-Atlantique depuis 1962

1962 - 1968

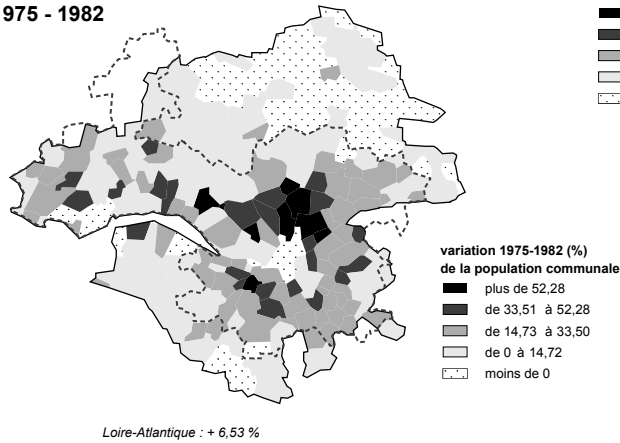


— Loire-Atlantique
 - - - espace multipolaire
 - - - Nantes - Saint-Nazaire

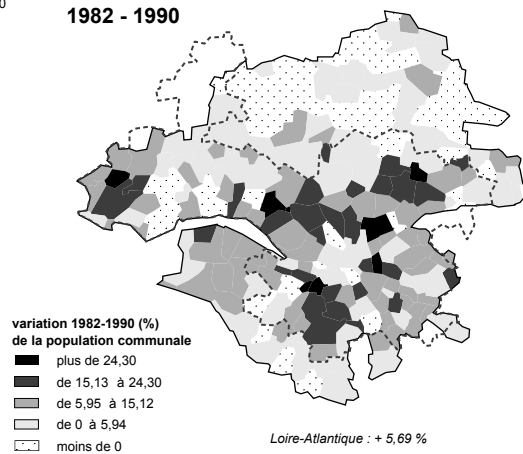
1968 - 1975



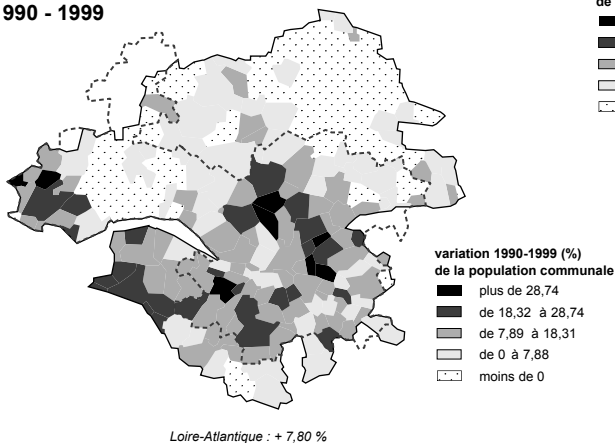
1975 - 1982



1982 - 1990



1990 - 1999



Discretisation standardisée : la moyenne définit la borne inférieure de la classe centrale ; l'écart-type est l'amplitude de chaque classe.

Source : INSEE, RGP 1962-1968-1975-1982, RP 1990-1999
 Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

2.2 Une hausse des densités périurbaines

A l'instar des taux d'évolution démographique, les densités communales révèlent la naissance puis la consolidation des espaces périurbains nantais et nazairiens depuis les années soixante. Identiques, par définition, en termes d'évolution relative aux données démographiques, les valeurs de densités apportent un autre regard lorsque l'on considère les progressions en valeurs absolues (Carte 11). Même si celles-ci majorent le rôle des communes à fortes densités, elles présentent l'intérêt de dégager de grandes tendances grâce à leur positionnement par rapport à la moyenne des hausses de densités des communes sur la période considérée.

Ainsi, de 1962 à 1968, les plus fortes croissances concernent essentiellement les principales unités urbaines de Loire-Atlantique à savoir celles de Nantes, Saint-Nazaire, Châteaubriant, Ancenis et Clisson, villes-centre comprises.

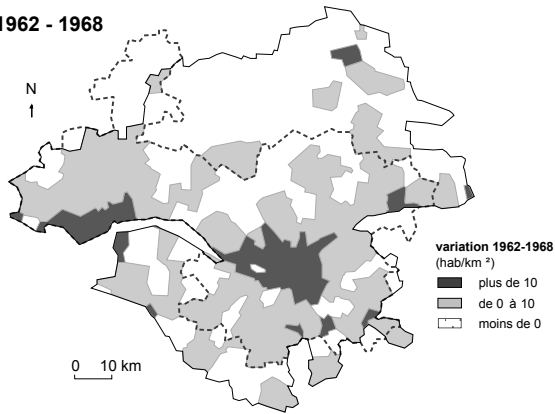
La photographie des évolutions de densités communales entre 1968 et 1975 présente une situation assez nette : la première et une partie de la deuxième couronne absorbent les hausses de densités les plus significatives alors même que les soldes positifs dessinent des auréoles plus étendues et continues autour de Nantes et de Saint-Nazaire. Ces deux auréoles se rejoignent d'ailleurs à Savenay qui connaît elle-même une hausse importante de sa densité (+ 28 habitants/km²). Les communes centrales de Nantes et de Pornichet (limitrophe de Saint-Nazaire) connaissent, *a contrario*, une inversion ou un infléchissement de tendance.

La période 1975-1982 est une évolution centrifuge de celle de 1968-1975. Les ceintures de fortes croissances se sont élargies au point qu'elles forment un continuum quasi complet entre Ancenis et l'estuaire de la Loire. Dans le même temps, une onde de décroissance se propage à partir des villes-centre de Nantes et de Saint-Nazaire vers quelques communes de proche banlieue.

C'est sans doute entre 1982 et 1990 que les évolutions sont les moins homogènes. Si, dans l'ensemble, les espaces périurbains connaissent des hausses importantes de densités, les zones de croissance sont plus localisées – sur un axe nord-est/sud-ouest autour de Nantes et au nord/nord-ouest autour de Saint-Nazaire – et émaillées de communes qui perdent de la densité. La zone de décroissance ou de faible croissance au centre des agglomérations s'étend, alors même que, paradoxalement, des communes telles Nantes ou La Baule voient leur densité arrêter de chuter.

Carte 11 : Variation des densités communales en Loire-Atlantique depuis 1962

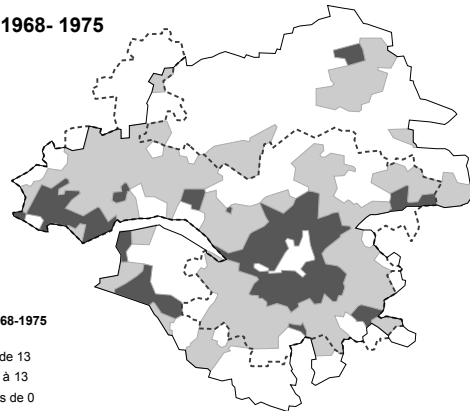
1962 - 1968



Moyenne de la Loire-Atlantique : + 11 hab/km²

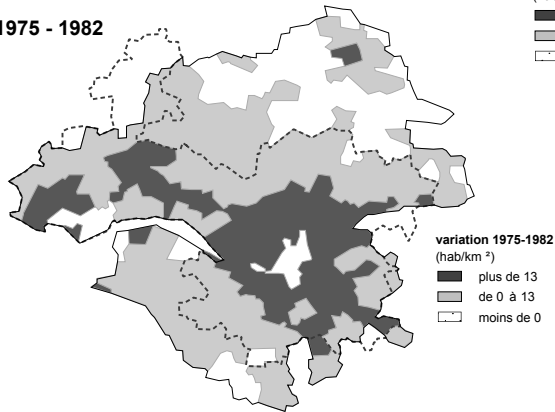
— Loire-Atlantique
 - - - espace multipolaire 1999
 Nantes - Saint-Nazaire

1968 - 1975



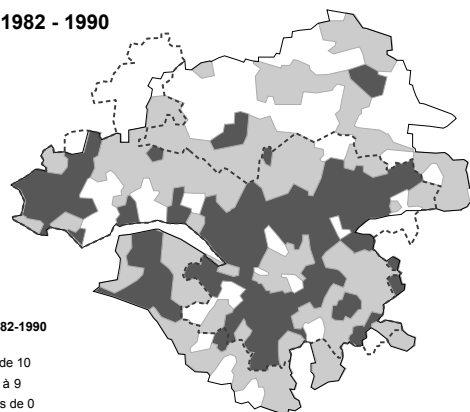
Loire-Atlantique : + 11 hab/km²

1975 - 1982



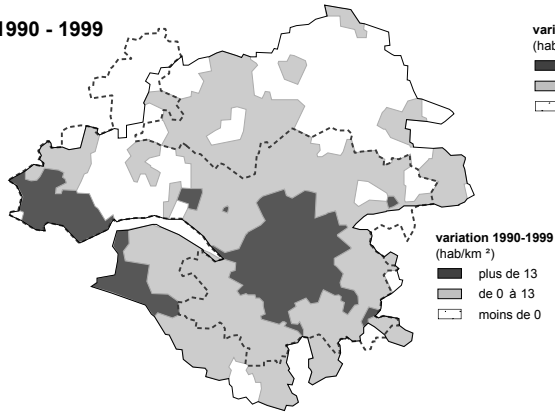
Loire-Atlantique : + 9 hab/km²

1982 - 1990



Loire-Atlantique : + 8 hab/km²

1990 - 1999



Loire-Atlantique : + 12 hab/km²

Méthode de discrétisation :
 la variation moyenne de la
 densité communale définit la
 borne supérieure de la
 classe centrale ; le zéro en
 constitue la borne inférieure.

Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005
 Source : INSEE, RGP 1962-1968-1975-1982, RP 1990-1999

Confirmant l'analyse des évolutions démographiques sur cette même période, l'étude des variations de densités entre 1990 et 1999 soulignent trois phénomènes : la concentration des hausses importantes de densités autour des unités urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire, villes-centres et proche banlieue comprises mais espaces périurbains plus réduits ; la côté atlantique, au nord comme au sud de la Loire, profite également de cette forte dynamique ; les zones de décroissance de densités s'étendent et rompent la continuité géographique métropolitaine dans la banlieue et les espaces périurbains orientaux de l'agglomération nazairienne.

Au final, la prise en compte des variations absolues de densités met en valeur la densification progressive des espaces périurbains, l'évolution contrastée des unités urbaines et l'identification d'espaces ruraux peu ou pas périurbanisés..

2.3 Une prédominance de l'habitat individuel

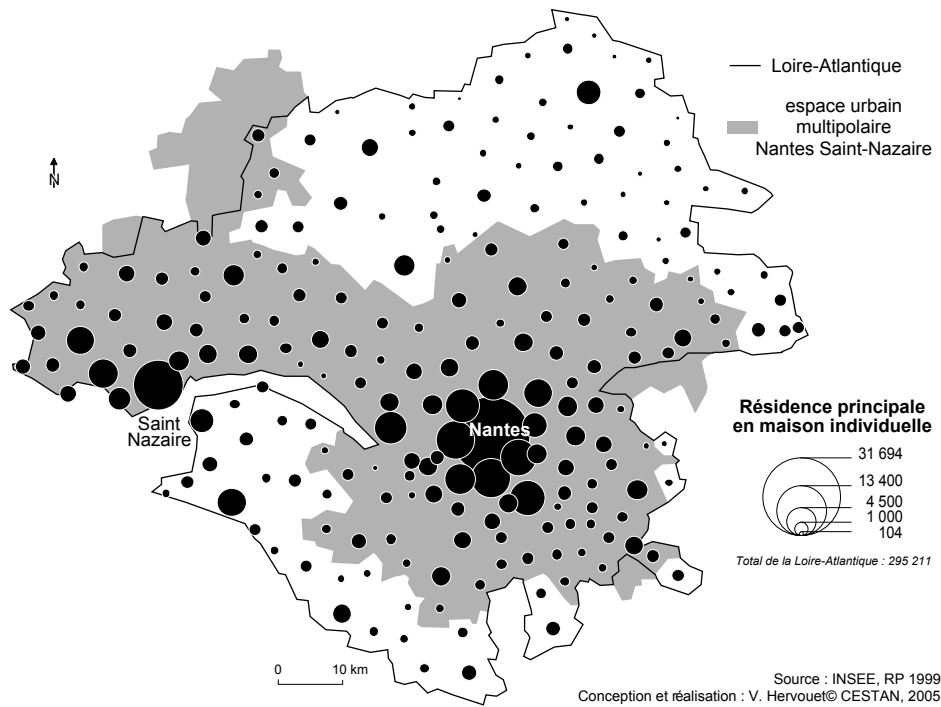
Les données sur le logement fournies par l'INSEE sont nombreuses. Toutefois, dans le cadre d'une étude de la périurbanisation, celles portant sur les maisons individuelles utilisées en résidences principales sont les plus à même de rendre compte de la formation et de l'extension des espaces périurbains, cette forme d'habitat étant privilégiée, nous l'avons vu.

Ainsi, la répartition du logement individuel hors habitat secondaire en Loire-Atlantique (Carte 12) souligne sa forte implantation dans les régions de Nantes et de Saint-Nazaire, villes-centres et banlieues incluses. Si les maisons individuelles en résidences principales sont réparties sur toutes les communes de Loire-Atlantique, quelques zones géographiques rurales en accueillent en moins grand nombre : le quart nord-est du département est dans cette situation ; les communes y ont développé moins de lotissements qu'ailleurs en raison d'une demande locale encore faible ; la périurbanisation ne les a pas encore atteints.

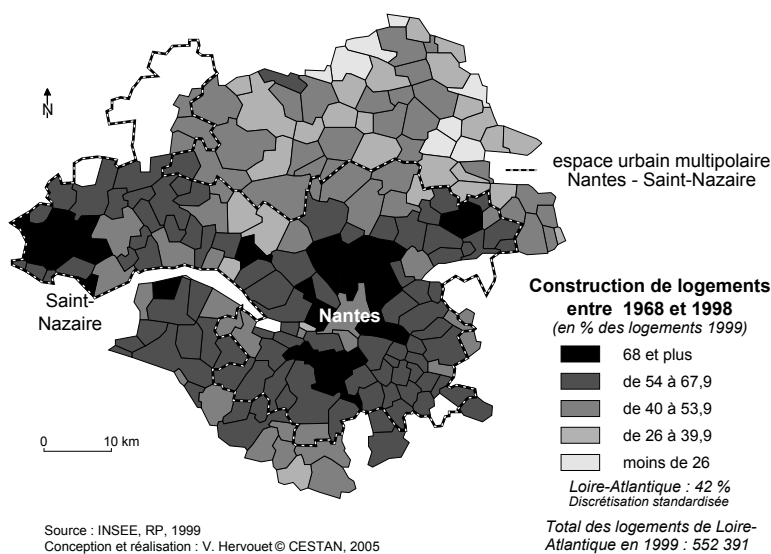
Néanmoins, la présentation de la part des logements construits entre 1968 et 1998 dans l'ensemble du parc immobilier de 1999 (Carte 13) intègre le facteur chronologique – le début du processus périurbain remonte aux années soixante. Si la distinction entre habitat individuel et habitat collectif n'est plus faite, la césure entre communes périurbaines s'étant urbanisées depuis quarante ans (gris foncé) et les communes rurales n'ayant pas connu cette dynamique (gris clair) est parfaitement soulignée. Si le logement ancien – avant 1968 en l'occurrence – est bien présent dans les deux principales villes-centres (Nantes, Saint-Nazaire), il l'est beaucoup moins dans les communes de banlieue qui ont continué à se peupler bien au-delà des années soixante. En plus du tiers nord de la Loire-Atlantique qui apparaît avoir accueilli moins de nouvelles habitations dans ces dernières décennies qu'ailleurs, l'extrême sud-est du département (Touvois, Corcoué-

sur-Logne, Saint-Etienne-de-Mer-Morte, etc.) présente le même profil. Néanmoins, ce constat est à relativiser puisque, depuis 1999, certaines de ces communes - La Limouzinière par exemple - ont développé quelques lotissements, preuve sur le terrain que l'onde d'urbanisation « avance » sans cesse. Le plus grand étalement de la couronne périurbaine au sud de Nantes est également perceptible au vu de son extension septentrionale plus modeste.

Carte 12 : Résidences principales individuelles en Loire-Atlantique en 1999



Carte 13 : Logements construits entre 1968 et 1998 dans les communes de Loire-Atlantique (situation en 1999)



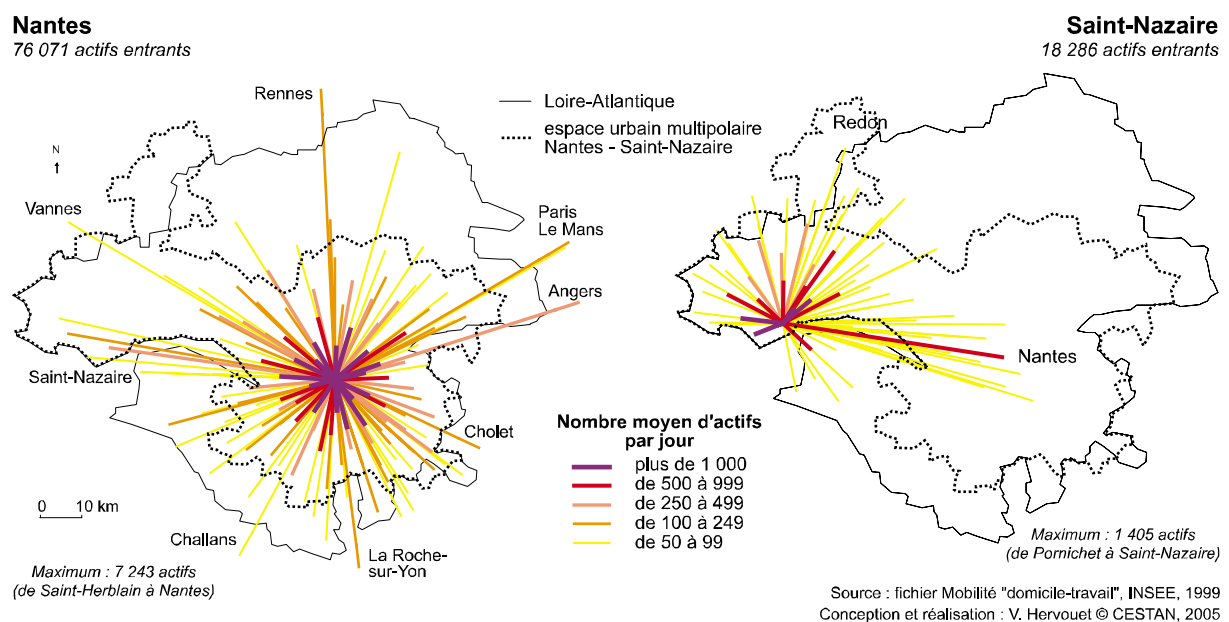
L'intégration de la part de l'habitat collectif, la prise en compte des seuls logements occupés par leurs propriétaires, la distinction entre maisons individuelles et fermes – bien que ces dernières soient de plus en plus rénovées par des ménages périurbains –, le taux de logement en location, etc. sont d'autres statistiques résidentielles pouvant contribuer à une approche pertinente de la périurbanisation.

2.4 Des flux « domicile-travail » centripètes et intenses

Le recensement des personnes actives dans leur commune de résidence et sur leur lieu de travail permet de quantifier les déplacements professionnels quotidiens (fichier MIGRALT, de l'INSEE). C'est ainsi que sont mises en évidence les nombreuses navettes « domicile-travail » qui lient les espaces périurbains, surtout résidentiels, à la ville-centre et sa banlieue, principaux pourvoyeurs d'emplois.

En 1999, pour les seules communes de Nantes et de Saint-Nazaire, ce sont respectivement 2016 et 275 communes de résidence qui hébergent des travailleurs nantais et nazairiens (Carte 14) répartis sur au moins ⁴⁵ soixante-sept départements.

Carte 14 : Flux d'actifs entrants à Nantes et Saint-Nazaire en 1999



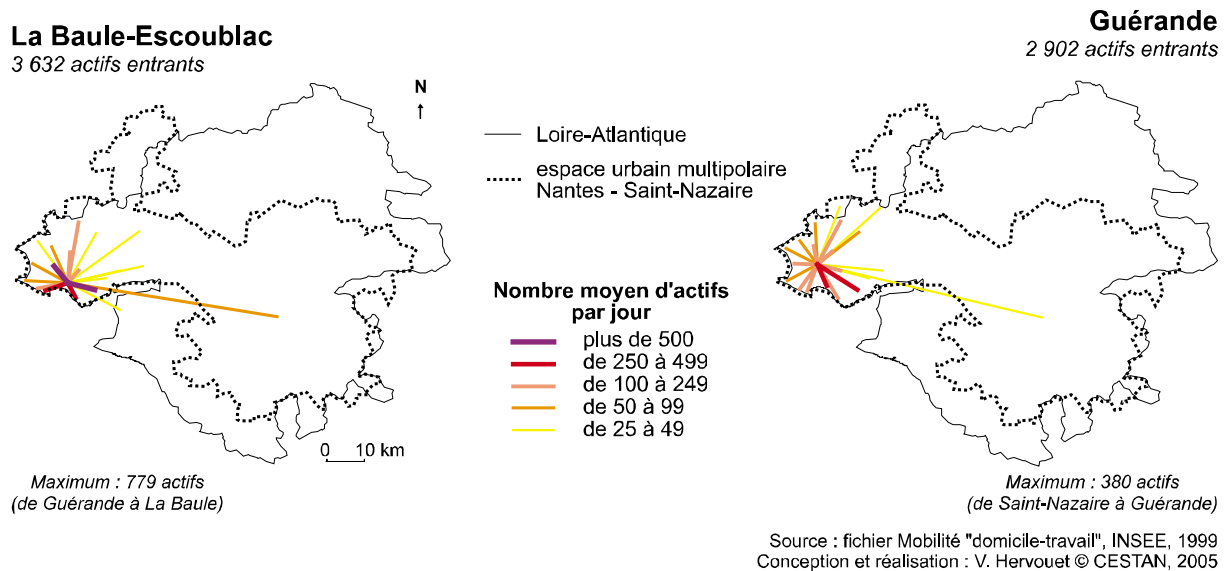
Si, du fait de leur proximité géographique et de leur poids démographique, les communes agglomérées de la banlieue envoient les plus forts contingents d'actifs (Annexes 7 et 8), la

⁴⁵ La globalisation en un chiffre unique de tous les flux de personnes seules à demeurer sur leur commune de résidence maintient une imprécision comptable incompatible avec un dénombrement à la personne près.

multiplicité et la longueur des flux rendent bien compte de l'influence importante du noyau urbain sur sa périphérie, en termes d'emplois. Ainsi, en Loire-Atlantique, 301 communes concentrent dix actifs ou plus cheminant quotidiennement vers les deux villes-centres.

Preuve du rôle important joué par la banlieue dans l'offre d'activités professionnelles, les migrations alternantes vers les communes les plus peuplées de la première couronne nantaise (Annexe 9) ou nazairienne (Annexe 10) tissent des toiles denses et relativement étendues par rapport à celles initiées par les deux villes-centre (Cartes 15 et 16). Là encore, si les relations intra-banlieues restent importantes en volume, les communes périurbaines sont associées à ces déplacements pendulaires, dans un large périmètre.

Carte 15 : Flux d'actifs entrants dans la banlieue nazairienne en 1999



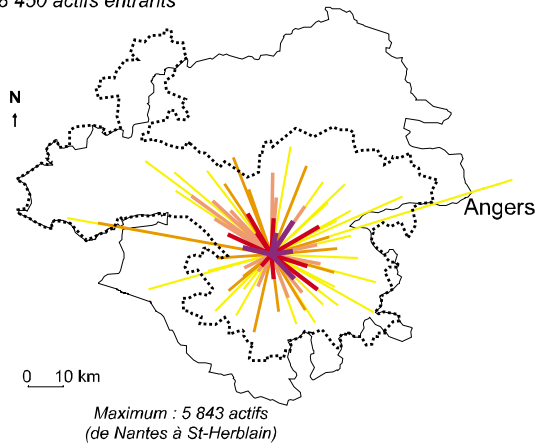
Les flux centripètes d'actifs, du cœur de l'agglomération urbaine vers les espaces périphériques, sont une réalité mais ne représentent qu'une proportion plus faible des migrations en sens inverse. A titre d'exemple, 76 300 actifs⁴⁶ venaient travailler sur la commune de Nantes en 1999 alors qu'ils n'étaient tout au plus que 10 700 nantais à exercer une profession en dehors de l'agglomération.

⁴⁶ Les actifs des communes de l'agglomération nantaise ne sont pas comptabilisés dans ce chiffre.

Carte 16 : Flux d'actifs entrants dans la banlieue nantaise en 1999

Saint-Herblain

18 450 actifs entrants



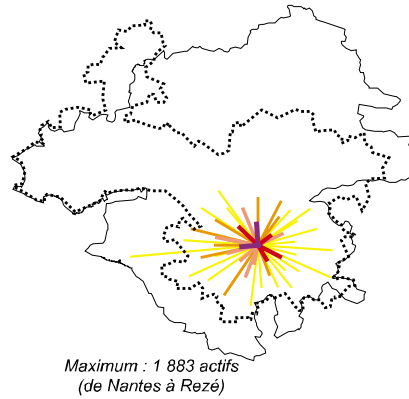
— Loire-Atlantique
 espace urbain multipolaire
 Nantes - Saint-Nazaire

Nombre moyen d'actifs par jour

- plus de 500
- de 250 à 499
- de 100 à 249
- de 50 à 99
- de 25 à 49

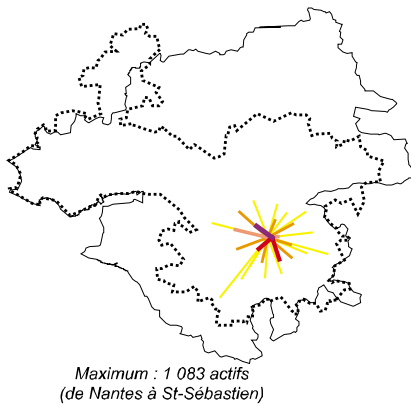
Rezé

7 363 actifs entrants



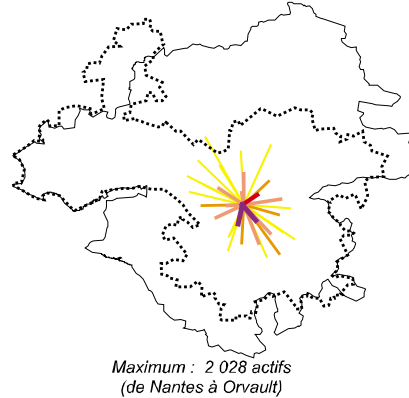
Saint-Sébastien-sur-Loire

3 760 actifs entrants



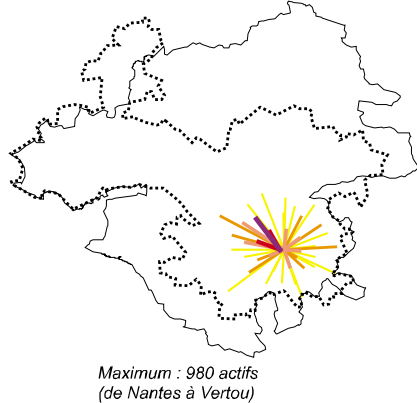
Orvault

6 257 actifs entrants



Vertou

4 763 actifs entrants



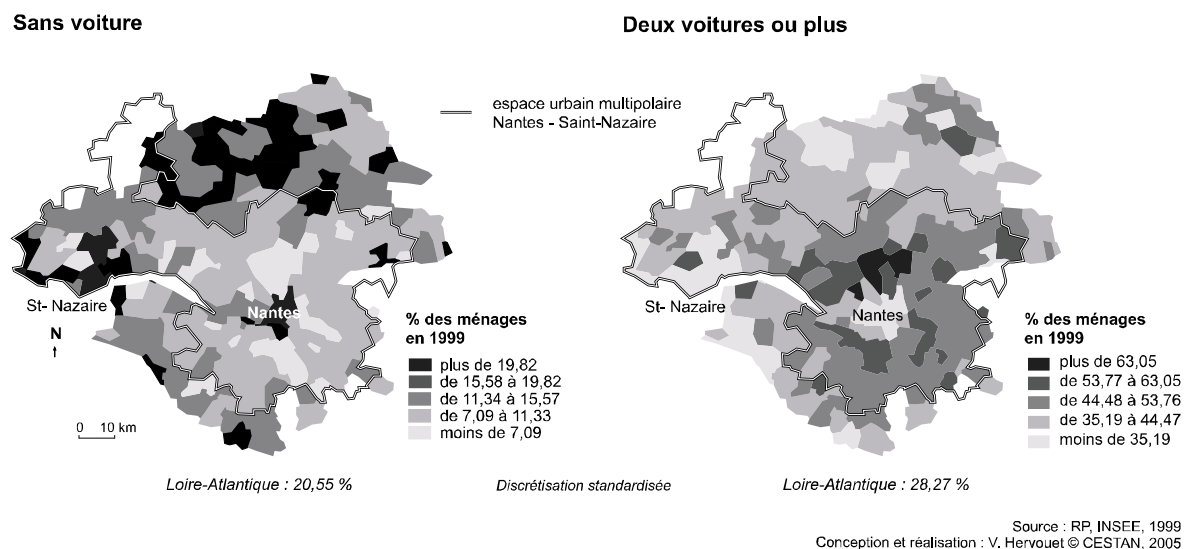
Source : fichier Mobilité "domicile-travail", INSEE, 1999
 Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

2.5 Une motorisation élevée des ménages périurbains

L'allongement des trajets quotidiens couplé au manque de desserte en transports en commun – par autocar, autobus et train principalement – aboutissent à l'utilisation de plus en plus fréquente et importante de la voiture particulière dans les espaces périurbains. Partant de ce constat, le taux d'équipement automobile des ménages sur leur commune de résidence peut constituer un facteur discriminant de l'avancée spatiale de la périurbanisation.

C'est ainsi que la part des résidences principales dépourvues de voiture particulière ou, au contraire, celle des domiciles en disposant de deux ou plus (Carte 17) soulignent, selon des logiques différentes, la présence de communes périurbaines.

Carte 17 : Equipement en voiture particulière des ménages de Loire-Atlantique en 1999



En 1999, les communes de Loire-Atlantique présentant un fort taux (plus que la moyenne des communes de 11.34 %) de résidences principales sans automobile sont à classer en trois catégories : les villes-centres (Nantes, Ancenis, Saint-Nazaire, etc.) et quelques communes de banlieue bien desservies par les transports en commun ; les communes littorales où la proportion de ménages retraités moins mobiles est plus élevée ; les communes les plus rurales où la population vieillissante se déplace moins également. C'est donc, en négatif de ces trois types d'espaces qu'apparaissent les espaces périurbains (les deux gris les plus clairs). Ces territoires accueillent des ménages plutôt trentenaires ou quarantenaires très mobiles et réduisent ainsi la part des non-automobilistes

Se focaliser sur les résidences principales équipées de deux voitures ou plus (Carte 17), c'est, au contraire, repérer directement ces jeunes ménages périurbains. La couronne nantaise

apparaît nettement alors que celle de Saint-Nazaire présente des discontinuités qui soulignent sa dynamique plus fragile ; les évolutions de population et de densité avaient déjà dévoilé cet aspect. Châteaubriant, au nord du département, cristallise quelques communes quasi périurbaines malgré la modestie de sa population et de ses emplois. La singularité du cas des communes de la banlieue nantaise (première couronne) est à expliquer : associées ni à la ville-centre, ni aux espaces périurbains, ces communes présentent quelques opportunités de transports en commun qui réduisent la nécessité d'un deuxième véhicule mais ne permettent pas de se dispenser totalement de l'automobile.

2.6 Des flux de circulation croissants vers les villes-centre

Autre manifestation statistique de la hausse de la mobilité des ménages sous l'effet de la périurbanisation, l'analyse des flux routiers est une approche non plus statique (au garage) de l'automobile mais dynamique (sur la route).

Réalisés par le Ministère de l'Équipement, ces comptages routiers ne distinguent pas les différents types de trafics – pendulaire, de transit, de pérégrination locale aléatoire, de professionnels nomades, etc. – et de véhicules. Leurs évolutions indiquent néanmoins des tendances générales instructives au vu de la part importante des migrations « domicile-travail » dans ce trafic. De précédentes recherches sur Clisson (Hervouet V., 1997) utilisant notamment ce procédé, ont ainsi montré l'intensification des liens routiers entre cette petite ville et l'agglomération nantaise (Tableau 9) dans le cadre d'une périurbanisation de plus en plus prégnante.

La photographie des trafics automobiles en moyennes journalières annuelles (Carte 18) souligne aussi parfaitement l'effet d'attraction exercé par les unités urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire sur leurs espaces périurbains. Des gradients de circulation sont ainsi visibles selon une logique centripète : relativement faible en périphérie, le trafic se fait plus dense aux abords de Nantes et de Saint-Nazaire. La circulation sur les liaisons transversales intra-périurbaines est faible tant la polarisation par l'agglomération urbaine principale est forte.

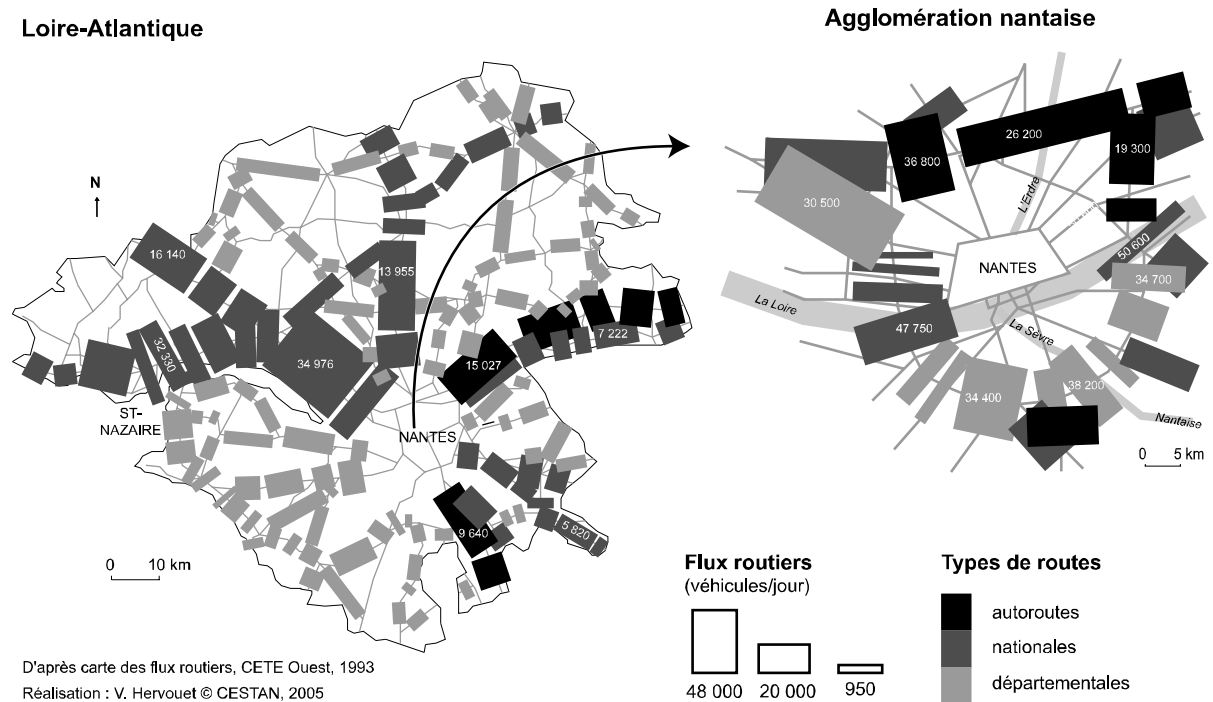
Tableau 9 : Evolution du trafic routier entre Clisson et l'agglomération nantaise sur la période 1979-1995

Année	Axes routiers comptabilisés				Trafic Total
	CD 59 (vers Saint-Fiacre)	RN149 (vers Le Pallet)	CD 763 (vers Vallet)	CD 117 (vers Aigrefeuille)	
1979	1 150	6 680	2 880	1 900	12 610
1981	1 300	5 450	3 100	3 300	13 150
1982	1 450	5 300	3 350	3 200	13 300
1985	1 600	5 250	4 000	2 850	13 700
1986	1 700	4 200	4 200	3 000	13 100
1987	1 700	3 600	4 200	3 050	12 550
1988	1 850	4 300	4 600	3 350	14 100
1991	1 900	3 500	4 950	3 950	14 300
1992	1 950	3 550	5 100	4 100	14 700
1993	1 750	3 200	6 950	4 550	16 450
1994	1 850	3 350	7 250	4 750	17 200
1995	1 900	3 300	7 560	4 950	17 710

Conception et réalisation : V. HERVOUET, 1997

Source : DDE 44, 1997

Carte 18 : Trafics routiers journaliers moyens en Loire-Atlantique en 1993



CONCLUSION DU CHAPITRE II

Depuis les années soixante et surtout soixante-dix, les principales agglomérations urbaines françaises puis les villes moyennes et enfin les plus petites unités urbaines ont été sujettes à la périurbanisation. Fruit d'un modèle culturel – le mythe de l'accession à la propriété en maison individuelle –, d'impératifs financiers – un marché foncier hors de prix en ville et l'achat d'un terrain constructible à bas prix en périphérie –, et d'incitations législatives – l'octroi aisé de prêts pour réaliser une installation résidentielle de ce type –, cet étalement urbain s'est appuyé sur la motorisation croissante de la société et sur le développement rapide de l'automobile.

Ainsi, dans un contexte métropolitain de concentration de la population à petite échelle (chapitre 1), les agglomérations nantaise et nazairienne et quelques pôles urbains satellites - Ancenis, Redon et Clisson – ont généré autour d'eux des espaces périurbains dans lesquels des populations d'origine urbaine sont venues établir leur résidence principale. Dans le paysage, cette transformation de zones rurales en espaces plus urbanisés s'est surtout traduite par l'apparition de zones pavillonnaires groupées en lotissements. Plus globalement, de nombreuses mutations ont modifié le fonctionnement des sociétés locales : le marché foncier local est devenu, à son tour, plus actif voire très concurrentiel ; les densités communales ont crû ; la vie politique a été plus ou moins investie par les nouveaux arrivants, etc. Pour les habitants, les déplacements quotidiens se sont globalement allongés, la proportion d'actifs travaillant dans l'agglomération voisine augmentant au fur et à mesure du degré de périurbanisation des lieux de résidence.

D'un point de vue quantitatif, la preuve est faite que des transferts importants de population s'effectuent – au quotidien, ponctuellement ou plus durablement – entre la ville ou sa banlieue agglomérée et les espaces périurbains. Si diffusion d'urbanité il y a dans les espaces périurbains, ce qui paraît de plus en plus plausible, elle se ferait donc principalement à travers les ménages devenus périurbains qui effectuent ces migrations. On dispose donc là d'une population cible de recherche à privilégier pour les investigations de terrain.

A partir de ce point de départ, c'est surtout la qualité des rapports entretenus par les populations périurbaines avec le pôle urbain voisin qu'il va être intéressant de découvrir. Finalement, la clef de lecture de la périurbanisation – une fois son existence prouvée comme nous venons de le faire - réside dans la manière dont ces multiples espaces périurbains – à travers leurs habitants ou leurs représentants - s'ouvrent à l'urbanisation, intègrent cette évolution au contexte local et envisagent les perspectives futures, notamment vis-à-vis de la ville proche.

Si ces espaces sont des lieux d'urbanité, de quelle nature est cette urbanité ? Sont-ils des morceaux de « *ville non voulue* » (Estèbe P., 2004) détenteurs d'une « *urbanité illégitime* » (*Ibid.*, p. 83),

portant en eux-mêmes « *le refus de solidarité avec le reste de la ville [et donc] inciviques* » (*op. cit.*) ? Ou, au contraire, sont-ils dépositaires d'une urbanité héritée directement de la citadinité et plus à même d'œuvrer à l'homogénéité du système urbain ?

C'est tout l'enjeu du choix de la méthodologie qui doit, de plus, intégrer la diversité et l'étendue géographique des espaces périurbains, la multiplicité des acteurs qui y jouent un rôle et la variété des flux qui les traversent.

CHAPITRE III

UNE METHODOLOGIE

POUR SAISIR LES EFFETS

DE LA PERIURBANISATION

L'exploration de la nature métropolitaine (chapitre 1) et périurbaine (chapitre 2) de la région nantaise et la mise en évidence des dynamiques territoriales que ce contexte implique constituent des clefs de lecture géographiques à confronter à notre problématique. Pourtant, les approches possibles de la périurbanisation, le choix des critères périurbains, les acteurs entrant en jeu dans l'étalement urbain sont multiples.

Quelle est donc la méthode optimale pour appréhender une éventuelle diffusion d'urbanité dans les espaces périphériques, méthode qui puisse prendre en compte les spécificités territoriales constitutives de la métropole Nantes – Saint-Nazaire ? Dans les faits, comment définir un angle d'approche le plus pertinent possible, un espace d'étude à la mesure des observations de terrain et une méthodologie qui permette la saisie opportune d'informations ?

Plusieurs pistes vont orienter nos choix. D'une part, nos recherches passées (Hervouet V., 1997, 1998) ont laissé entrevoir l'importance de l'habitat et de la mobilité dans le phénomène périurbain, sur la base de travaux monographiques concernant cette même région nantaise. D'autre part, et de façon plus convaincante encore, l'inventaire des manifestations de la périurbanisation en Basse-Loire - et ailleurs - renforce ce constat et souligne le rôle déterminant des ménages dans le développement de cette mobilité.

Au final, la gageure est donc de parvenir à mener l'étude des ménages périurbains nantais sur une aire d'étude qui les contiennent globalement tous et où il soit possible de saisir leurs modalités de déplacement et les raisons qui motivent ces déplacements. Le choix des outils méthodologiques doit répondre simultanément à cette triple exigence sous peine de biaiser nos résultats ou de ne pas parvenir à nos fins.

1 La définition de l'espace d'étude

Étudier la périurbanisation dans la métropole nantaise nécessite de circonscrire précisément un espace d'étude qui puisse rendre compte de l'étalement urbain. Or, la métropolisation comme la périurbanisation sont des processus qui se nourrissent, comme nous l'avons montré précédemment, d'une mobilité multiforme - dans les logiques résidentielles comme à travers les flux quotidiens de transport. C'est, de notre point de vue, un facteur essentiel pour discriminer les espaces périurbains nantais et guider ainsi la démarche de sélection du champ d'observation.

1.1 La mobilité au cœur du concept d'aire urbaine

Dans la recherche constante d'une définition du fait urbain, l'INSEE s'est appliqué, depuis une cinquantaine d'années, à proposer des notions statistiques qui soient les plus en phase possibles avec la réalité de la ville et de ses alentours. Privilégiant successivement la continuité du bâti – avec la création des unités urbaines en 1964 (Carte 2) - puis la population rurale non agricole – à travers la mise en place des ZPIU ⁴⁷ dans les années soixante – et enfin les migrations « domicile-travail » - et le concept d'aires urbaines au début des années quatre-vingt-dix (Carte 3), l'INSEE a intégré le fait que l'étalement urbain se développe dans les espaces périurbains en discontinuité spatiale et que le monde urbain ne s'arrête plus systématiquement où commencent les champs. Les phénomènes de mobilité étant bien intégrés au cœur de la vision statistique française de l'espace sous influence urbaine ; cette vision mérite donc toute notre attention.

Le zonage en aires urbaines (Annexe 1) est basé, rappelons-le brièvement, sur les liens professionnels qui unissent quotidiennement les populations actives des espaces périphériques à l'agglomération urbaine centrale, concentration majeure d'emplois. Le taux de 40 % des actifs résidants est retenu pour qualifier une commune de « monopolarisée » par un unique pôle urbain ou « multipolarisée » par plusieurs. Si ce chiffre paraît arbitraire, il a fait l'objet de simulations validées ensuite de façon empirique par la réalité géographique des lieux (Julien P., 2001). Toutes les tentatives de découpage effectuées à partir d'autres seuils que celui retenu par l'INSEE n'ont pas abouti à de meilleurs résultats et nous ont convaincus de se satisfaire de la définition existante.

1.2 L'espace urbain multipolaire de Nantes - Saint-Nazaire

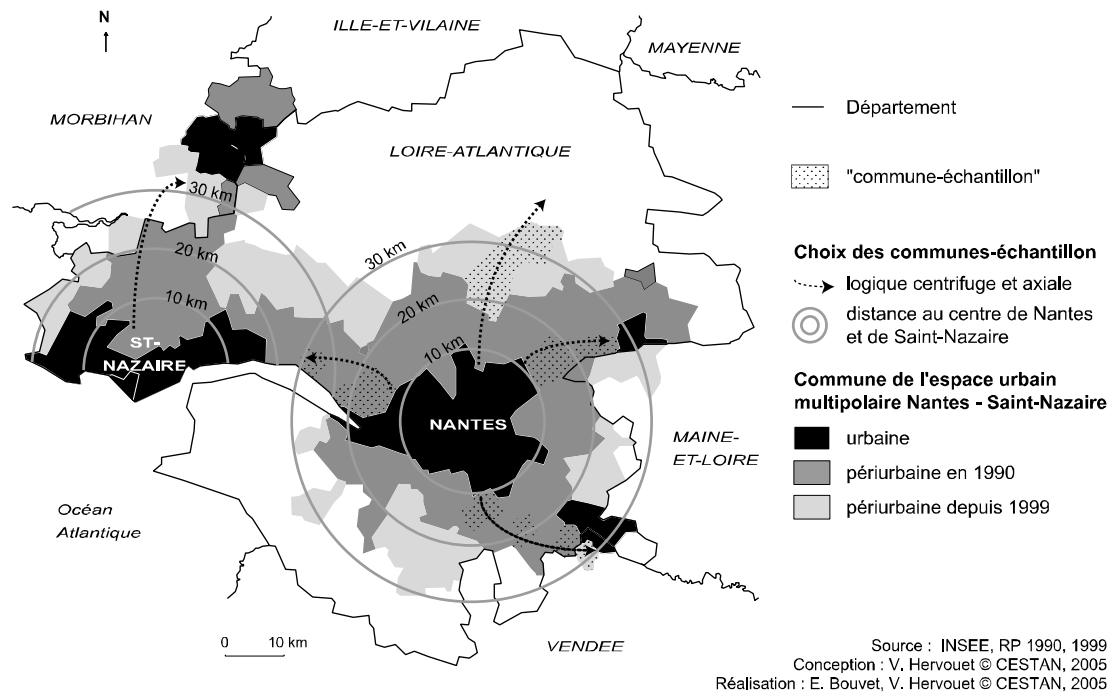
Au recensement de 1999, l'INSEE a distingué six aires urbaines en Loire-Atlantique autour de Nantes (82 communes), de Saint-Nazaire (vingt-trois), de Châteaubriant (neuf), de Redon ⁴⁸ (neuf), d'Ancenis (sept) et de Clisson (quatre). Hormis l'ensemble castelbriantais isolé au nord du département, ces aires urbaines forment toutes ensemble un « *espace urbain multipolaire* » de 153 communes (Carte 19). Cet « *espace urbain multipolaire* » de Nantes – Saint-Nazaire regroupe

⁴⁷ ZPIU : Zone de Peuplement Industriel et Urbain.

⁴⁸ L'aire urbaine de Redon ne comprend qu'une seule commune de Loire-Atlantique : Saint-Nicolas-de-Redon.

principalement des communes de Loire-Atlantique (135 communes) mais s'étale également sur les quatre départements limitrophes ⁴⁹ (Annexe 11).

Carte 19 : Choix des communes échantillon dans la métropole Nantes – Saint-Nazaire en 1999



Comme les pôles urbains représentent le tissu urbain dense autour de la ville-centre et qu'au contraire, c'est la discontinuité spatiale qui caractérise les espaces périurbains, l'aire d'étude de nos travaux se résume donc à l'espace urbain multipolaire privé de ses pôles urbains soit un total de 112 communes, monopolarisées ou multipolarisées ⁵⁰, qui constituent, à notre sens, les espaces périurbains nantais sur lesquels porter nos interrogations.

L'importance numérique de toutes ces communes interdit, cependant, l'analyse individuelle de chacune d'entre elles ; le temps et les moyens manqueraient pour cela. Un échantillon de douze communes a donc été constitué. Dans un souci affirmé de représentativité, ce panel prend en compte la diversité démographique, la situation géographique et le positionnement cardinal de l'ensemble des communes périurbaines pour que le profil de chacune se retrouve - dans une relative mesure – au sein de cet échantillon. Ces critères sont, par ailleurs, à

⁴⁹ L'espace urbain multipolaire de Nantes – Saint-Nazaire est composé notamment de neuf communes du Morbihan, de quatre communes du Maine-et-Loire, de trois communes d'Ille-et-Vilaine et de deux communes de Vendée.

⁵⁰ 84 communes multipolarisées et 28 communes monopolarisées sont présentes dans l'espace urbain multipolaire de Nantes – Saint-Nazaire en 1999.

mettre en lien avec nos hypothèses de travail sur la diffusion de l'urbanité et sur les facteurs susceptibles d'intervenir dans le processus de périurbanisation.

1.3 Le choix de douze communes-échantillon

L'approche, par le biais des mobilités résidentielle ou quotidienne, de l'existence supposée d'une ou plusieurs formes d'urbanité dans les espaces périurbains nantais commande de placer notre démarche méthodologique dans une logique dynamique de flux, d'axes, de distances, de desserte, etc. et de choisir des objets (communaux) disposés diversement sur l'échiquier périurbain.

Ainsi, le positionnement cardinal des communes-échantillon dans l'espace urbain multipolaire de Nantes – Saint-Nazaire obéit au souci de réaliser une « couverture » géographique de l'aire globale d'étude - l'ensemble des communes périurbaines nantaises. Cette répartition tient également compte de la présence des cinq pôles urbains dans le sens où les communes-échantillon sont disséminées de part et d'autre de ces agglomérations urbaines. Une « logique d'axe » - le choix de communes limitrophes disposées le long d'un axe radial - a été adoptée pour mesurer l'impact des infrastructures routières ou ferroviaires sur le rapport à la ville-centre ; en effet, le phénomène selon lequel un axe de communication performant « rapproche » de l'agglomération voisine les communes desservies grâce à une contraction du rapport espace/temps (Bretagnolle A., 1999) va pouvoir ainsi être confirmé ou infirmé dans le contexte nantais (Tableau 10).

Tableau 10 : Disposition des communes-échantillon selon des plans de coupe

Plan de coupe	... en s'éloignant de la ville-centre
de Nantes vers Ancenis	Mauves-sur-Loire, Le Cellier, Oudon
de Nantes vers Clisson	Le Bignon, Aigrefeuille, St-Hilaire-de-Clisson, La Bernardière
de Nantes vers Saint-Nazaire	Saint-Etienne-de-Montluc, Bouée
de Nantes vers le nord-est	Nort-sur-Erdre, Joué-sur-Erdre

Par ailleurs, afin de mesurer une éventuelle progressivité des effets de la périurbanisation et la réalité de l' « onde d'urbanisation », les communes-échantillon ont été choisies plus ou moins éloignées de Nantes et de Saint-Nazaire (Tableau 11) ; des équidistances ont néanmoins été retenues pour permettre des comparaisons intercommunales.

Dans le même esprit, le panel des populations des communes-échantillon est d'une grande hétérogénéité (Tableau 12), de 661 habitants pour Bouée à 6 231 habitants pour Saint-Etienne-de-Montluc.

Tableau 11 : Distances à la ville-centre de communes-échantillon périurbaines

Communes-échantillon	Ville-centre	Distance à la ville-centre
Mauves-sur-Loire	Nantes	10
Le Bignon	Nantes	13
Le Cellier	Nantes	16
Saint-Etienne-de-Montluc	Nantes	16
Aigrefeuille-sur-Maine	Nantes	20
Oudon	Nantes	22
Nort-sur-Erdre	Nantes	22
Herbignac	Saint-Nazaire	25
Saint-Hilaire-de-Clisson	Nantes	28
Bouée	Nantes ou Saint-Nazaire	29
Joué-sur-Erdre	Nantes	32
La Bernardière	Nantes	34

Source : Carte IGN, 1/140 000, 2005

Tableau 12 : Populations en 1999 et 2004 des communes-échantillon périurbaines

Communes-échantillon	Populations 1999	Populations 2004*
Bouée	661	800
La Bernardière	1 172	1 400
Saint-Hilaire-de-Clisson	1 475	1 703
Joué-sur-Erdre	1 690	1 950
Aigrefeuille-sur-Maine	2 151	2 850
Mauves-sur-Loire	2 407	2 900
Le Bignon	2 582	3 100
Oudon	2 616	3 000
Le Cellier	3 448	3 566
Herbignac	4 353	5 500
Nort-sur-Erdre	5 885	6 200
Saint-Etienne-de-Montluc	6 231	6 400

NB : Populations sans double comptes

Source : INSEE, RP, 1999, 2004, estimations municipales, 2004

* *Estimations municipales sauf pour Saint-Hilaire et Le Cellier (recensées par l'INSEE en 2004)*

Le dernier facteur de variation rentrant en ligne de compte pour définir l'échantillon de communes a été l'entrée récente (en 1999) ou non (en 1990) des dites communes dans le zonage en aires urbaines (Carte 19). C'est ainsi que parmi les douze entités retenues, trois ne sont devenues communes périurbaines (au sens de l'INSEE) qu'en 1999 : Joué-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre, La Bernardière. Le caractère relativement récent de la périurbanisation dans ces communes leur donne-t-elle un profil spécifique ? Voilà une interrogation que la nature de notre échantillon peut élucider ou tenter de le faire.

1.4 Le profil des populations communales ciblées

Pour savoir si les nouvelles mobilités engendrées principalement par la périurbanisation peuvent contribuer à l'émergence éventuelle de nouveaux lieux d'urbanité, la population ciblée a été soigneusement définie et identifiée, l'exhaustivité étant matériellement impossible à atteindre ; seule une partie des habitants de nos communes-échantillon ont donc été interrogés : les ménages ayant fait construire une maison individuelle neuve en lotissement à titre de résidence principale donc en en étant propriétaire.

En effet, prenant d'abord en compte le fait que la périurbanisation ne s'est manifestée qu'à partir des années soixante, soixante-dix voire plus tard, les ménages issus de la périurbanisation sont donc surtout ceux venus s'installer en logement neuf, l'habitat ancien datant d'avant 1945 étant occupé, jusqu'il y a peu, par des populations plus anciennement implantées. Certes, une reconquête de l'habitat ancien par les nouvelles générations s'est opérée depuis une dizaine d'années (Madoré F., 1992) et vient biaiser notre analyse. Cependant, son ampleur est encore assez limitée en proportions. De manière plus pragmatique, le logement ancien manque également de visibilité quant à la connaissance de l'origine géographique de ses occupants ; cette information essentielle à la mesure de la mobilité résidentielle (chapitre 4) figure, au contraire, dans les registres consultables de permis de construire.

Partant également du fait que l'une des motivations majeures des ménages venant s'installer dans les espaces périurbains est l'abandon de l'habitat collectif pour intégrer l'habitat individuel, les ménages interrogés l'ont été uniquement dans de l'habitat individuel. Si le logement collectif reste relativement rare dans les espaces périurbains, il est quand même présent dans les communes-échantillon les plus peuplées ; il a donc été exclu de notre cohorte d'individus dans ces quelques cas.

A l'instar du logement neuf et de la maison individuelle, l'accession à la propriété⁵¹ et la propriété elle-même ont été retenues comme conditions de sélection. Cette accession à la propriété souligne que l'arrivée de nombreux ménages dans les espaces périurbains correspond à une phase particulière du parcours résidentiel - que certains appellent aussi « cycle de vie » -, le statut de locataire étant le plus souvent occupé à l'étape résidentielle précédente. Les espaces

⁵¹ L'accession à la propriété concerne des ménages qui sont en cours de remboursement de prêts bancaires ou autres prêts au logement. Une fois tous les prêts remboursés, les ménages deviennent propriétaires à part entière.

périurbains sont donc des espaces de transition (entre urbain et rural) et également de transit (résidentiel).

La conjonction des choix du logement neuf, de la maison individuelle et du statut de propriétaire ou d'accédant pour sélectionner les ménages interrogés a amené à les localiser, pour la grande majorité, dans des lotissements. Si la volonté d'en interroger un grand nombre en un temps limité a incité à privilégier ce type de localisation aux maisons neuves hors lotissements, ces dernières répondent aussi aux critères et figurent dans l'échantillon de population dans les communes les moins pourvues en lotissements ⁵².

2 La présentation des communes-échantillon

Au-delà des critères de choix et avant de s'intéresser au contenu des enquêtes de terrain, un portrait statistique issu des données fournies par l'INSEE peut être fait de chaque commune-échantillon. Ce portrait intègre des informations sur la mobilité, le logement, la démographie, la structure par ménages et les profils socioprofessionnels communaux ; ces thèmes ont été retenus pour leur caractère éminemment périurbain (chapitres 1 et 2). L'analyse de chaque situation communale est enrichie de comparaisons chiffrées avec la situation de la Loire-Atlantique (Annexe 12) et de la France métropolitaine ⁵³ (Annexe 13). Les communes sont présentées dans l'ordre croissant de leur distance à la ville-centre (Tableau 11).

2.1 Mauves-sur-Loire

De superficie moyenne (15 km²) mais assez densément peuplée (163 hab/km²), la commune de Mauves-sur-Loire (Tableau 13) comptait 2 407 habitants en 1999 et environ 2 800 en 2004 selon des estimations municipales. Son essor démographique – un doublement de sa population depuis 1968 – n'a pas toujours eu la même intensité : jusqu'en 1968, la croissance de la population s'est appuyée sur un solde naturel assez soutenu alors qu'ensuite, un fort solde migratoire - entre 2.5 et 3.5 % par an - a été à l'origine d'une hausse importante du nombre de

⁵² Le terme de « lotissement » peut recouvrir deux réalités physiquement identiques mais génétiquement distinctes : les lotissements « institutionnalisés » ayant fait l'objet d'une opération globale de commercialisation de lots en une seule ou plusieurs tranches et les lotissements « de fait » qui sont l'agglomération progressive de constructions ayant fait l'objet d'opérations foncières individuelles.

⁵³ Une comparaison avec les autres communes périurbaines de Loire-Atlantique ou de France aurait été judicieuse mais l'INSEE ne délivrait pas cet échelon d'informations.

malviens entre 1968 (1 403 habitants) et 1982 (2 139) dont P. Launay (1980) rend partiellement compte. Cependant, un solde naturel négatif combiné au ralentissement de l’immigration à Mauves-sur-Loire a provoqué la stagnation de la population municipale entre 1982 et 1990. Dans la décennie suivante, la population de Mauves-sur-Loire a, de nouveau, crû grâce à un solde naturel revenu à l’équilibre et à la persistance d’un solde migratoire autour de 1.5 % par an.

Tableau 13 : Portrait statistique de Mauves-sur-Loire en 1999

THEMES TRAITES	MAUVES-SUR-LOIRE (LOIRE-ATLANTIQUE)				
Superficie et densité :	Superficie (km ²) : 15		Densité (hab/km ²) : 163		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 1 403	1975 : 1 731	1982 : 2 139	1990 : 2 138	1999 : 2 407
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 0,54	68/75 : + 3,14	75/82 : + 2,97	82/90 : 0,00	90/99 : + 1,32
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : + 0,10	68/75 : + 2,65	75/82 : + 3,31	82/90 : + 1,34	90/99 : + 1,49
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,44	68/75 : + 0,49	75/82 : - 0,34	82/90 : - 1,34	90/99 : - 0,17
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 19,0	15-29 ans : 16,6	30-44 ans : 21,7	45-59 ans : 19,5	60 et + : 23,3
Structure par ménages :	Nombre de ménages : 805			Nombre de personnes par ménage : 2,72	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 19,6	2 pers : 32,4	3 pers : 18,1	4 pers : 20,0	5 pers + : 9,8
Profil des ménages :	0 enf. : 43,7	1 enf. : 20,4	2 enf. : 23,3	3 enf. : 10,6	4 enf + : 2,1
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 55,2		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 48,3		Tx Act. sur CR** : 18,5
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 9,5		Taux chômage FEM : 11,5		Taux chômage HOM : 7,7
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 3,3		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 5,3		Ouvriers : 27,5
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 25,0		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 11,1		Employés : 27,9
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 5,6		Deux roues : 3,6		Transports en commun : 1,4
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 2,5		Multimodalité : 3,8		Voiture particulière : 83,1
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 33,3		49/74 : 22,0	75/89 : 24,8	Depuis 1990 : 19,9
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 12,4		Entre 2 et 9 ans : 33,2		10 ans ou plus de 10 ans : 54,4

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

L’arrivée récente de nouvelles populations après une période plus atone transparaît dans la structure par âge de Mauves-sur-Loire car, certes, sa population a vieilli – avec une forte proportion des « 45 ans et plus » – mais les jeunes ménages périurbains (30-44 ans) et leurs enfants (0-14 ans) sont en proportion équivalente à la moyenne départementale. La forte représentation des ménages de quatre et cinq personnes (environ 30 %) et le nombre élevé de personnes par ménage (2.72) est encore une preuve tangible d’un renouvellement et d’un rajeunissement récent de la population.

Proposant peu d’emplois locaux - seulement 18.5 % des actifs occupés travaillent sur leur commune de résidence – la commune de Mauves-sur-Loire connaît cependant un faible taux de chômage (9.5 %), chez les hommes (7.7 %) comme chez les femmes (11.5 %). Les ouvriers et professions intermédiaires sont bien représentés parmi les résidents. Si les employés sont moins nombreux, la structure socioprofessionnelle communale reste néanmoins assez diversifiée. Elle intègre ainsi le profil d’une commune résidentielle avant tout, qui accueille des classes moyennes et chez qui la double activité des couples est fréquente.

Bien que des possibilités de transports en commun existent (train, autocar), la population active habitant Mauves utilise à plus de 83 % sa voiture particulière, marque périurbaine comme nous l'analyserons plus tard (chapitre 5).

Alliant un bourg ancien important et des zones résidentielles plus récentes, Mauves-sur-Loire présente une dichotomie nette des dates de construction de résidences principales : 33.3 % des habitations ont été édifiées avant 1949 alors que 19.9 % (contre 14.5 % en Loire-Atlantique) l'ont été entre 1990 et 1999. La relative faiblesse (à proportion) des occupations de moins de 10 ans (plus de 45 %) confirme un hiatus dans la périurbanisation locale et une reprise progressive à la fin des années quatre-vingt-dix.

Au final, Mauves-sur-Loire apparaît comme une commune qui a connu la périurbanisation dès les années soixante et jusqu'au début des années quatre-vingt ; des flux importants de population en provenance de l'agglomération nantaise voisine l'ont très probablement alimentée. Cependant, et contrairement à beaucoup de communes périurbaines, cette arrivée massive de jeunes ménages n'a pas entraîné un solde naturel communal positif, bien au contraire. Comme de plus, le solde migratoire s'est maintenu à un niveau assez important (entre 1 et 1.5 % par an) durant toutes les années quatre-vingt-dix alors que le solde naturel s'écroulait (à -1.34 % par an entre 1982 et 1990), la fuite de jeunes ménages ou d'individus en âge (ou quasiment) de procréer au moment de la décohabitation est venu probablement tempérer ce dynamisme local. Mauves-sur-Loire propose un profil de commune périurbaine intégrant une nouvelle population allochtone à des effectifs autochtones plus âgés et en nombre : la première génération de ménages périurbains (des années soixante et soixante-dix) voit arriver la troisième ou quatrième génération (des années quatre-vingt-dix et deux-mille) de ces mêmes périurbains.

2.2 Le Bignon

Commune étendue (28 km²) et moyennement dense (94 hab/km²), Le Bignon (Tableau 14) regroupait environ 3 000 habitants début 2004 (relevés municipaux) contre 2 582 en 1999 (recensement INSEE) et seulement 1 471 habitants en 1968. Son nombre d'habitants a donc doublé en trente-cinq ans.

Cette augmentation de population s'est constamment appuyée sur un solde naturel positif car les mouvements migratoires ont été, eux, plus variables : positifs avant 1962 (Rabiller P., 1988), ils n'ont retrouvé cette dynamique qu'entre 1968 et 1975 et sont quasiment nuls depuis. Les relevés de terrain montrent cependant que c'est une stabilité en trompe-l'œil entre 1990 et

1999 car de nouveaux lotissements ont émergé depuis 1997 et compensent les pertes de début de période.

Tableau 14 : Portrait statistique du Bignon en 1999

THEMES TRAITES	LE BIGNON (LOIRE-ATLANTIQUE)				
Superficie et densité :	Superficie (km ²): 28		Densité (hab/km ²) : 94		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 1 471	1975 : 1 880	1982 : 2 279	1990 : 2 378	1999 : 2 582
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 0,38	68/75 : + 3,58	75/82 : + 2,77	82/90 : + 0,53	90/99 : + 0,92
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : - 0,39	68/75 : + 2,80	75/82 : + 1,84	82/90 : + 0,01	90/99 : + 0,16
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,77	68/75 : + 0,78	75/82 : + 0,93	82/90 : + 0,53	90/99 : + 0,76
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 20,0	15-29 ans : 20,3	30-44 ans : 22,6	45-59 ans : 17,4	60 et + : 14,0
Structure par ménages :	Nombre de ménages : 929			Nombre de personnes par ménage : 2,76	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 16,8	2 pers : 33,4	3 pers : 18,9	4 pers : 20,2	5 pers + : 10,7
Profil des ménages :	0 enf. : 44,4	1 enf. : 19,4	2 enf. : 24,4	3 enf. : 10,5	4 enf + : 0,6
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 63,0		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 57,1		Tx Act. sur CR** : 17,7
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 7,8		Taux chômage FEM : 10,5		Taux chômage HOM : 5,6
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 4,1		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 6,5		Ouvriers : 25,3
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 25,3		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 9,9		Employés : 28,8
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 6,2		Deux roues : 2,3		Transports en commun : 0,5
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 3,0		Multimodalité : 2,3		Voiture particulière : 85,7
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 23,4		49/74 : 24,4	75/89 : 34,4	Depuis 1990 : 17,8
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 10,9		Entre 2 et 9 ans : 29,0		10 ans ou plus de 10 ans : 60,2

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

La légère surreprésentation des « 0 – 14 ans » (20.0 % contre 18.5 % en Loire-Atlantique) et des « 30 – 44 ans » (22.6 contre 21.6 %) et *a contrario* la nette sous-représentation des « 60 ans et plus ». (- 5.9 %) dans la société bignonnaise est le signe manifeste d'une population ayant intégré de jeunes ménages à la fin des années quatre-vingt-dix.

Ce récent processus de périurbanisation, puisque c'est de cela dont il s'agit, se lit dans la taille et le profil des ménages relevés au Bignon en 1999 : les ménages de deux personnes et plus y sont proportionnellement plus nombreux que dans le département et les ménages d'un ou deux enfants aussi. A l'opposé, les ménages composés d'une seule personne et les couples sans enfant sont sous-représentés, de l'ordre respectivement de 14.5 % et de 3.2 %, par rapport au profil de la population de Loire-Atlantique.

Bien que la population active occupée soit importante, tant chez les femmes (57.1 % des « plus de quinze ans ») que tous sexes confondus (63.0 %), la proportion d'actifs restant travailler sur la commune est très faible (17.7 % contre 40.8 % en Loire-Atlantique). Ce fort taux d'activité est renforcé par un taux de chômage assez réduit de l'ordre de 7.8 % en 1999. Intégrant encore un nombre relativement élevé d'agriculteurs, la commune du Bignon se caractérise surtout par la présence marquée des professions intermédiaires, ouvriers et surtout des employés. Les cadres supérieurs et professions libérales y sont peu représentés.

La population active du Bignon utilise très massivement la voiture particulière (à 85.7 %) pour se rendre au travail, tous les autres modes de transport n'étant utilisés que de façon très marginale (de 0.5 % à 3.0 %).

Le phénomène de périurbanisation ancienne (des années soixante au début des années quatre-vingt) ou plus récente (depuis 1997) qui a « touché » la commune est palpable également à travers les dates de construction des résidences principales puisqu'en 1999, 52.2 % de celles-ci avaient été construites depuis 1975 contre une moyenne nationale de 34.1 %. Cependant, le dernier recensement de 1999 n'a fait que mesurer très partiellement le nouveau dynamisme démographique de la commune puisqu'il recense à peine plus de 40 % d'occupants installés depuis moins de 10 ans dans la résidence principale habitée au jour de l'enquête, la Loire-Atlantique en comptant plus de 50 %. Le retard de construction pris dans les années quatre-vingt n'a pu être comblé dès 1999.

Globalement donc, la commune du Bignon est une commune typiquement périurbaine qui a connu une première phase de périurbanisation dans les années soixante-dix et au début des années quatre-vingt et qui en connaît une seconde depuis une demi-douzaine d'années.

2.3 Le Cellier

Commune de grande superficie (36 km²) mais moyennement dense (96 hab/km²), Le Cellier (Tableau 15) comptait 3 448 habitants en 1999. En raison d'un solde naturel positif jusqu'en 1968 relayé ensuite par un solde migratoire soutenu, cette commune a constamment vu sa population augmenter, recensement après recensement. Certes, c'est surtout entre 1968 et 1990 - avec un fort taux d'évolution moyen annuel de 4 % sur la période 1975-1982 ! - que cette hausse s'est produite mais, contrairement à beaucoup de nos autres communes-échantillon, le taux d'évolution globale est resté à un niveau assez élevé (environ 1 % par an) dans les années quatre-vingt-dix.

Ainsi, la structure par âges de la commune révèle une sur représentation des « 0-14 ans » et des « 30-59 ans » et une présence assez faible des « 60 ans et plus » et des « 15-29 ans », décohabitation et étape résidentielle dans l'agglomération nantaise obligent pour ces derniers. Le Cellier accueille peu de ménages d'une seule personne ou de couples sans enfant ; par contre, les cellules familiales de quatre personnes et les couples avec deux enfants sont bien représentés. La moyenne de personnes par ménage (2.77) est, en conséquence, élevée.

Le taux d'activité cellérien est très important chez les femmes (53.2 %) et plus encore sur l'ensemble de la population des « 15 ans et plus » (64.5 % soit quasiment 10 % de plus que dans

le département). La commune présente, par ailleurs, un taux de chômage chez les hommes (6.3 %), chez les femmes (11.3 %) ou pour les deux sexes (8.6 %) particulièrement bas par rapport à la moyenne française (respectivement 11.0, 15.0 et 12.8 %). Les nombreux actifs occupés sont une faible proportion (21.4 %) à travailler sur leur commune de résidence. Même s'ils restent parmi les effectifs les plus nombreux, les ouvriers et les employés sont proportionnellement assez mal représentés au Cellier au contraire des professions intermédiaires, des artisans, commerçants et chefs d'entreprise et, dans une moindre mesure, des cadres supérieurs et professions libérales.

Tableau 15 : Portrait statistique du Cellier en 1999

THEMES TRAITES	LE CELLIER (LOIRE-ATLANTIQUE)				
Superficie et densité :	Superficie (km ²): 36		Densité (hab/km ²) : 96		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 1 844	1975 : 2 035	1982 : 2 681	1990 : 3 139	1999 : 3 448
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 0,07	68/75 : + 1,42	75/82 : + 4,00	82/90 : + 1,99	90/99 : + 1,05
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : - 0,36	68/75 : + 1,53	75/82 : + 3,84	82/90 : + 1,58	90/99 : + 0,66
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,44	68/75 : - 0,10	75/82 : + 0,16	82/90 : + 0,41	90/99 : + 0,39
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 20,1	15-29 ans : 18,6	30-44 ans : 23,3	45-59 ans : 20,6	60 et + : 17,5
Structure par ménages :	Nombre de ménages : 1 208			Nombre de personnes par ménage : 2,77	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 16,9	2 pers : 33,3	3 pers : 18,2	4 pers : 22,0	5 pers + : 9,6
Profil des ménages :	0 enf. : 44,1	1 enf. : 18,1	2 enf. : 25,6	3 enf. : 10,6	4 enf + : 1,8
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 64,5		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 53,2		Tx Act. sur CR** : 21,4
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 8,6		Taux chômage FEM : 11,3		Taux chômage HOM : 6,3
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 2,7		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 7,2		Ouvriers : 22,8
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 27,1		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 12,6		Employés : 27,6
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 5,1		Deux roues : 2,7		Transports en commun : 1,0
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 2,6		Multimodalité : 4,8		Voiture particulière : 83,8
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 34,5		49/74 : 20,9	75/89 : 33,9	Depuis 1990 : 10,6
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 10,8		Entre 2 et 9 ans : 30,0		10 ans ou plus de 10 ans : 59,3

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

Pour les déplacements professionnels, la voiture particulière est utilisée par une proportion particulièrement élevée de ménages (83.8 %), au regard même des autres communes périurbaines. Malgré un réseau de cars et de trains non négligeable, les transports en commun ne sont empruntés que par 1.0 % des actifs occupés.

Les résidences principales construites sur le Cellier l'ont été de manière assez équilibrée avant 1949 (34.5 %) et entre 1975 et 1989 (33.9 %), les deux autres périodes (1949-1974 et depuis 1990) en accueillant dans des proportions plus faibles (de 10 à 20 %). En 1999, leurs occupants les habitaient, pour les trois cinquièmes, depuis dix ans ou plus.

Au final, Le Cellier est une commune qui connaît un dynamisme démographique jamais démenti depuis la fin des années soixante (voire avant). Cette commune périurbaine, par excellence, s'est ouverte de longue date aux populations extérieures qui ont rajeuni assez fortement et rajeunissent encore la structure par âge communale avec la présence de jeunes

ménages et de nombreux enfants. Touchée moins qu'ailleurs par le chômage, la population active occupée est plutôt constituée de classes moyennes aisées voire de classes supérieures, même si ouvriers et employés restent présents. Ces actifs occupés utilisent massivement, en « bons périurbains » qu'ils sont, leur voiture particulière pour aller travailler en dehors de la commune. Les dates de construction des résidences principales indiquent clairement que sur la base d'une agglomération d'après-guerre relativement importante, Le Cellier s'est agrandie en bénéficiant d'une périurbanisation très soutenue dès les années soixante. Cette dynamique ne s'est jamais totalement essoufflée et a alimenté régulièrement la population communale en jeunes ménages. Le Cellier est l'exemple type d'une commune anciennement périurbanisée qui reste très prisée foncièrement et qui paraît ne pas bloquer l'urbanisation sur son territoire - ce qui sera analysé ultérieurement.

2.4 Saint-Etienne-de-Montluc

Saint-Etienne-de-Montluc (Tableau 16) possède un territoire communal extrêmement vaste (58 km²) et assez densément peuplé (108 hab/km² comme en France métropolitaine).

Tableau 16 : Portrait statistique de Saint-Etienne-de-Montluc en 1999

THEMES TRAITES	<i>SAINTE-ETIENNE-DE-MONTLUC (LOIRE-ATLANTIQUE)</i>				
Superficie et densité :	Superficie (km ²): 58		Densité (hab/km ²) : 108		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 3 595	1975 : 3 900	1982 : 5 018	1990 : 5 759	1999 : 6 231
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 0,35	68/75 : + 1,17	75/82 : + 3,65	82/90 : + 1,73	90/99 : + 0,88
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : - 0,14	68/75 : + 0,82	75/82 : + 3,04	82/90 : + 1,13	90/99 : + 0,45
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,49	68/75 : + 0,35	75/82 : + 0,61	82/90 : + 0,60	90/99 : + 0,43
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 20,9	15-29 ans : 18,0	30-44 ans : 23,9	45-59 ans : 20,7	60 et + : 16,5
Structure par ménages :	Nombre de ménages : 2166			Nombre de personnes par ménage : 2,81	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 16,9	2 pers : 32,0	3 pers : 18,8	4 pers : 20,8	5 pers + : 11,4
Profil des ménages :	0 enf. : 42,2	1 enf. : 17,5	2 enf. : 26,0	3 enf. : 11,9	4 enf + : 2,4
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 60,3		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 53,6		Tx Act. sur CR** : 26,0
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 8,1		Taux chômage FEM : 11,4		Taux chômage HOM : 5,5
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 3,2		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 8,6		Ouvriers : 23,3
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 26,8		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 11,9		Employés : 26,2
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 7,0		Deux roues : 3,7		Transports en commun : 3,2
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 3,1		Multimodalité : 4,5		Voiture particulière : 78,5
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 35,1		49/74 : 16,5	75/89 : 36,2	Depuis 1990 : 12,2
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 11,7		Entre 2 et 9 ans : 31,3		10 ans ou plus de 10 ans : 56,9

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

Sa population municipale a doublé en trente-cinq ans : forte de 3 595 habitants en 1968, elle comptait 6 231 individus en 1999 et est estimée à environ 7 000 habitants en 2004. Cette croissance de population s'est, en fait, surtout concentrée entre 1968 et 1990 et même de manière plus intense encore entre 1975 et 1982 (Eschard J.-F., 1986). Cette hausse a été alimentée par un

solde naturel constamment positif, certes, mais surtout par un bilan migratoire nettement favorable entre 1968 et 1990. A en croire les estimations municipales, le rythme de croissance démographique s'est à nouveau accéléré depuis quelques années confirmant nos observations sur une reprise de l'urbanisation depuis la fin des années quatre-vingt-dix.

Saint-Etienne-de-Montluc présente une structure par âge assez tranchée avec des « 0-14 ans » et des « 30-44 ans » en proportion importante. Cette présence de jeunes ménages avec enfants dans la commune est confirmée par la forte part des structures familiales de trois (18.8 %), quatre (20.8 %) et cinq personnes (11.4 %), et des couples avec deux (26.0 %) ou trois enfants (11.9 %). Le nombre élevé de personnes par ménage (2.81 personnes) est une preuve supplémentaire de cette vitalité démographique.

Saint-Etienne-de-Montluc possède un taux d'activité élevé que ce soit chez les femmes (53.6 %) ou pour les deux sexes (60.3 %). La double activité chez les ménages stéphanois semble générale d'autant plus que la population active est peu touchée par le chômage (5.5 % chez les hommes, 11.4 % chez les femmes, 8.1 % pour l'ensemble des actifs).

La commune présente, par ailleurs, la particularité d'intégrer beaucoup de professions intermédiaires (26.8 %) et de cadres supérieurs ou profession libérales (11.9 %) ; les ouvriers et employés, encore nombreux, ne représentent cependant pas, chacun isolément, la population la plus importante avec seulement 23.3 % d'ouvriers et 26.2 % d'employés.

Malgré l'importance démographique de la commune, seuls un quart des actifs de Saint-Etienne-de-Montluc ont leur lieu de travail sur place. L'hypothèse d'un « échange d'actifs » pourrait expliquer cette situation paradoxale : la population active stéphanoise serait fortement attirée par le marché du travail de l'agglomération nantaise proche alors que les actifs des communes voisines de Saint-Etienne-de-Montluc viendraient occuper les emplois de cette commune.

La voiture particulière est utilisée de façon exclusive par 78.5 % des actifs stéphanois pour se rendre au travail. Malgré la présence d'une gare ferroviaire, les transports en commune ne sont empruntés que par 3.2 % des actifs de Saint-Etienne-de-Montluc.

Commune périurbaine mais déjà importante dans l'Avant-guerre, elle a conservé une structure de logements caractéristique avec 35.1 % de ses résidences principales construites avant 1949 et 36.2 % entre 1975 et 1989. Cette période correspond, en effet, à l'épisode d'étalement urbain nantais. Entre 1990 et 1999, la construction s'est ralentie puisque plus de la moitié (56.9 %) des logements de la commune étaient occupés depuis 10 ans ou plus lors du dernier recensement de l'INSEE.

Ainsi, Saint-Etienne-de-Montluc apparaît comme une commune qui, proche de l'agglomération nantaise mais d'un poids démographique relativement important, est traversée par des dynamiques à la fois locales et périurbaines ; ces dernières tendent à se développer de nouveau depuis la fin des années quatre-vingt-dix ce que masquent les statistiques mais montreront les enquêtes de terrain. La présence de classes moyennes aisées (professions intermédiaires), la forte utilisation de la voiture particulière pour les déplacements professionnels, et la présence de jeunes couples avec enfants rappellent clairement le caractère périurbain de Saint-Etienne-de-Montluc. Cependant, la structure socioprofessionnelle communale intégrant de nombreux artisans, commerçants, chefs d'entreprise, cadres supérieurs et professions libérales souligne une différence nette de cette commune avec d'autres communes-échantillon : ce « bourg-centre » (Jousseume V., 1996) a la capacité de générer sa propre dynamique locale qui vient s'imbriquer dans l'attraction périurbaine nantaise. La vision d'une « *commune simple* » (*Ibid.*, p. 184) n'est, à notre sens, pas vraiment justifiée même si elle ressent « *l'ombre de la métropole* ».

2.5 Aigrefeuille-sur-Maine

Aigrefeuille-sur-Maine (Tableau 17) comptait environ 2 470 habitants en début d'année 2004 selon une estimation des services municipaux. Sa population a, elle aussi, presque doublé en trente-cinq ans (1 280 habitants en 1968) grâce à un solde migratoire nettement positif (entre 2 et 3 % par an entre 1962 et 1982 et depuis 1997) et en dépit d'un solde naturel négatif depuis 1975. Sur un territoire de taille moyenne (15 km²), la densité aigrefeuillaise est élevée (148 hab/km²).

La commune présente une pyramide des âges assez jeune puisque les « 0-14 ans » (19.4 % de la population) et les « 30-44 ans » (24.4 %) y sont sur représentés par rapport à la moyenne départementale.

Les ménages sont souvent composés de trois, quatre voire cinq personnes et les personnes seules sont très sous représentées (18.9 % contre 31.3 % en Loire-Atlantique). Le nombre d'enfants par ménage est plus souvent que dans le département de deux ou trois.

La population active est importante (65.3 % des « plus de 15 ans ») et les femmes travaillent sensiblement plus que dans le pays (53.2 % contre 48.7 %). Le chômage touche faiblement les actifs de la commune (9.1 % chez les femmes et 6.2 % chez les hommes).

Tableau 17 : Portrait statistique d'Aigrefeuille-sur-Maine en 1999

THEMES TRAITES	AIGREFEUILLE-SUR-MAINE (LOIRE-ATLANTIQUE)				
Superficie et densité :	Superficie (km²): 15		Densité (hab/km²) : 148		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 1 280	1975 : 1 489	1982 : 1 829	1990 : 1 987	1999 : 2 151
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 2,94	68/75 : + 2,19	75/82 : + 2,97	82/90 : + 1,04	90/99 : + 0,88
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : + 2,09	68/75 : + 2,10	75/82 : + 3,00	82/90 : + 1,20	90/99 : + 1,12
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,85	68/75 : + 0,09	75/82 : - 0,03	82/90 : - 0,16	90/99 : - 0,24
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 19,4	15-29 ans : 19,3	30-44 ans : 24,4	45-59 ans : 18,8	60 et + : 18,1
Struture par ménages :	Nombre de ménages : 760			Nombre de personnes par ménage : 2,72	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 18,9	2 pers : 31,5	3 pers : 19,1	4 pers : 20,1	5 pers + : 10,4
Profil des ménages :	0 enf. : 47,2	1 enf. : 16,2	2 enf. : 24,6	3 enf. : 11,3	4 enf + : 0,7
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 65,3		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 53,2		Tx Act. sur CR** : 28,5
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 7,5		Taux chômage FEM : 9,1		Taux chômage HOM : 6,2
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 2,4		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 6,9		Ouvriers : 30,1
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 23,6		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 6,1		Employés : 30,9
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 8,5		Deux roues : 5,1		Transports en commun : 0,6
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 3,0		Multimodalité : 3,3		Voiture particulière : 79,6
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 29,8		49/74 : 21,9	75/89 : 32,5	Depuis 1990 : 15,8
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 12,1		Entre 2 et 9 ans : 29,2		10 ans ou plus de 10 ans : 58,7

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

Les ouvriers (30.1 %) et employés (30.9 %) sont bien représentés alors qu'au contraire, les cadres supérieurs et professions libérales sont peu nombreux (6.1 % contre 12.0 % en Loire-Atlantique).

Les déplacements professionnels se font très majoritairement en voiture (à 79.6 %) mais le travail à domicile (pour 8.5 % des actifs résidants) est également bien représenté.

De manière assez ambivalente, Aigrefeuille-sur-Maine présente à la fois une proportion élevée de logements construits avant 1949 (29.8 % du parc) et une surreprésentation des logements construits entre 1975 et 1989 (32.5 %) et depuis 1990 (15.8 %) par rapport à la situation départementale. Parallèlement, plus de la moitié (58.7 %) des logements de la commune étaient occupés en 1999 en tant que résidence principale depuis dix ans ou plus, chiffre atteignant tout juste 50 % en France métropolitaine.

Aigrefeuille-sur-Maine présente donc le profil assez classique d'une commune qui a profité d'une périurbanisation assez homogène depuis les années soixante - avec cependant un ralentissement notable entre le début des années quatre-vingt et la fin des années quatre-vingt-dix. De ce fait, sa population est surtout composée de jeunes couples de moins de 45 ans avec plusieurs enfants (Pichaud A.-B., 2002). Les deux conjoints travaillent souvent tous les deux et l'utilisation de la voiture est massive. Les ménages se recrutent majoritairement dans les classes moyennes voire populaires (employés et ouvriers) avec une relative absence des cadres supérieurs et des professions libérales. A proximité d'un bourg assez ancien, l'urbanisation s'est développée depuis 1975. Si les habitants dans leur logement depuis moins de dix ans restaient en 1999 assez

largement minoritaires, l'estimation en 2004 d'une population communale en hausse depuis cinq ans – avec un gain de 300 habitants sur cette période - tendrait à modérer ce résultat et à confirmer la reprise d'intensité de la périurbanisation sur cette commune.

2.6 Oudon

Commune au territoire à la fois étendu (22 km²) et densément peuplé (118 hab/km²), Oudon (Tableau 18) a connu une croissance de population spectaculaire depuis la fin des années soixante puisque le nombre d'habitants est passé de 1 371 habitants en 1968 à 2 616 habitants en 1999. S'appuyant essentiellement sur un solde migratoire variant entre 1 et 4 % par an sur cette période, cette hausse de la population s'est toujours faite sur un rythme soutenu même si elle s'est quelque peu ralenti depuis 1990. La régularité et l'intensité de cette évolution restent néanmoins remarquables.

Tableau 18 : Portrait statistique d'Oudon en 1999

THEMES TRAITES	OUDON (LOIRE-ATLANTIQUE)				
Superficie et densité :	Superficie (km ²): 22		Densité (hab/km ²) : 118		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 1 371	1975 : 1 599	1982 : 2 001	1990 : 2 353	1999 : 2 616
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 0,11	68/75 : + 2,23	75/82 : + 3,23	82/90 : + 2,05	90/99 : + 1,18
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : + 0,10	68/75 : + 2,23	75/82 : + 3,17	82/90 : + 2,07	90/99 : + 0,95
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,01	68/75 : + 0,00	75/82 : + 0,06	82/90 : - 0,02	90/99 : + 0,23
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 19,5	15-29 ans : 17,8	30-44 ans : 22,1	45-59 ans : 20,2	60 et + : 20,6
Struture par ménages :	Nombre de ménages : 981			Nombre de personnes par ménage : 2,60	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 20,8	2 pers : 36,3	3 pers : 15,8	4 pers : 17,7	5 pers + : 9,4
Profil des ménages :	0 enf. : 48,0	1 enf. : 17,7	2 enf. : 22,3	3 enf. : 10,3	4 enf + : 1,7
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 58,6		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 52,3		Tx Act. sur CR** : 16,0
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 9,2		Taux chômage FEM : 13,8		Taux chômage HOM : 5,2
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 0,7		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 7,0		Ouvriers : 24,3
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 29,2		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 10,6		Employés : 28,2
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 5,3		Deux roues : 1,7		Transports en commun : 2,2
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 3,0		Multimodalité : 3,4		Voiture particulière : 84,4
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 35,2		49/74 : 19,7	75/89 : 32,7	Depuis 1990 : 12,4
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 11,5		Entre 2 et 9 ans : 32,2		10 ans ou plus de 10 ans : 56,3

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

Si la structure communale par ménages est peu originale avec la sous représentation des ménages d'une personne propre à l'instar des autres communes-échantillon, la proportion élevée des « 0-14 ans » (19.5 %) indique, au contraire, que Oudon continue à accueillir de jeunes ménages avec enfants (nés avant ou après installation) ; en 1999, le solde naturel est même redevenu positif pour la première fois depuis 1968.

Oudon ne présente pas tout à fait le profil-type de la commune périurbaine puisque son nombre de personnes par ménage reste assez peu élevé (2.60) et la proportion de ménages

composés de deux personnes est plus forte que la moyenne départementale (36.3 % contre 30.7 % en Loire-Atlantique en 1999). Oudon conserve donc les traits d'une commune encore partiellement rurale.

Sa population active occupée est assez importante chez les « plus de 15 ans », dans l'ensemble de la population (58.6 %) ou comme seulement chez les seules femmes (52.3 %). Le taux d'actifs résidant et travaillant à Oudon est, par contre, faible (16.0 %) ; beaucoup d'actifs sont obligés d'aller travailler hors de la commune, principalement vers Ancenis et Nantes. Le chômage reste à un niveau assez bas (9.2 %) par rapport à la moyenne française.

La structure socioprofessionnelle d'Oudon permet de dire que la commune n'est plus réellement une commune rurale car la part des agriculteurs y est dérisoire (0.7 %) ; la présence de classes moyennes plutôt aisées (professions intermédiaires et employés) s'affirme au détriment des ouvriers, des cadres supérieurs et des professions libérales. La périurbanisation fait à Oudon son œuvre d'homogénéisation des classes par le milieu.

L'usage extrêmement important (84.4 %) de la voiture particulière pour les déplacements professionnels confirme le caractère périurbain d'Oudon, la motorisation étant moins généralisée dans les communes plus rurales (Carte 17).

La datation des résidences principales de Oudon rappelle que les plus anciennes maisons sont nombreuses dans l'habitat local - 35.2 % des résidences principales datent d'avant 1949 - et que c'est bien de 1975 à 1989 qu'un afflux de population a surtout eu lieu dans la commune – avec 32.7 % des résidences principales construites.

Oudon se place finalement dans une triple dynamique démographique et foncière : celle d'Ancenis, celle de Nantes et sa propre dynamique locale. La commune est, d'une part, proche d'Ancenis et maintenant associée au marché foncier de ce petit pôle urbain du fait de la faible distance (moins de dix kilomètres) qui la sépare de cette sous-préfecture. Oudon ressent, par ailleurs, de plus en plus l'influence de la périurbanisation nantaise, celle-ci ayant repris depuis la fin des années quatre-vingt-dix et s'étend désormais au-delà de la première « vague d'urbanisation » des années soixante-dix qui s'était « arrêtée » à des communes plus proches de Nantes telles ses voisines du Cellier ou de Mauves-sur-Loire. Oudon, enfin, conserve certaines des caractéristiques - âge du parc de résidences principales, nombre encore limité de personnes par ménage, proportion assez importante des « 60 ans et plus », etc. - d'une commune rurale qu'elle était il y a encore quelques années.

2.7 Nort-sur-Erdre

Commune très vaste (67 km²) mais à la densité relativement faible (88 hab/km²), Nort-sur-Erdre (Tableau 19) a connu, depuis 1962, une hausse continue et relativement régulière de sa population qui est passée de 4 436 habitants en 1962 à 5 885 habitants en 1999 ; la municipalité estime la population de 2005 entre 6 200 et 6 500 habitants.

Grâce à des soldes migratoire et naturel positifs durant toute cette période, la population nortaise a crû à un rythme variant entre + 0.5 et + 1.3 % par an ; le solde naturel a eu un rôle prépondérant jusqu'en 1975 alors que le solde migratoire contribue le plus à la hausse depuis. Même si la croissance de la population s'est légèrement accélérée entre 1975 et 1982, cela n'a pas pris les mêmes proportions que pour les communes-échantillon déjà présentées. Nort-sur-Erdre, du fait de son éloignement par rapport à Nantes, ne s'est pas vraiment placé dans une dynamique périurbaine dès les années soixante, soixante-dix ou quatre-vingt mais a d'abord profité de l'accession à la propriété en maison individuelle de sa propre population et de celle des communes voisines.

Tableau 19 : Portrait statistique de Nort-sur-Erdre en 1999

THEMES TRAITES	<i>NORT-SUR-ERDRE (LOIRE-ATLANTIQUE)</i>				
Superficie et densité :	Superficie (km ²): 67		Densité (hab/km ²): 88		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 4 436	1975 : 4 606	1982 : 5 050	1990 : 5 362	1999 : 5 885
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 0,83	68/75 : + 0,55	75/82 : + 1,31	82/90 : + 0,75	90/99 : + 1,04
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : + 0,33	68/75 : + 0,10	75/82 : + 1,03	82/90 : + 0,51	90/99 : + 0,81
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,50	68/75 : + 0,45	75/82 : + 0,28	82/90 : + 0,24	90/99 : + 0,23
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 19,9	15-29 ans : 19,8	30-44 ans : 21,5	45-59 ans : 17,5	60 et + : 21,3
Struture par ménages :	Nombre de ménages : 2 224			Nombre de personnes par ménage : 2,58	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 25,5	2 pers : 30,9	3 pers : 17,3	4 pers : 14,8	5 pers + : 11,4
Profil des ménages :	0 enf. : 46,1	1 enf. : 18,2	2 enf. : 22,2	3 enf. : 10,6	4 enf + : 2,9
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 57,2		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 49,0		Tx Act. sur CR** : 41,9
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 11,0		Taux chômage FEM : 14,8		Taux chômage HOM : 8,2
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 3,7		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 8,6		Ouvriers : 31,5
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 18,1		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 7,3		Employés : 30,8
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 9,3		Deux roues : 5,0		Transports en commun : 1,1
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 4,7		Multimodalité : 3,9		Voiture particulière : 76,0
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 38,4		49/74 : 19,2	75/89 : 28,2	Depuis 1990 : 14,3
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 12,3		Entre 2 et 9 ans : 31,9		10 ans ou plus de 10 ans : 55,8

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

La structure par âge de Nort-sur-Erdre présente, certes, une surreprésentation des « 0-14 ans » mais par ailleurs, la présence des « 30-44 ans » est conforme à la moyenne du département et les « 60 ans et plus » restent nombreux. Nort-sur-Erdre ne se serait donc pas nourri de la périurbanisation nantaise d'il y a vingt, trente ou quarante ans. Néanmoins, par son

pouvoir d'attractivité, la commune a su intégrer des populations de jeunes ménages. Son entrée dans l'aire urbaine de Nantes en 1999 montre quand même que sa dynamique démographique sera de plus en plus associée aux phénomènes migratoires en provenance de l'agglomération voisine (Brégeon F., 2000), dans l'avenir. La structure par âge de Nort-sur-Erdre met en évidence la caractère encore assez « *hybride* » (Hervouet V., 1997) de cette commune : autant la faiblesse de la part des ménages d'une seule personne (25.5 %) et la surreprésentation des ménages de trois et cinq personnes par rapport au profil de la Loire-Atlantique tendent à prouver l'installation de jeunes ménages périurbains avec enfants, autant le nombre assez peu élevé de personnes par ménage (2.58) tend à relativiser ce caractère périurbain. D'ailleurs, la structure des ménages selon le nombre d'enfants est sensiblement la même que celle de la Loire-Atlantique et ne présente pas de sur représentations importantes des ménages avec enfants caractéristiques des communes périurbaines proprement dites.

A Nort-sur-Erdre, le taux d'activité des « plus de 15 ans » est assez fort (57.2 %). Pourtant, ni le faible taux d'activité féminine (49.0 %) ni l'importante proportion d'actifs occupés résidant et travaillant sur la commune (41.9 %) ne semble en adéquation avec les caractéristiques périurbaines relevées dans les autres communes-échantillon décrites.

La mixité socioprofessionnelle caractérise la population active résidente nortaise : les ouvriers, les employés, les agriculteurs, les artisans, les commerçants et les chefs d'entreprise y occupent une place assez grande en effectifs bien qu'en valeurs relatives, les professions intermédiaires et les cadres supérieurs ou professions libérales sont moins bien représentés. Là encore, la société nortaise ne peut être assimilée à une société de classes moyennes issue de la périurbanisation.

L'usage de la voiture particulière dans les déplacements professionnels (76.0 %) diffère peu de la situation des autres communes présentées. Par contre, la forte proportion d'individus n'utilisant pas de transport (9.3 %) souligne que la population d'agriculteurs, d'artisans et de commerçants travaillant à leur domicile ou dans un périmètre proche est importante.

La part élevée des résidences principales construites avant 1949 (38.4 % contre 24.5 % sur l'ensemble de la Loire-Atlantique) est le signe manifeste que la commune de Nort-sur-Erdre n'a pas attendu le processus de périurbanisation pour se développer mais qu'elle l'a intégré très récemment à un développement endogène déjà bien en place. La place assez conséquente des résidences principales construites depuis 1975 tend à le confirmer.

Nort-sur-Erdre n'est donc pas à proprement parler une commune périurbaine de première génération qui aurait profité de « l'onde d'urbanisation » des années soixante et suivantes pour voir croître sa population. Elle a plutôt réussi à maintenir un développement local

constant associant sans doute les communes limitrophes de ce pôle urbain. Ce n'est que très récemment, sous une pression foncière de plus en plus forte autour de Nantes, que le marché local de l'habitat s'est fondu dans une logique clairement périurbaine à l'image de Clisson, par exemple.

2.8 Herbignac

Herbignac (Tableau 20) est une commune qui comptait 4 353 habitants en 1999 mais seulement 3 078 habitants en 1968. Si une croissance de population s'est vérifiée sur chaque période intercensitaire, ce n'est que depuis 1975 que le rythme d'évolution annuel a nettement augmenté : de moins de 1 % avant 1975, il est passé à plus de 2 % entre 1975 et 1982 et encore à plus de 1 % jusqu'en 1990. Ensuite, cette croissance s'est à nouveau ralentie. Depuis les années soixante, la commune a toujours connu un solde naturel relativement constant (entre + 0.3 % et + 0.5 % par an entre 1962 et 1999) ; aussi, le rythme d'évolution de la population communale a surtout été tributaire du solde migratoire, positif seulement depuis 1968.

Tableau 20 : Portrait statistique de Herbignac en 1999

THEMES TRAITES	HERBIGNAC (LOIRE-ATLANTIQUE)				
Superficie et densité :	Superficie (km ²): 71		Densité (hab/km ²): 61		Dens Fr.*: 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 3 078	1975 : 3 239	1982 : 3 778	1990 : 4 175	1999 : 4 353
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 0,23	68/75 : + 0,73	75/82 : + 2,22	82/90 : + 1,26	90/99 : + 0,46
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : - 0,28	68/75 : + 0,34	75/82 : + 1,72	82/90 : + 0,95	90/99 : + 0,19
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,51	68/75 : + 0,39	75/82 : + 0,50	82/90 : + 0,31	90/99 : + 0,27
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 20,0	15-29 ans : 18,9	30-44 ans : 22,8	45-59 ans : 18,3	60 et + : 20,1
Structure par ménages :	Nombre de ménages : 1 620			Nombre de personnes par ménage : 2,65	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 24,9	2 pers : 30,2	3 pers : 15,1	4 pers : 17,8	5 pers + : 11,9
Profil des ménages :	0 enf. : 43,1	1 enf. : 18,6	2 enf. : 23,4	3 enf. : 12,4	4 enf + : 2,6
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 64,6		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 49,7		Tx Act. sur CR** : 36,2
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 13,2		Taux chômage FEM : 20,5		Taux chômage HOM : 7,5
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 3,5		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 7,8		Ouvriers : 38,5
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 15,4		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 6,6		Employés : 28,1
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 8,6		Deux roues : 2,6		Transports en commun : 3,1
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 4,2		Multimodalité : 4,5		Voiture particulière : 76,9
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 23,7		49/74 : 23,3	75/89 : 37,7	Depuis 1990 : 15,4
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 10,9		Entre 2 et 9 ans : 29,8		10 ans ou plus de 10 ans : 59,4

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

La structure par âge de Herbignac présente un profil assez proche de celui de la Loire-Atlantique avec cependant une légère sur représentation des « 0-14 ans » et des « 30-44 ans », la part des « 15-29 ans » étant un peu plus faible qu'en France.

Les ménages de quatre et cinq personnes et les couples de deux ou trois enfants sont proportionnellement assez nombreux dans la population communale. Néanmoins, si les ménages

herbignacais comptent en moyenne 2.65 personnes par ménage - ce qui est élevé par rapport au chiffre de la France métropolitaine (2.40) - ce chiffre reste faible par rapport aux moyennes enregistrées dans d'autres communes-échantillon telles Mauves-sur-Loire (2.72), Aigrefeuille-sur-Maine (2.72), Le Bignon (2.76), Saint-Etienne-de-Montluc (2.81) et surtout La Bernardière (2.89) ou Saint-Hilaire-de-Clisson (2.96).

Paradoxalement, alors que le taux d'activité des personnes de plus de quinze ans est de 64.6 % en 1999 - soit neuf points au-dessus de la moyenne départementale - celui des femmes de la même tranche d'âge est plus proche de la situation en Loire-Atlantique (49.7 % contre 49.3 %). Par ailleurs, si la proportion des actifs occupés de Herbignac travaillant sur leur commune de résidence n'est que de 36.2 % (contre 39.1 % pour la France métropolitaine), ce taux reste très élevé au vu de ceux relevés dans nos autres communes-échantillon (de 16.9 à 28.5 %), Joué-sur-Erdre exceptée (35.5 %). Le chômage, comme le taux d'activité, souligne la césure entre hommes et femmes : autant le chômage de ces dernières est important (20.5 % soit + 5.1 % par rapport au taux de la Loire-Atlantique), autant celui des hommes est faible (7.5 % soit 2.7 % sous la moyenne départementale).

La structure socioprofessionnelle communale est marquée par une forte présence des ouvriers (38.5 %) et une bonne représentativité des artisans, commerçants et chefs d'entreprises (7.8 %) ce qui n'est pas le cas des cadres supérieurs, professions libérales et professions intermédiaires.

Si les herbignacais n'échappent pas à l'usage généralisé de la voiture particulière pour les déplacements professionnels, le nombre de personnes logeant déjà sur leur lieu de travail est important (8.6 %), la marche à pied (4.2 %) étant même comptabilisée à part.

Herbignac se différencie vraiment des autres communes-échantillon dans le caractère récent des résidences principales qui s'y sont construites puisque 53.1 % de celles-ci ont été édifiées après 1975 même si 59.4 % des résidents permanents logent sur la commune depuis dix ans ou plus.

Au final, Herbignac se présente comme une commune partiellement périurbaine (Béniguel S., 1993) car disposant d'une dynamique locale forte : son dynamisme démographique et les emplois occupés par ses actifs ne sont pas le seul fait d'un apport exogène. Les emplois locaux sont nombreux même s'ils contentent à peine plus du tiers des actifs résidents. Herbignac présente toutefois les caractéristiques d'une commune périurbaine : forte croissance démographique entre 1975 et 1982, présence de jeunes ménages et d'enfants en bas âge, résidences principales assez récentes. De profil plutôt ouvrier en raison de l'important bassin d'emplois local et nazairien de ce type, la commune possède une population d'artisans, de

commerçants et de chefs d'entreprise qui rappelle le statut de « *bourg-centre commercial* » (Jousseume V., 1996) auquel Herbignac peut prétendre. La faiblesse des classes supérieures y rappelle néanmoins que la périurbanisation a provoqué l'afflux de classes moyennes - ici plutôt modestes.

2.9 Saint-Hilaire-de-Clisson

Saint-Hilaire-de-Clisson (Tableau 21) ne connaît une croissance sensible de sa population que depuis 1975. Jusqu'à cette date, son nombre d'habitants fluctue peu ; sa population en 1975 (964 habitants) est, par exemple, quasi identique à celle de 1962.

A la fin des années soixante-dix, la périurbanisation y fait son œuvre avec une augmentation de 2.83 % de la population entre 1975 et 1982. Certes, dès les années quatre-vingt, le solde migratoire redevient plus modéré mais l'arrivée de jeunes ménages sur la commune a dynamisé le solde naturel qui atteint + 1.34 % par an sur la période 1975-1982. Depuis la fin des années quatre-vingt-dix, le développement de lotissements a repris au point que la municipalité ait demandé, en 2003, un recensement complémentaire pour établir un nouveau bilan chiffré. Le dénombrement de 1 766 habitants fait apparaître une hausse de près de 300 habitants en quatre ans.

Tableau 21 : Portrait statistique de Saint-Hilaire-de-Clisson en 1999

THEMES TRAITES	SAINT-HILAIRE-DE-CLISSON (LOIRE-ATLANTIQUE)				
Superficie et densité :	Superficie (km ²) : 18		Densité (hab/km ²) : 80		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 991	1975 : 964	1982 : 1 173	1990 : 1 334	1999 : 1 475
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 0,50	68/75 : - 0,40	75/82 : + 2,83	82/90 : + 1,62	90/99 : + 1,12
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : - 0,53	68/75 : - 0,82	75/82 : + 2,17	82/90 : + 0,28	90/99 : + 0,54
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 1,03	68/75 : + 0,42	75/82 : + 0,66	82/90 : + 1,34	90/99 : + 0,58
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 23,1	15-29 ans : 20,8	30-44 ans : 25,6	45-59 ans : 15,7	60 et + : 15,0
Struture par ménages :	Nombre de ménages : 498			Nombre de personnes par ménage : 2,96	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 17,1	2 pers : 28,3	3 pers : 16,3	4 pers : 23,1	5 pers + : 15,3
Profil des ménages :	0 enf. : 34,7	1 enf. : 17,9	2 enf. : 26,3	3 enf. : 18,9	4 enf. + : 2,1
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 63,1		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 57,4		Tx Act. sur CR** : 19,0
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 7,8		Taux chômage FEM : 12,3		Taux chômage HOM : 4,1
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 6,7		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 3,0		Ouvriers : 43,6
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 13,9		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 4,2		Employés : 28,5
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 8,2		Deux roues : 4,1		Transports en commun : 1,2
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 3,0		Multimodalité : 4,4		Voiture particulière : 79,0
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 27,1		49/74 : 15,9	75/89 : 39,2	Depuis 1990 : 17,9
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 8,4		Entre 2 et 9 ans : 25,9		10 ans ou plus de 10 ans : 65,7

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

La répartition par âge de la population fait apparaître ce dynamisme démographique avec une forte présence des « 0-14 ans » (23.1 %) et des « 30-44 ans » alors que les « 45 ans et plus »

sont proportionnellement peu nombreux. La structure des ménages ne fait que confirmer la relative jeunesse de la population hilairoise puisque les ménages de trois (16.3 %), quatre (23.1 %) et cinq personnes ou plus (15.3 %) sont sur représentés par rapport au profil de la Loire-Atlantique. La forte présence des couples avec deux (26.3 %) ou trois enfants (18.9 %) se place dans la même perspective. La taille moyenne d'un ménage hilairois est même de 2.96 personnes soit la plus élevée de toutes les communes-échantillon.

Si Saint-Hilaire-de-Clisson présente des taux d'activité extrêmement élevés tant chez les femmes de 15 ans et plus (57.4 %) que chez les deux sexes (63.1 %), les emplois locaux sont peu nombreux ; ainsi, seuls 19 % des actifs résidants occupés exercent leur activité à Saint-Hilaire-de-Clisson même. Malgré tout, le chômage est à un niveau très bas (7.8 %).

Essentiellement dominée par les ouvriers (43.6 % !) et les employés (28.5 %), la société locale intègre aussi une part relativement importante d'agriculteurs (6.7 %) ; de ce fait, toutes les autres catégories socioprofessionnelles – les professions intermédiaires comprises – sont sous représentées.

Classiquement, la voiture particulière est utilisée massivement (par 79.0 % des actifs occupés) pour les déplacements professionnels et seuls les deux roues (4.1 %) et les personnes n'ayant pas besoin de transport (8.2 %) pour aller au travail apparaissent dans des proportions comparables aux moyennes départementales : les premiers sont notamment des actifs se rendant sur l'importante zone industrielle de Clisson distante de seulement deux kilomètres alors que les seconds appartiennent notamment à la sphère agricole.

Les constructions de résidences principales se sont surtout faites entre 1975 et 1989 (à 39.2 %) même si les constructions avant 1949 (27.1 %) et entre 1990 et 1999 (17.9 %) atteignent des niveaux supérieurs à ceux de la Loire-Atlantique. Preuve de la vitalité du marché local du logement, plus du tiers des résidants permanents vivent dans leur logement depuis moins de 10 ans.

Tous ces éléments permettent de conclure que Saint-Hilaire-de-Clisson a connu le processus de périurbanisation dès les années soixante-dix et quatre-vingt, et ce de manière assez intense avec un solde migratoire soudainement fort. Même si cette tendance s'est progressivement ralentie, l'essor démographique s'est poursuivi dans les décennies suivantes. La proximité du marché foncier exigu et saturé de Clisson – à l'instar de la situation d'Oudon vis-à-vis d'Ancenis – peut être un facteur explicatif supplémentaire à la reprise de la périurbanisation nantaise à la fin des années quatre-vingt-dix, dans cette commune comme dans l'ensemble des espaces périurbains.

2.10 Bouée

Bouée (Tableau 22) est la moins peuplée des communes-échantillon avec seulement 661 habitants en 1999. En déclin démographique jusqu'en 1975, cette commune connaît depuis une hausse de sa population avec, dans un premier temps, un taux d'évolution annuel de presque 4 % entre 1975 et 1982 puis, dans un second temps, de l'ordre de 0.5 à 1 %. Si les soldes naturel et migratoire sont devenus tous deux positifs à la fin des années soixante-dix, c'est avant tout le deuxième qui a eu un effet d'entraînement sur le premier avec l'arrivée de nouvelles populations.

Peu dense (31 hab./km²), cette commune encore rurale il y a peu, a conservé une structure par âge encore vieille – mais qui n'est plus vieillissante - dans laquelle les « 45-59 ans » sont nettement sur représentés (+ 6.6 %) par rapport à la moyenne du département. Toutefois, des signes de rajeunissement apparaissent avec la sous représentation des « 60 ans et plus » et la présence moyenne des « 0-14 ans » et des « 30-44 ans ».

Tableau 22 : Portrait statistique de Bouée en 1999

THEMES TRAITES	<i>BOUEE (LOIRE-ATLANTIQUE)</i>				
Superficie et densité :	Superficie (km ²): 21		Densité (hab/km ²): 31		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 455	1975 : 435	1982 : 571	1990 : 618	1999 : 661
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : - 2,36	68/75 : - 0,64	75/82 : + 3,94	82/90 : + 0,99	90/99 : + 0,75
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : - 2,30	68/75 : - 0,67	75/82 : + 3,71	82/90 : + 0,55	90/99 : + 0,51
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : - 0,07	68/75 : + 0,03	75/82 : + 0,23	82/90 : + 0,44	90/99 : + 0,24
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 18,8	15-29 ans : 20,5	30-44 ans : 21,7	45-59 ans : 25,1	60 et + : 14,1
Struture par ménages :	Nombre de ménages : 224			Nombre de personnes par ménage : 2,88	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 18,3	2 pers : 29,9	3 pers : 17,9	4 pers : 18,3	5 pers + : 15,6
Profil des ménages :	0 enf. : 40,5	1 enf. : 23,8	2 enf. : 19,4	3 enf. : 16,7	4 enf + : 0,0
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 69,5		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 51,2		Tx Act. sur CR** : 17,3
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 12,9		Taux chômage FEM : 14,4		Taux chômage HOM : 11,9
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 6,8		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 2,7		Ouvriers : 37,0
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 21,9		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 4,1		Employés : 27,4
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 7,4		Deux roues : 3,2		Transports en commun : 3,5
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 1,1		Multimodalité : 8,1		Voiture particulière : 76,7
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 53,6		49/74 : 3,6	75/89 : 35,7	Depuis 1990 : 7,1
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 9,4		Entre 2 et 9 ans : 27,7		10 ans ou plus de 10 ans : 62,9

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

L'évolution de la démographie locale est aussi visible avec la présence importante de ménages de trois, quatre ou cinq personnes et donc de couples avec enfants.

La population active occupée bouésienne est nombreuse, que ce soit chez les femmes de plus de 15 ans (51.2 %) ou dans l'ensemble de la population de cet âge (69.5 %). Proposant un nombre très limité d'emplois locaux, la commune de Bouée ne retient sur son territoire que 17.3 % de ses actifs. Son taux de chômage est tout à fait comparable à celui de la Loire-Atlantique. D'un point de vue socioprofessionnel, les agriculteurs (6.8 %) et surtout les ouvriers

(37.0 %) sont à proportion très nombreux à Bouée alors que les artisans, commerçants, chefs d'entreprise, cadres supérieurs, professions libérales et, dans une moindre mesure, les professions intermédiaires sont sous représentés.

A l'écart des grands axes de communication, les ménages de Bouée utilisent avant tout leur voiture particulière (à 76.7 %) pour les déplacements professionnels même si l'absence de transport (pour le travail agricole ou chez soi) et la multimodalité (avec le relais du train à Savenay principalement) recueillent quelques suffrages.

Le parc des résidences principales de Bouée a majoritairement (à 53.6 %) été édifié avant 1949. Toutefois, les constructions bâties entre 1975 et 1989 ont été très nombreuses aussi (35.7 %). Ces deux périodes d'activité foncière expliquent le fait que 62.9 % des logements de Bouée soient occupés depuis dix ans ou plus.

En définitif, Bouée apparaît comme une commune encore très rurale dans la structure de sa population (Vinet E., 2003), signe d'une évolution démographique lente. Si la période 1975-1982 a marqué une rupture majeure dans l'histoire communale avec une première vague d'urbanisation encore assez limitée, les arrivées postérieures de nouvelles populations sont redevenues plus modestes. Les enquêtes de terrain montreront que depuis 2002, une nouvelle croissance a vu le jour. Bouée est donc une commune « en voie de périurbanisation » où l'arrivée de jeunes ménages et la construction de logements neufs commencent tout juste à changer plus radicalement des structures communales traditionnelles. L'emprise agricole reste encore importante. Le niveau social de la population s'avère assez populaire, les classes moyennes ou supérieures ayant encore peu investies les lieux. Bouée n'a pas non plus encore accueilli de manière massive les classes moyennes qui caractérisent en général les communes périurbaines.

2.11 Joué-sur-Erdre

Joué-sur-Erdre (Tableau 23) est sans aucun doute la commune la plus atypique de notre échantillon communal. Ne connaissant une croissance démographique que depuis quelques années, les chiffres du dernier recensement de 1999 indiquent encore la poursuite d'un long processus de dépeuplement. En effet, comptant environ 1 690 habitants en 1999, la commune de Joué-sur-Erdre a perdu constamment des âmes depuis 1962 à l'exception - à peine notable - de la période 1975-1982 où une très légère reprise démographique (+0.33 % par an) s'est fait sentir. Souffrant soit d'un solde migratoire déficitaire (entre 1962 et 1975), soit d'un solde naturel négatif (entre 1975 et 1990), soit des deux (entre 1990 et 1999), Joué-sur-Erdre a perdu 192 habitants entre 1962 et 1999.

Tableau 23 : Portrait statistique de Joué-sur-Erdre en 1999

THEMES TRAITES	JOUÉ-SUR-ERDRE (LOIRE-ATLANTIQUE)				
Superficie et densité :	Superficie (km²) : 55		Densité (hab/km²) : 31		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 1 882	1975 : 1 724	1982 : 1 764	1990 : 1 740	1999 : 1 690
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : - 1,09	68/75 : - 1,25	75/82 : + 0,32	82/90 : - 0,17	90/99 : - 0,32
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : - 1,20	68/75 : - 1,42	75/82 : + 0,70	82/90 : + 0,31	90/99 : - 0,29
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,11	68/75 : + 0,17	75/82 : - 0,38	82/90 : - 0,48	90/99 : - 0,03
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 17,0	15-29 ans : 15,6	30-44 ans : 21,4	45-59 ans : 15,9	60 et + : 30,1
Structure par ménages :	Nombre de ménages : 669		Nombre de personnes par ménage : 2,45		
Taille des ménages (%) :	1 pers : 29,9	2 pers : 32,3	3 pers : 13,6	4 pers : 14,1	5 pers + : 10,2
Profil des ménages :	0 enf. : 52,8	1 enf. : 14,2	2 enf. : 17,9	3 enf. : 10,4	4 enf + : 4,7
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 47,9		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 39,2		Tx Act. sur CR** : 35,5
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 10,4		Taux chômage FEM : 13,8		Taux chômage HOM : 8,0
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 14,5		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 5,7		Ouvriers : 31,4
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 13,8		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 6,3		Employés : 28,3
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 17,7		Deux roues : 4,2		Transports en commun : 0,7
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 3,5		Multimodalité : 3,0		Voiture particulière : 71,0
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 51,4		49/74 : 15,2	75/89 : 25,9	Depuis 1990 : 7,5
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 10,3		Entre 2 et 9 ans : 26,5		10 ans ou plus de 10 ans : 63,2

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

Ce manque de « sang neuf » se traduit dans la structure communale par âge par une forte présence des « 60 ans et plus » (30.1 % contre 19.9 % en Loire-Atlantique) qui minore la part de toutes les autres tranches d'âge. Le nombre de personnes par cellule familiale reste faible (2.45 personnes) et les ménages de deux personnes et les couples sans enfant sont bien représentés.

En raison du vieillissement général de la population, le taux d'activité est faible chez les femmes (39.2 % des « plus de quinze ans ») comme dans l'ensemble de la population (47.9 %). Néanmoins, parmi les actifs occupés, le taux de chômage reste à un niveau assez bas (10.4 % contre une moyenne nationale de 12.8 %). Malgré le faible poids démographique de Joué-sur-Erdre, cette commune parvient à retenir 35.5 % de ses actifs résidents. Le faible nombre d'actifs explique sans doute en partie cet état de fait.

Cependant, la structure socioprofessionnelle jovéenne peut aussi apporter des éléments de réponse : les agriculteurs (14.5 %) et les ouvriers (31.4 %), en grand nombre, sont plus à même de trouver du travail dans les exploitations ou l'artisanat local. Les catégories socioprofessionnelles moyennes ou supérieures pour lesquelles les débouchés professionnels locaux seraient insuffisants sont, par ailleurs, plus faiblement présents, pour les professions intermédiaires comme pour les cadres supérieurs et professions libérales.

Cette implantation locale du marché de travail est également perceptible dans l'usage moins généralisé de la voiture particulière (71.0 %) pour les déplacements professionnels et dans la part importante d'actifs occupés (17.7 %) qui affirment ne pas utiliser de transport pour aller au travail.

A Joué-sur-Erdre, le renouvellement du parc des résidences principales a été peu actif puisque 51.4 % de ce type de logements ont été construits avant 1949 et seuls 7.5 % sont « sortis de terre » entre 1990 et 1999. Corrélativement, 63.2 % des jovéens occupaient leur logement depuis dix ans ou plus en 1999.

Joué-sur-Erdre apparaît donc comme une commune rurale qui n'a pas connu de vague d'urbanisation importante depuis les années soixante. La population a vieilli durant ces quarante dernières années et peu de flux migratoires entrants sont venus dynamiser la société locale. Petit à petit, le solde naturel, de faiblement positif est devenu négatif, ce qui n'a pas facilité la succession des générations dans les rares lotissements de la commune. Comme Bouée, Joué-sur-Erdre devient, néanmoins, l'objet d'un nouvel intérêt foncier encouragé par une politique locale d'urbanisation prônant enfin l'ouverture. La commune rentre donc dans la seconde phase de périurbanisation autour de Nantes alors même que la première l'a épargnée. A terme, Joué-sur-Erdre devrait évoluer vers le profil d'une commune périurbaine, son intégration en 1999 dans l'aire urbaine de Nantes en étant une traduction statistique révélatrice.

2.12 La Bernardière

Commune de Vendée de taille moyenne (14 km²) et assez peu dense (82 hab/km²), La Bernardière (Tableau 24) regroupait environ 1 300 habitants en 2004 contre 1 172 en 1999 et 841 en 1968. Loin des progressions constantes relevées à Aigrefeuille-sur-Maine ou au Bignon par exemple, La Bernardière ne connaît la croissance démographique que depuis 1975. Bien qu'ayant toujours pu s'appuyer sur un solde naturel très élevé depuis les années soixante (jusqu'à + 1.6 % entre 1968 et 1975), La Bernardière n'a bénéficié d'un solde migratoire positif qu'à la fin des années soixante-dix.

La population bernardine a un profil jeune puisque les « 0-14 ans », les « 15-29 ans » et les « 30-44 ans » sont mieux représentés dans la commune que dans l'ensemble du département de Vendée ou de Loire-Atlantique. De taille assez importante (2.89 personnes), les ménages de la commune sont surtout composés de trois, quatre, cinq personnes ou plus et intègrent un, deux voire trois enfants. Les ménages d'une ou deux personnes et les couples sans enfant sont en effet plus rares.

Le taux global d'activité chez les « 15 ans et plus » de la Bernardière est extrêmement élevé (72.5 %) notamment en raison d'un fort taux d'activité féminine (55.3 %). Comme cette commune n'a pas la capacité de proposer beaucoup d'emplois pour les actifs résidants, seulement 16.9 % d'entre eux travaillent sur la commune. Le taux de chômage de la population locale n'en est pas pour autant important (7.8 %).

Tableau 24 : Portrait statistique de La Bernardière en 1999

THEMES TRAITES	<i>LA BERNARDIERE (VENDEE)</i>				
Superficie et densité :	Superficie (km²) : 14		Densité (hab/km²) : 82		Dens Fr.* : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 841	1975 : 789	1982 : 1 060	1990 : 1 109	1999 : 1 172
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : - 0,43	68/75 : - 0,91	75/82 : + 4,29	82/90 : + 0,57	90/99 : + 0,62
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : - 1,37	68/75 : - 2,54	75/82 : + 3,18	82/90 : - 0,05	90/99 : - 0,02
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,94	68/75 : + 1,63	75/82 : + 1,11	82/90 : + 0,61	90/99 : + 0,63
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 19,5	30-44 ans : 24,6	30-44 ans : 23,3	45-59 ans : 18,5	60 et + : 14,2
Struture par ménages :	Nombre de ménages : 404			Nombre de personnes par ménage : 2,89	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 19,6	2 pers : 24,3	3 pers : 19,8	4 pers : 22,5	5 pers + : 13,9
Profil des ménages :	0 enf. : 32,4	1 enf. : 22,5	2 enf. : 29,6	3 enf. : 14,1	4 enf + : 1,4
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 72,5		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 55,3		Tx Act. sur CR** : 16,9
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 7,8		Taux chômage FEM : 10,2		Taux chômage HOM : 6,0
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 6,9		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 8,4		Ouvriers : 49,6
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 11,5		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 3,8		Employés : 19,8
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 7,7		Deux roues : 3,4		Transports en commun : 1,4
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 2,0		Multimodalité : 2,5		Voiture particulière : 82,9
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 31,7		49/74 : 16,3	75/89 : 33,2	Depuis 1990 : 18,8
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 10,9		Entre 2 et 9 ans : 23,0		10 ans ou plus de 10 ans : 66,1

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

Laissant encore une place non négligeable aux agriculteurs (6.9 %), la société bernardine est surtout marquée par la présence de nombreux ouvriers qui représentent la moitié des actifs occupés de la commune (49.6 % exactement). Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise tiennent aussi une place importante au contraire des professions intermédiaires, des cadres supérieurs, des professions libérales et surtout des employés.

Situés à l'écart des axes ferroviaires et routiers majeurs, les habitants de La Bernardière doivent prendre leur voiture particulière (à 82.9 %) pour aller travailler.

Commune disposant d'un bourg déjà bien constitué avant la Seconde Guerre Mondiale (31.7 % des résidences principales construites avant 1949), La Bernardière n'a réellement vu se développer de nouveaux logements sur son territoire qu'à partir des années soixante-dix et quatre-vingt, et dans des proportions encore faibles (33.2 %). La logique de construction, en raison de l'éloignement de l'agglomération nantaise, reste à l'époque encore locale ce qui explique la moyenne intensité et le caractère assez court de ce phénomène résidentiel. Cependant la proportion de résidences principales construites depuis 1990 est légèrement supérieure à la moyenne départementale (18.8 % contre 16.0 % en Vendée); cela tend à montrer que la construction de résidences principales a repris depuis 1997, mais cette fois-ci dans un mouvement de reprise généralisée de la périurbanisation sur l'ensemble de nos communes d'étude, quelle que soit leur distance à Nantes ou à Saint-Nazaire.

La Bernardière s'affirme donc comme une commune qui a longtemps été peu attractive (jusqu'en 1975) avant de connaître une courte phase d'urbanisation (entre 1975 et 1982) puis de

retomber dans un processus de légère perte de population sur le seul critère migratoire. Depuis la fin des années quatre-vingt-dix, cette atonie a été rompue avec l'installation de nouveaux ménages qui ont modifié la structure des ménages de la commune en la rajeunissant. La double activité s'est généralisée chez ces ménages dont au moins un membre est souvent ouvrier. Longtemps (volontairement ?) peu attractive, La Bernardière est maintenant de plus en plus en prise avec le marché foncier de l'agglomération nantaise voisine comme le matérialise son entrée dans l'aire urbaine de Nantes en 1999 (Carte 19).

3 L'emploi de deux types d'enquêtes de terrain

L'échantillon communal défini et la population ciblée, le choix du type d'enquête à mettre en place s'est alors posé pour appréhender au mieux les ménages périurbains. La nécessité de connaître les mécanismes de la mobilité résidentielle et des déplacements quotidiens de ces familles ainsi que leurs schémas de pensée aboutit à deux constatations :

- les données statistiques de l'INSEE suffisent à la présentation générale des communes mais sont inadaptées pour la connaissance plus fine des acteurs individuels.
- l'analyse des stratégies individuelles implique qu'on puisse matérialiser leurs conséquences spatiales de manière quantitative et qu'on soit à même de les comprendre de manière qualitative.

Dans cette double perspective, l'emploi simultané de l'entretien et du questionnaire s'est imposé comme une exigence méthodologique indispensable. Le questionnaire, d'abord, permet d'interroger un large panel de ménages et de se livrer, après dépouillement, à des analyses sur des effectifs relativement importants. L'entretien semi-directif, quant à lui, récolte des opinions et des faits qui sont plus précis car commentés et approfondis ; c'est certes sur un échantillon réduit, mais les éclairages apportés par l'entretien rejaillissent sur l'ensemble de la population ciblée par nos enquêtes. La complémentarité est donc le rapport entre ces approches ; l'utilisation simultanée de résultats issus de l'une ou de l'autre de ces démarches sera la preuve et la conséquence de cette articulation.

3.1 Un questionnaire diffusé auprès des ménages

L'usage du questionnaire intègre des particularités de forme et de fond qui rendent bien compte de notre démarche, de nos objectifs et des modalités de nos travaux.

3.1.1 Particularités et intérêt du questionnaire

Dans son ouvrage méthodologique, F. De Singly (1992) rappelle le précepte de base selon lequel « *ce qui est souhaitable avant de décider de tel ou tel type d'enquête, c'est de savoir quels en sont les objectifs* » ajoutant que « *le critère du bon choix [...] est la cohérence entre les deux niveaux, celui de la vision théorique (métathéorique, plus précisément) et celui de la méthode de recueil des données* » (Ibid., p. 23).

Sur ce dernier point, l'hypothèse de travail supputant que l'urbanité rencontrée dans l'agglomération nantaise, se diffuse dans les espaces périurbains et que cette diffusion et ses effets sont palpables à travers le prisme de la mobilité résidentielle et des déplacements du quotidien, nécessitait ainsi de saisir les pratiques de mobilité de ces ménages ; des réponses suffisamment nombreuses et standardisées devaient être récoltées pour valider un modèle global.

A la lumière de recherches ayant déjà éprouvé cette méthodologie auprès d'acteurs aussi différents que des promoteurs ou lotisseurs du pavillonnaire (M.-C. Jaillet, 1982), des agences immobilières (F. Madoré, 1992) ou, déjà, des occupants de maisons individuelles (Rougé L., 2005), les jalons de nos travaux ont pu être posés aussi solidement que possible.

3.1.2 Contenu et modalités de diffusion du questionnaire

Dans l'optique d'appréhender les processus périurbains à travers les phénomènes de mobilité, le questionnaire diffusé aux ménages (Annexe 14) a été structuré de façon à permettre l'exploration de cette mobilité et de ses diverses manifestations physiques ainsi que la collecte des représentations mentales que génèrent ces déplacements auprès des populations mobiles. Cinq thématiques principales se dégagent ainsi du questionnaire :

- les migrations résidentielles (cinq questions)
 - * l'étape résidentielle précédente
 - * la stratégie résidentielle et ses motivations

- les déplacements plus « quotidiens » (douze questions)
 - * les déplacements professionnels
 - * la fréquentation de commerces
 - * la scolarité des enfants
 - * les activités de loisirs
 - * les visites à la famille et aux amis

- les déplacements vers et dans l'agglomération nantaise (deux questions)
 - * la localisation des déplacements
 - * le vécu des déplacements

- la description générale de la mobilité du ménage (trois questions)
 - * la description quantitative de cette mobilité
 - * le jugement qualitatif de cette mobilité

- l'intégration à la vie de la commune d'accueil (quatre questions)
 - * le positionnement identitaire
 - * l'intégration aux lieux et à la population
 - * la participation à la vie locale

Deux questions sur les déterminants sociaux du ménage interrogé (métier et revenus) se sont ajoutées aux questions fermées ou semi-ouvertes du questionnaire proprement dit. Les questions ouvertes apparaissent, au contraire, dans l'entretien.

Après quelques séances de tests – à La Bernardière et au Cellier – le formulaire définitif s'est enrichi de trois questions supplémentaires visant à clarifier quelques maladroresses de formulation et d'ordonnement des interrogations (Annexe 15).

Avant diffusion, un travail de repérage a été effectué pour baliser les étapes futures de distribution et de collecte. Ainsi, pour faire connaître notre démarche aux autorités locales, avoir leur aval et mettre en confiance les futurs ménages interrogés sur nos intentions, les maires des commune-échantillon ou l'un de leurs représentants politiques (premier adjoint ou adjoint à l'urbanisme) voire administratifs (secrétaire général, chef des services municipaux) ont été rencontrés, une première fois, et sollicités sur trois points :

- la fourniture de documents élaborés ou détenus par les services municipaux et traitant des caractéristiques de la commune.

- l'accord de principe pour la réalisation ultérieure d'un entretien sur la politique locale d'urbanisation et les choix de politique générale du maire et de ses prédécesseurs (chapitre 4)

- le repérage des lotissements privés ou communaux construits depuis les années soixante.

Les zones de distribution des questionnaires ont, bien entendu, tenu compte de ces dernières indications tout en veillant à accueillir de l'habitat périurbain (chapitre 2) : des maisons individuelles - jointives ou non – regroupées dans des lotissements et occupées par leurs (futurs) propriétaires. Ce cadrage résidentiel préalable a été parfois transgressé sur le terrain lorsque des maisons isolées ont été incluses pour atteindre un seuil minimum de distribution ⁵⁴, en l'absence de lotissements, ou lorsque des habitations formaient des lotissements « de fait » ⁵⁵.

Au total, 1935 questionnaires ont été dispatchés dans une centaine de lotissements ⁵⁶ (Annexe 15) répartis sur neuf ⁵⁷ communes-échantillon. En raison de contraintes de temps et d'argent, les formulaires ont été distribués seulement dans les boîtes à lettres et non donnés en main propre ou envoyés par voie postale. Au contraire, pour multiplier les chances de réponses de la part des ménages questionnés, trois canaux de retour ont été proposés : le dépôt en mairie – celle-ci jouant alors un rôle de garant de notre démarche - a permis de récupérer 41 % des questionnaires ; le retour postal – la notification des coordonnées permettait l'identification rassurante de l'auteur du document distribué - en a acheminé 36 % ; le passage en porte-à-porte – à une date indiquée lors de la distribution – a collecté 23 % des questionnaires rendus.

⁵⁴ Un seuil minimum de distribution de cent questionnaires par commune-échantillon a été instauré.

⁵⁵ Des maisons individuelles ont souvent été construites sans relever d'un permis de lotir associant plusieurs parcelles ; néanmoins, avec leurs voisines, elles forment un ensemble résidentiel historiquement et spatialement homogène.

⁵⁶ Quelques zones hors lotissements sont à ajouter (cf. note précédente).

⁵⁷ Les communes du Cellier, de Mauves-sur-Loire et d'Oudon ont été traitées selon une méthodologie différente.

Tableau 25 : Communes de diffusion et modalités de collecte des questionnaires auprès des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Données de cadrage

	Pop. 1999	Nb Lgt 1999	Nb MI 1999	Lieux Ciblés 2003
Aigrefeuille-sur-Maine	2 152	761	730	lotissements
La Bernardière	1 172	404	393	lotissements
Le Bignon	2 582	929	892	lotissements
St-Etienne-de-Montluc	6 231	2 166	1 954	lotissements
Herbignac	4 353	1 620	1 454	lotissements
Joué-sur-Erdre	1 690	669	620	lot. + villages
Nort-sur-Erdre	5 885	2 224	1 952	lotissements
Bouée	661	224	223	lot. + bourg + vill.
St-Hilaire-de-Clisson	1 475	498	494	lotissements
Total	26 201	9 495	8 712	lotissements

Pop : populations ; Lgt : Logements ; MI : maisons individuelles

Ampleur de la diffusion

	Nb Qu. 2003	% MI Couv.	Nb Qu. Récup.	% Qu. Récup.
Aigrefeuille-sur-Maine	320	44	49	15
La Bernardière	143	36	31	22
Le Bignon	360	40	62	17
St-Etienne-de-Montluc	297	15	71	24
Herbignac	191	13	31	16
Joué-sur-Erdre	100	16	8	8
Nort-sur-Erdre	247	13	40	16
Bouée	100	45	33	33
St-Hilaire-de-Clisson	177	36	42	42
Total	1 935	22	367	19

Nb : nombre ; Qu. : questionnaires ; Couv. : couvertes ; Récup. : récupérés

Modalités de collecte

	Mairie	Porte-à-porte	Courrier	Nb Qu. Récup.
Aigrefeuille-sur-Maine	21	8	20	49
La Bernardière	14	5	12	31
Le Bignon	30	12	20	62
St-Etienne-de-Montluc	27	21	23	71
Herbignac	9	10	12	31
Joué-sur-Erdre	4	4	0	8
Nort-sur-Erdre	6	12	22	40
Bouée	23	0	10	33
St-Hilaire-de-Clisson	18	11	13	42
Total	152	83	132	367

Nb : nombre ; Qu. : questionnaires ; Récup. : récupérés

En bilan chiffré, 367 questionnaires (Tableau 25) sont revenus en notre possession - 152 en mairie, 132 par courrier postal, 83 en porte-à-porte – soit un taux de retour de 19 %. Les 1935 exemplaires distribués ont concerné environ 15 % des maisons individuelles dans les communes les plus peuplées et de 35 à 45 % pour les autres. Au final, le corpus de questionnaires compte 397 unités car trente questionnaires ont aussi été remplis sur les communes du Cellier, de Mauves-sur-Loire et de Oudon (chapitre 4).

3.1.3 Mode de traitement du questionnaire

Le traitement des 397 questionnaires s'est réalisé en deux étapes successives. En effet, suite à un premier dépouillement exhaustif des réponses brutes (non codées ou regroupées) indiquant la teneur générale de l'information, un traitement automatique adapté a été réalisé à partir du logiciel Modalisa.

Le dépouillement (Annexe 16) n'a, en fait, porté que sur les dix-huit questions ne faisant pas appel à des spécificités locales et présentant donc une relative unité de réponses quelle que soit la commune-échantillon considérée. Ces questions sont les suivantes :

- année d'installation dans le logement actuel (Q1)
- statut occupé dans le logement précédent (Q3)
- raisons du dernier déménagement (Q4)

- durée du trajet pour aller au travail (Q7)
- moyen de transport utilisé pour aller au travail (Q8)
- absence ou existence d'embouteillages sur le trajet pour aller travailler (Q9)

- durée nécessaire pour se rendre dans l'agglomération nantaise voisine (Q19)
- jugement personnel de cette durée de trajet (Q20)
- opinion sur ses propres déplacements (Q21-22)
- évolution de ses propres déplacements (Q23)

- ressenti identitaire par rapport à l'agglomération nantaise voisine (Q24)
- intégration ou non dans la vie communale de résidence (Q25-26)
- participation à la vie communale de résidence (Q27)

- âge du chef de famille, de son ou de sa conjoint(e) (Q28)
- situation professionnelle du chef de famille et de son éventuel(le) conjoint(e) (Q29)
- revenu mensuel du foyer interrogé (Q30)

Suite à ce dépouillement, le logiciel informatique Modalisa - dont la vocation est de créer et d'analyser des questionnaires et des entretiens - a étendu considérablement la gamme des conclusions possibles après codage des réponses brutes. L'intérêt de Modalisa est, en effet, de faire appel à des modélisations statistiques plus ou moins complexes. Sa mobilisation au service de nos recherches s'est limitée, plus succinctement, au calcul de quelques indices basiques : les tris à plat ont permis de mesurer la dispersion des réponses ; les tris croisés et les profils de modalité ont mis en évidence les corrélations possibles entre variables.

Parallèlement aux questionnaires, des entretiens semi-directifs enrichissent le *corpus* de thèse. Autre méthodologie, elle vise, tout à la fois, à préciser, à compléter et à amender le contenu des questionnaires et son exploitation.

3.2 Des entretiens semi-directifs

La décision de mobiliser, de front, questionnaires et entretiens semi-directifs s'explique par les particularités et l'intérêt propres de chaque type d'enquête. S'ils se recoupent parfois, ce qui les rend aussi complémentaires, questionnaire et entretien semi-directif présentent surtout, à eux deux, une diversité intéressante dans la nature des interlocuteurs (ménages, administratifs ou élus), dans le rapport à l'individu (en vis-à-vis ou à distance), dans la teneur des informations récoltées (plus ou moins précises et définies) comme dans le rapport à l'objectivation de la réalité (part variable de subjectivité dans les réponses) ou dans l'importance du nombre d'individus interrogés (de 397 à une seule personne).

A l'instar du questionnaire, l'utilisation de l'entretien semi-directif mérite de s'arrêter un instant sur la spécificité de cet outil méthodologique, sur sa mise en place et sur les types de résultats à en attendre.

3.2.1 Particularités et intérêt de l'entretien semi-directif

Abordant les particularités des différents types d'enquêtes, F. de Singly (1992) explique que « *la différence fondamentale entre l'entretien semi-directif et le questionnaire se situe dans les façons de procéder*

au double mouvement de conservation / élimination » ajoutant que « *dans l'entretien, c'est surtout la personne interrogée qui est maîtresse de ce choix alors que, dans le questionnaire, l'individu qui répond le fait dans un cadre fixé à l'avance par le spécialiste.* » (Ibid., p. 27) Il les distingue aussi sur leur capacité à saisir la réalité en estimant que « *l'entretien a d'abord pour fonction de reconstruire le sens « subjectif », le sens vécu des comportements des acteurs sociaux [alors que] le questionnaire a pour ambition première de saisir le sens « objectif » des conduites en les croisant avec des indicateurs des déterminants sociaux* » Bien que, dans les faits, l'interlocuteur reste libre d'occulter partiellement ou totalement la vérité, les ressorts et techniques utilisés par les deux méthodes demeurent donc radicalement différentes dans leur finalité.

L'entretien semi-directif a également été préféré au « récit de vie » car comme le précise P. Thompson (1980) :

«La méthode des récits de vie est fondée sur la combinaison d'exploration et de questionnement, dans le cadre du dialogue avec l'informateur, dialogue qui signifie que le chercheur est préparé à recevoir l'inattendu, et, plus encore, que le cadre d'ensemble lui-même au sein duquel les informations sont recueillies n'est pas déterminé le chercheur. [...] C'est le questionnement du chercheur qui doit s'insérer dans ce cadre et non l'inverse» (Ibid., p. 226).

Or, la pré-définition des espaces périurbains, le repérage des lotissements, la sélection des populations ciblées vont à l'encontre de l'aspect peu balisé du « récit de vie » ; l'entretien semi-directif y correspond mieux au contraire.

Comme pour les questionnaires, nos recherches ne font que réutiliser la méthode des entretiens déjà éprouvées en d'autres lieux et en d'autres temps par des sociologues ou non. C. Bidou (1983) va ainsi à la rencontre des « *aventuriers du quotidien* » lors de travaux sur les classes moyennes dans les espaces périurbains de Blois, de Montpellier ou de Brest. De même, D. Pinson et S. Thomann (2001) explorent des « *familles-maisons* » dans trois communes autour d'Aix-en-provence et Marseille, grâce à des entretiens semi-directifs avec la totalité des membres des familles choisies.

3.2.2 Entretiens auprès des ménages

Deux types de population ont fait l'objet d'entretiens semi-directifs : des ménages d'une part et des responsables politiques – ou leurs représentants – d'autre part.

Les entretiens auprès des ménages ont visé à connaître – à l’instar des questionnaires - l’inscription spatiale des ménages par rapport à la ville-centre voisine et à son agglomération. Si A. Blanchet et A. Gotman (2001) distinguent « *les entretiens exploratoires à une enquête par questionnaires* » par rapport aux « *entretiens à usage principal* », la démarche adoptée ici se positionne à mi-chemin entre ces deux conceptions : bien que les entretiens aient été réalisés antérieurement⁵⁸ aux questionnaires, ils ne constituent pas pour autant une véritable pré-enquête. Ainsi, dans une relation plus subtile, certains points (représentations de la ville, accessibilité à un véhicule, coût de transports) sont détaillés dans les entretiens et peu ou pas abordés dans les questionnaires. A l’inverse, d’autres thématiques évoquées en entretiens (intégration locale, problèmes d’embouteillages, évolution de la mobilité du quotidien) sont approfondies, quantifiées, systématisées au travers des questionnaires. De façon plus homogène enfin, entretiens et questionnaires peuvent sonder les mêmes domaines (vécu des trajets, sentiment d’appartenance) : les questionnaires collectent de nombreuses réponses calibrées qui deviennent plus intelligibles à la lumière de l’argumentaire les concernant dans les entretiens.

Fidèles au principe de l’entretien semi-directif, nos questionnements ont été consignés dans un guide d’entretien (Annexe 17) en préalable à la rencontre. Garant de la trame générale des sujets à aborder, ce document a permis d’introduire, au cours de la conversation, de nouveaux points de débat, de réorienter des propos hors sujet ou de demander des approfondissements dans le respect maximal de la parole de l’interlocuteur. La gageure était d’orienter sans imposer et d’écouter sans laisser faire. Trois axes thématiques de discussion ont été définis dans le guide d’entretien :

- les pratiques de déplacement et leur organisation individuelle ou familiale
 - * la description des pratiques actuelles
 - * les opinions sur les pratiques actuelles
 - * l’évolution des pratiques de déplacement dans le temps

- les rapports des ménages avec l’agglomération voisine
 - * le rapport physique à la ville
 - * le rapport identitaire à la ville

⁵⁸ Les entretiens auprès des ménages ont été réalisés entre le 18 juillet et le 8 novembre 2001 alors que la diffusion et la collecte des questionnaires s’est faite en mars, avril et mai 2003.

- les représentations générales de la ville par les ménages
 - * la définition personnelle de termes proposés
 - * le regard personnel sur la ville
 - * le regard déformant de l'expérience urbaine passée

Avec le temps imparti, ce sont trente entretiens auprès de particuliers qui ont été réalisés. Les critères de sélection des ménages ont donc été plus précis que ceux retenus pour la diffusion des questionnaires : non seulement, le ménage devait être propriétaire d'une maison individuelle en lotissement occupée à titre de résidence principale, mais devait aussi avoir habité l'unité urbaine de Nantes lors de l'étape résidentielle précédente. Ce critère supplémentaire s'est appuyé sur l'hypothèse de travail selon laquelle de nouveaux lieux d'urbanité sont plus à même de se développer si des ménages résidant antérieurement dans l'agglomération nantaise voisine viennent s'installer en périphérie. C'est aussi prendre en compte que seule « *l'urbanisation des campagnes* » (Berger M. in SEGESA, 1994) ne serait pas suffisante à la diffusion d'urbanité. Si la distribution des questionnaires n'a pas pris en compte ce critère, c'est que qu'elle a permis, par son ampleur, de sonder de plus vastes proportions des sociétés locales potentiellement, malgré tout, dépositaires et instigatrices d'urbanité.

Trois communes-échantillon (Mauves-sur-Loire, Le Cellier, Oudon) ont été choisies comme communes de résidence de, chacune, dix ménages à interroger. Grâce à la consultation des registres municipaux ou dossiers de permis de construire, les pétitionnaires⁵⁹ dont l'adresse était dans l'agglomération nantaise ont été repérés et la nature de la construction demandée vérifiée pour satisfaire aux critères de sélection. Parmi ce listing, les trente ménages (Annexe 18) ont été choisis en faisant varier leur période d'installation - des années soixante aux années deux mille - et la localisation infra communale de leur habitation - en lotissement ou hors lotissement, dans le bourg ou dans un village.

Au domicile des ménages, tout entretien a été précédé de questions⁶⁰ sur les déterminants sociaux suivants :

- la situation familiale du ménage
 - * personne de référence
 - * âges des membres du ménage

⁵⁹ Le pétitionnaire est la personne qui fait la demande du permis de construire. Pour la construction d'une résidence principale, ce pétitionnaire indique son adresse au jour de la demande. Cette adresse indique donc le lieu de résidence précédent quand le pétitionnaire s'installe dans sa nouvelle résidence principale.

⁶⁰ Les déterminants sociaux ont été consignés dans un « questionnaire de cadrage ».

- * situation matrimoniale du couple
- * revenus
- * professions et lieux de travail
- * nombre d'enfants à charge

- la structure du logement
 - * nombre de pièces
 - * agrandissements
 - * mode d'occupation
 - * financement du logement
 - * détail des pièces
 - * aménagements
 - * date d'emménagement

- le parcours résidentiel des adultes du ménage
 - * du foyer parental au logement actuel

Les interlocuteurs replacés ainsi dans leur contexte familial, social et résidentiel, nos interventions et mises en perspective ont gagné en pertinence pendant les entretiens. D'une durée de trente à quatre-vingt-dix minutes selon la loquacité et le nombre des personnes interrogées - un seul adulte ou les deux, le cas échéant - les entretiens ont donné lieu à des transcriptions exhaustives intégrant les hésitations, les lapsus, les fuites en avant, etc. des ménages interrogés ; le comportement du ou des interviewé(s) a aussi été noté lorsqu'il apportait une plus-value intéressante à l'analyse du sens des propos tenus.

Quelques mois plus tard, pour obtenir des enquêtes de terrain (questionnaires et entretiens confondus) relativement homogènes, trente questionnaires ont été remplis *a posteriori* par les ménages rencontrés en entretiens. Ces investigations complémentaires ont eu le double avantage d'augmenter la masse d'informations (de 367 à 397 questionnaires) et de renforcer les conclusions futures issues de cette base de données.

3.2.3 Entretiens auprès de responsables locaux

Des entretiens auprès des responsables locaux, élus politiques ou cadres administratifs, ont été réalisés dans la continuité des enquêtes auprès des ménages. Sollicités et rencontrés dès la phase de préparation des investigations de terrain, les édiles municipaux ou (et) leurs représentants ont de suite accepté le principe d'un entretien ultérieur. L'enregistrement et l'utilisation des propos n'ont également pas posé de problèmes.

Afin de le laisser préparer son argumentation, chaque responsable local a reçu quelques jours avant l'entretien, un document détaillant les points sur lesquels il serait questionné. Ces

interrogations visaient à saisir et à comprendre le cadre local dans lequel s’inséraient les dynamiques individuelles explorées quelques temps auparavant :

- la politique communale en matière d’urbanisation et de maîtrise du foncier :
 - * politiques passées des maires lors des mandats précédents
 - * politique actuelle et projets du maire en exercice
 - * évolution des documents d’urbanisme (POS, MARNU, SDAU, SCOT, PLU)
 - * historique et état du marché foncier local

- la politique communale en matière de démographie :
 - * maîtrise, croissance non jugulée ou régulation du nombre d’habitants
 - * état et projet d’équipements communaux pour accompagner la croissance démographique

- l’insertion communale dans le réseau d’infrastructures
 - * historique et état des réseaux ferré et routier sur le territoire communal
 - * projets routiers et ferroviaires susceptibles d’agir sur la dynamique locale
 - * maillage des transports collectifs et initiatives communales ou intercommunales pour leur mise en place et leur développement

Dans la majorité des cas, les maires ont assuré eux-mêmes la séance d’entretien. Cependant, pour des raisons diverses telle l’indisponibilité ou la délégation des compétences, quelques élus se sont faits remplacer ; d’autres, encore, ont souhaité que des tierces personnes compétentes sur les politiques locales abordées, assistent au rendez-vous. Au total, dix-sept personnes ont été interviewées – parfois à plusieurs reprises - dans l’ensemble des communes-échantillon (Tableau 26).

Tableau 26 : Charges et identités des responsables locaux interrogés dans les communes-échantillon périurbaines nantaises

Commune-échantillon	Reponsabilités locales	Identité de la personne
Aigrefeuille-sur-Maine	maire de la commune	TEMPLIER Jean-Yves
Aigrefeuille-sur-Maine	adjointe à l'Urbanisme	HUBERT Chantal
Aigrefeuille-sur-Maine	adjointe aux affaires scolaires	LE BERRE Françoise
Aigrefeuille-sur-Maine	directeur des services municipaux	RICHARD Olivier
Aigrefeuille-sur-Maine	adjointe aux affaires sociales	ROUSSEAU Marie-Joëlle
La Bernardière	maire de la commune	DURAND Claude
Le Bignon	maire de la commune	LEGEAY Martin
Bouée	maire de la commune	ROUSSEAUX Claude
Le Cellier	maire de la commune	DESJAMONIERES Philippe
Herbignac	responsable des services techniques	NOEL-RACINE Pascal
Herbignac	adjoint au maire	GUENEGO Philippe
Joué-sur-Erdre	maire de la commune	LUBERT Hervé
Mauves-sur-Loire	maire de la commune	RETIERE Jean-François
Nort-sur-Erdre	maire de la commune	GOISET Jean
Oudon	maire de la commune	DUPONT Michel
Saint-Etienne-de-Montluc	maire de la commune	HUOUU Marcel
Saint-Hilaire-de-Clisson	maire de la commune	COUTAND Bernard

4 Les principales caractéristiques du panel de ménages

Les déterminants sociaux, consignés en début d'entretiens ou en fin de questionnaires, permettent d'obtenir une première photographie générale de notre panel de ménages. Au-delà de du rôle essentiel des critères de sélection, un « portait-robot » ou des profils dominants se dégagent-ils d'ores et déjà de cet échantillon de population ?

4.1 Une répartition hétérogène entre les communes-échantillon

Conséquence directe de la méthodologie adoptée, chacun des 397 ménages interrogés réside dans une des douze communes-échantillon. Toutefois, ces communes de résidence ne sont pas représentées à parts égales dans l'échantillon (Tableau 27) : nombreux sont les ménages de Saint-Etienne-de-Montluc (71 ménages) et du Bignon (62 ménages) alors même que ceux de Mauves-sur-Loire, du Cellier, d'Oudon (dix ménages pour chaque commune) et de Joué-sur-Erdre (huit ménages) sont sous-représentés. Si la diffusion du questionnaire sur les communes de Mauves-sur-Loire, du Cellier et d'Oudon s'est limitée, rappelons-le, aux seuls ménages rencontrés

en entretiens, toutes les communes n'ont pas proposé les mêmes opportunités de distribution ; les parcelles de lotissements n'étaient pas aussi nombreuses partout (notamment à Joué-sur-Erdre). Par ailleurs, la mobilisation des populations sollicitées et la collaboration des services et des élus municipaux ont été variables localement ; le taux de retour des questionnaires a ainsi oscillé entre 8 % et 33 %.

Tableau 27 : Communes de résidence des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Commune de résidence	Effectifs des ménages	Part de l'échantillon (%)
Aigrefeuille-sur-Maine	49	12.3
La Bernardière	31	7.8
Le Bignon	62	15.6
Bouée	33	8.3
Le Cellier	10	2.5
Herbignac	31	7.8
Joué-sur-Erdre	8	2.0
Mauves-sur-Loire	10	2.5
Nort-sur-Erdre	40	10.1
Oudon	10	2.5
Saint-Etienne-de-Montluc	71	17.9
Saint-Hilaire-de-Clisson	42	10.6
Ensemble des communes	397	100.0

4.2 Des propriétaires en lotissements

Conformément à la ligne de conduite définie pour leur repérage, le panel de ménages est constitué quasi exclusivement de propriétaires ou d'accédants à la propriété⁶¹ en lotissements. Si quelques locataires figurent (Tableau 28) parmi les ménages interrogés (cinq seulement soit 1.3 % de l'ensemble), c'est qu'un défaut de compréhension des indications municipales a abouti à la diffusion malencontreuse de questionnaires dans un ensemble de logements locatifs, à Saint-Etienne-de-Montluc. Recellant des réponses intéressantes, ces questionnaires ont été analysés avec l'ensemble de l'échantillon.

⁶¹ Les accédants à la propriété sont les ménages qui remboursent des prêts destinés à l'achat de leur terrain et la construction de leur logement. Les propriétaires sont ceux qui ont fini de rembourser ces prêts. Ils sont considérés ensemble dans le tableau 28 sous l'appellation de « propriétaires ». Ils seront différenciés dans le chapitre 4.

Tableau 28 : Statuts d'occupation des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Statut d'occupation	Effectifs des ménages	Part de l'échantillon (%)
Propriétaire - Accédant	392	98.7
Locataire	5	1.3
Logé gratuitement	0	0.0
Total des réponses	397	100.0

Comme pour le statut de propriétaire, la localisation des ménages en lotissements (à 90.4 % du total) relève d'un choix méthodologique réfléchi. Néanmoins, des occupants de maisons individuelles hors lotissement (Tableau 29) ont été pris en compte, rappelons-le, en raison de la faiblesse occasionnelle de l'habitat individuel groupé sur certains territoires communaux.

Tableau 29 : Localisation infracommunale des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Types de localisation	Effectifs des ménages	Part de l'échantillon (%)
Lotissement dans bourg	332	83.6
Lotissement dans village	27	6.8
Hors lotissement dans bourg	22	5.5
Hors lotissement dans village	16	4.0
Construction isolée	0	0.0
Total des réponses	397	100.0

4.3 D'anciens locataires de l'agglomération nantaise

S'intéresser à un type de ménages - occupant une maison individuelle neuve en accession à la propriété et construite en lotissement – dont l'installation résidentielle présente toutes les caractéristiques périurbaines (cf. chapitre 2) explique le fait de retrouver également ces caractéristiques au point de départ, c'est-à-dire dans la ville-centre et sa banlieue agglomérée. C'est ainsi que les locataires (Tableau 30) représentent plus des deux tiers de l'échantillon (71.9 %), bien que les propriétaires ou accédants à la propriété⁶² (18.7 %) ainsi que les logés gratuitement (9.4 %) ne sont pas en nombre négligeable. Si les premiers ne dérogent donc pas au parcours résidentiel type du ménage mû par le processus de périurbanisation (location en agglomération urbaine, accession à la propriété dans les espaces périurbains), les anciens propriétaires - ou qui étaient en train de le devenir – sont la preuve que d'autres parcours

⁶² Cf. note de bas de page précédente.

résidentiels minoritaires alimentent également le développement du pavillonnaire dans les espaces périurbains. Dans un autre cas de figure, les ménages logés gratuitement regroupent principalement⁶³ de jeunes populations quittant les foyers familiaux : le stade de la location est alors tronqué pour une accession immédiate à la propriété.

Tableau 30 : Statuts d'occupation dans le logement précédent des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Statut d'occupation	Effectifs des ménages	Part de l'échantillon (%)
Locataire	284	71.9
Propriétaire - Accédant	74	18.7
Logé gratuitement	37	9.4
Total des réponses	395	100.0

De même, si l'unité urbaine de Nantes - ou de Saint-Nazaire - représente l'étape résidentielle précédente de presque la moitié (45 %) des ménages de notre échantillon (Tableau 31), cette part est relativement faible quand on considère cette trajectoire comme périurbaine par excellence.

Tableau 31 : Commune de résidence précédente des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Com. résidence précédente	Effectifs des ménages	Part de l'échantillon (%)
Même commune	82	20.8
Commune de Nantes	98	24.9
Unité urbaine de Nantes	80	20.3
Aire urbaine de Nantes	71	18.0
Rayon 20 km hors aire urbaine	8	2.0
Autres dans département	14	3.6
Hors département	41	10.4
Total des réponses	394	100.0

NB : chaque périmètre de résidence exclut les communes déjà comprises dans des périmètres précités.

Car deux parcours résidentiels majeurs s'affirment par ailleurs : les ménages qui ont demeuré sur la même commune lors de leur dernier déménagement, alimentant ainsi l'« *urbanisation des campagnes* » (Berger M. in SEGESA, 1994), et les nombreuses migrations résidentielles (18.0 %) s'étant produites entre espaces périurbains et qui transcrivent la montée en puissance du système métropolitain. Le prochain chapitre reviendra en détails sur ces différents cas de figure.

⁶³ Quelques ménages bénéficient d'un hébergement gratuit grâce au métier du chef de famille ou de sa conjointe : gendarme, policier ...

4.4 Des périodes d'installation très variables

La distribution des questionnaires a été réalisée sur les lotissements des années soixante et sur ceux construits postérieurement. Les périodes d'installation devraient donc être assez bien réparties sur ces cinquante dernières années. Or, ce n'est pas tout à fait le cas (Tableau 32).

Tableau 32 : Période d'installation dans le logement actuel des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Décennies d'installation	Effectifs des ménages	Part de l'échantillon (%)
2000 et après	122	31.1
1990 - 1999	129	32.9
1980 - 1989	90	23.0
1970 - 1979	42	10.7
1969 et avant	9	2.3
Ensemble des communes	392	100.0

En effet, les effectifs des ménages sont divisés en trois populations identiques sur des périodes d'installation d'amplitudes inégales : si un premier tiers se positionne dans les années 2000 et un deuxième dans les années quatre-vingt-dix, un troisième s'étale sur les années quatre-vingt et sur les deux décennies précédentes.

La conjonction de plusieurs facteurs a tendu à majorer le nombre d'installations récentes et à minorer les autres. Ainsi, les jeunes ménages installés depuis quelques mois ou quelques années se sont montrés plus enclins à répondre au questionnaire alors que la méfiance a globalement prévalu chez la première génération de ménages périurbains des années soixante et soixante-dix. Par ailleurs, la distribution n'ayant pas toujours été exhaustive, faute de temps, les lotissements récents jouissant d'une plus grande visibilité ont sans doute bénéficié d'une couverture plus large. Enfin, le porte-à-porte pour récupérer les questionnaires s'est fait principalement, faute de mieux, dans les derniers lotissements sortis de terre. Cette attention particulière s'est fait écho de l'hypothèse selon laquelle la diffusion de l'urbanité et des modes de vie urbain s'est accélérée depuis la reprise manifeste de la périurbanisation en 1997.

4.5 Des couples de plus de trente ans, dans la vie active et avec enfants

L'étude par âge, au jour de l'enquête - et non à l'installation -, du chef de famille, du conjoint et des enfants éventuels révèle que l'échantillon des ménages n'est pas monolithique sur ce point même si de grandes tendances se dessinent.

La plus nette est sans doute la présence très discrète (8.7 %) des personnes âgées de moins de 30 ans au jour de l'enquête (Tableau 33), et surtout chez les chefs de famille (5.7 %). L'obligation d'une capacité financière minimum de départ atteinte uniquement après quelques années de vie active, d'une part, et le peu de questionnaires remplis dans l'année d'installation, d'autre part, sont deux raisons qui contribuent à augmenter l'âge des adultes des ménages interrogés. L'étalement des effectifs, surtout entre 30 et 59 ans, révèle en fait l'accumulation de plusieurs générations d'arrivants dans les espaces périurbains. La présence assez faible des « 60 ans et plus » (11.9 %) peut s'expliquer de multiples façons : les ménages installés dans les années soixante et soixante-dix sont les seuls à avoir atteint cet âge ; le départ en retraite occasionne parfois un abandon des espaces périurbains au profit de la ville ou du littoral ; les maisons individuelles, avec le départ des enfants ou le veuvage, peuvent devenir surdimensionnées et être vendues pour acheter un logement plus petit ; des problèmes de santé ou la perte d'autonomie contraignent parfois les propriétaires les plus âgés à quitter leur maison pour des structures d'accueil collectives. Ces différentes raisons s'entremêlent, s'additionnent ou se succèdent au gré du « cycle de vie ».

Tableau 33 : Ages au jour de l'enquête du chef de famille et du conjoint des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Age au jour de l'enquête	Chef de famille		Conjoint		Total	
	Effectifs	Part	Effectifs	Part	Effectifs	Part
Moins de 20 ans	0	0.0	0	0.0	0	0.0
20 - 29 ans	21	5.7	40	12.1	61	8.7
30 - 39 ans	121	32.9	109	33.0	230	33.0
40 - 49 ans	91	24.7	81	24.5	172	24.6
50 - 59 ans	80	21.7	72	21.8	152	21.8
60 ans et plus	55	14.9	28	8.5	83	11.9
Total des réponses	368	100.0	330	100.0	698	100.0

La présence de plusieurs générations de périurbains est confirmée par le croisement de l'âge du chef de famille avec celui du conjoint (Tableau 34). En effet, si environ un quart (27 %) des ménages interrogés sont trentenaires, près d'un cinquième (19 %) sont quarantenaires et plus

d'un sixième (16 %) cinquantenaires ; les plus jeunes - de moins de 30 ans - ou ceux appartenant à des décennies d'âge différentes apparaissent plus marginalement.

Tableau 34 : Ages combinés au jour de l'enquête du chef de famille et du conjoint des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Age du conjoint	Age du chef de famille					
	moins 20 ans	20 - 29 ans	30 - 39 ans	40 - 49 ans	50 - 59 ans	60 ans et plus
moins de 20 ans	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
20 - 29 ans	0.0	5.2	6.4	0.3	0.3	0.0
30 - 39 ans	0.9	0.9	27.0	4.8	0.3	0.0
40 - 49 ans	0.0	0.0	1.5	18.8	4.2	0.0
50 - 59 ans	0.0	0.0	0.0	0.9	16.1	4.8
60 ans et plus	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	8.2

NB : les données du tableau sont des parts de l'échantillon total (%)

Globalement, les ménages périurbains sont une grande majorité (70 %) à avoir au moins deux enfants (Tableau 35), un quart en ayant même trois ou plus.

Tableau 35 : Nombre d'enfants au jour de l'enquête des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Nombre d'enfants	Effectifs des ménages	Part de l'échantillon (%)
Aucun enfant	46	13.0
Un enfant	62	17.6
Deux enfants	154	43.6
Trois enfants	71	20.1
Quatre enfants et plus	20	5.7
Total des réponses	353	100.0

NB : le questionnaire ne précisait pas si c'était les enfants à charge ou non.

Ces enfants sont d'un âge très variable (Tableau 36) même si plus du tiers n'atteint pas les dix ans, au jour de l'enquête. Les ménages sans enfants sont relativement peu représentés (8.8 %).

Tableau 36 : Age au jour de l'enquête des enfants des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Age des enfants	Effectifs	Part de l'échantillon (%)
Aucun enfant	45	8.8
Moins de 5 ans	95	18.6
5 - 9 ans	89	17.4
10 - 14 ans	65	12.7
15 - 19 ans	74	14.5
20 - 29 ans	90	17.6
30 ans et plus	53	10.4
Total des réponses	511	100.0

NB : le questionnaire ne précisait pas si c'était des enfants à charge ou non.

A ce propos, cette part comme celle des « 20 – 29 ans » (17.6 %) et des « trente ans et plus » (10.4 %) est sujette à caution. En effet, en raison d'une imprécision de formulation dans le questionnaire, les ménages ont choisi à leur guise de faire figurer ou non les enfants ne demeurant plus avec eux. C'est pourquoi, au jour de l'enquête, les ménages qui n'ont pas encore eu d'enfants dans leur vie sont probablement moins nombreux qu'indiqué au contraire de ceux qui ont des enfants de vingt ans ou plus. Toutefois, cela ne remet pas en cause le fait que l'installation résidentielle dans les espaces périurbains concerne surtout des ménages avec enfants ; ceux-ci naissant peu avant ou peu après le déménagement, leur âge se révèle alors un indicateur de la période d'arrivée des familles dans le logement occupé au jour de l'enquête et confirme la présence de plusieurs « vagues » de périurbanisation.

Par ailleurs, l'âge moyen des enfants de l'échantillon (seize ans) représente plutôt une situation intermédiaire arithmétique entre ceux qui ne sont plus à charge et dont les parents se sont installés dans les années soixante, soixante-dix et au début des années quatre-vingt, et ceux encore en bas âge dont les parents ont fait construire dans les années quatre-vingt-dix et deux mille.

4.6 Des ménages de classes moyennes en double activité

Le double profil socioprofessionnel des chefs de famille et des conjoints de l'échantillon révèle que les classes moyennes – ou considérées comme telles – y sont bien représentées et que la double activité chez les couples est très fréquente. La comparaison avec la situation de la France métropolitaine rend bien compte de cette double caractéristique.

Chez les chefs de famille (Tableau 37), les cadres et professions intellectuelles supérieures (+ 6.8 %) et surtout les employés (+ 17.0 %) sont plus présents dans les espaces périurbains étudiés que sur l'ensemble du territoire national ; les agriculteurs, les artisans, les commerçants et les chefs d'entreprise, les ouvriers et les professions intermédiaires occupent une place comparable dans les deux bases spatiales ; par contre, les retraités, les chômeurs et les inactifs en âge de l'être ont une présence minorée dans notre échantillon par rapport à l'ensemble de la population active française (définition INSEE). En d'autres termes, les chefs de famille ne jouissant pas d'un statut social suffisant ont des difficultés à venir s'installer dans les espaces périurbains. Mais le contraire est-il une condition suffisante ? Le doute est permis lorsque l'on considère la situation professionnelle des conjoints.

Tableau 37 : Situation professionnelle au jour de l'enquête du chef de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Situation professionnelle	Effectifs	Part (%)	France 99 (%)	Différence (%)
Agriculteurs exploitants	4	1.0	2.0	- 1.0
Artisans, commerçants, CE	14	3.7	5.1	- 1.4
Cadres et PI supérieures	60	15.7	8.9	+ 6.8
Professions intermédiaires	52	13.6	12.8	+ 0.8
Employés	94	24.5	7,5	+ 17.0
Ouvriers	90	23.5	22.1	+ 1.4
Retraités	61	15.9	24.2	- 8.3
Chômeurs	2	0.5	7.3	- 6.8
Inactif en âge d'être actif	6	1.6	10.0	- 8.4
Total des réponses	383	100.0	100.0	0.0

CE : chefs d'entreprise ; PI : professions intellectuelles

Découpage selon les Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS) de l'INSEE

Celle-ci est très comparable à celle des chefs de famille avec quelques nuances (Tableau 38) : si parmi les actifs occupés, la surreprésentation très importante des employés (+ 28.6 % pour 50 % du total !) minore légèrement (de - 0.4 à - 1.9 %) toutes les autres catégories, la pyramide sociale périurbaine « tirée vers le haut » est visible par la faible proportion d'inactifs – retraités, chômeurs, inactifs en âge de l'être. La nécessité de soutenir un effort financier important pour faire construire implique que le conjoint travaille et apporte un deuxième salaire moyen. Le rôle de conjoint étant souvent dévolu, dans le questionnaire, à la femme du couple, les femmes au foyer sont ainsi proportionnellement moins nombreuses dans les espaces périurbains que dans l'ensemble de la France métropolitaine.

Tableau 38 : Situation professionnelle au jour de l'enquête du conjoint des ménages périurbains interrogés (mars – juillet 2003)

Situation professionnelle	Effectifs	Part (%)	France (%)	Différence (%)
Agriculteurs exploitants	0	0.0	0.9	- 0.9
Artisans, commerçants, CE	5	1.4	1.8	- 0.4
Cadres et PI supérieures	15	4.3	4.5	- 0.2
Professions intermédiaires	31	9.0	10.9	- 1.9
Employés	173	50.0	21.4	+ 28.6
Ouvriers	12	3.5	4.8	- 1.3
Retraités	39	11.3	23.2	- 11.9
Chômeurs	11	3.2	7.8	- 4.6
Inactif en âge d'être actif	60	17.3	24.7	- 7.4
Total des réponses	346	100.0	100.0	0.0

CE : chefs d'entreprise ; PI : professions intellectuelles

Découpage selon les Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS) de l'INSEE

La synthèse des deux situations aboutit-elle à un « portrait-robot » socioprofessionnel du ménage périurbain ? Le croisement des données, sous Modalisa, permet d'obtenir les combinaisons de statuts professionnels les plus récurrentes (Tableau 39).

Tableau 39 : Combinaisons socioprofessionnelles les plus courantes chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Profil	SP Chef Famille	SP Conjoint	Effectifs	Part (%)
1	Ouvrier	Employé	63	16.7
2	Employé	Employé	54	13.8
3	Retraité	Retraité	35	9.3
4	Prof. Intermédiaire	Employé	24	6.4
5	Cadres, PI supérieures	Employé	20	5.3
6	Cadres, PI supérieures	Inactif en âge actif	16	4.2
7	Employé	Pas de conjoint	14	3.7
8	Retraité	Pas de conjoint	13	3.4
9	Ouvrier	Inactif en âge actif	12	3.2
10	Cadres, PI supérieures	Prof. Intermédiaire	11	2.9
11	Prof. Intermédiaire	Inactif en âge actif	10	2.7

PI : professions intellectuelles

Découpage selon les Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS) de l'INSEE

SP : situation professionnelle

Et ce sont les couples composés de deux actifs - sauf retraités - qui s'avèrent les plus nombreux. Par ordre décroissant de fréquences, le premier « assemblage socioprofessionnel » intégrant un non actif – hormis les couples de retraités - n'arrive qu'en sixième position, avec un effectif beaucoup plus faible que les deux combinaisons les plus récurrentes que sont « ouvrier – employée » et « employé – employée ». Sa composition n'est pas anodine dans le sens où les chefs de famille sont « cadres ou professions intellectuelles supérieures » et que ses revenus *a priori* élevés sont susceptibles de compenser l'inactivité du conjoint. En quatrième et cinquième positions, les couples de « professions intermédiaires – employée » et de « cadres et professions intellectuelles supérieures – employée » présentent un niveau social plus élevé que les deux premiers assemblages. Si l'on retrouve des conjoints inactifs en âge d'être actif dans trois des onze couples socioprofessionnels les plus courants de notre échantillon, la double activité est très répandue chez les ménages interrogés.

4.7 Des niveaux de revenus assez importants

Même s'ils représentent un quart de l'effectif (Tableau 40), les couples dont les revenus mensuels nets sont compris entre un et deux SMIC sont minoritaires dans l'échantillon de ménages périurbains. En effet, plus d'un couple sur deux (57.5 %) a une rémunération comprise entre deux et trois SMIC. Au vu des 15 % de couples qui perçoivent un revenu mensuel net

encore plus important, le niveau financier des ménages accédants à la propriété en maison individuelle dans les espaces périurbains est assez élevé. Un « niveau social minimum » serait donc requis pour emprunter les méandres de cette étape du parcours résidentiel.

Tableau 40 : Revenus mensuels nets des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Revenu mensuel net	Effectifs des ménages	Part de l'échantillon (%)
Moins de 915 euros	10	2.8
915 - 1 830 euros	85	24.2
1 830 - 3050 euros	202	57.5
3 050 - 4 575 euros	47	13.4
Plus de 4 575 euros	7	2.0
Total des réponses	351	100.0

NB : un revenu de 915 euros équivalait environ au SMIC, le jour de l'enquête

La corrélation des revenus nets mensuels des ménages avec la situation professionnelle des conjoints (Tableau 41) montre que les quelques bas salaires concernent majoritairement (à 66.7 %) des personnes seules, ceci expliquant cela. Les cas de chômage ou d'inactivité choisie chez les conjoints sont « couverts » par des salaires moyens voire importants des chefs de famille.

Tableau 41 : Niveau de revenus des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) et situation professionnelle du conjoint au jour de l'enquête

SP Conjoint	Revenus mensuels du ménage (en euros)					TOTAL
	moins 915	915 - 1830	1830 - 3050	3050 - 4575	plus de 4575	
pas de conjoint	6	22	5	0	0	33
chômeur	0	4	5	1	0	10
inactif en âge actif	1	19	26	5	2	53
retraité	2	9	17	4	0	32
autres situations	0	29	143	36	5	213
TOTAL	9	83	196	46	7	341

SP : situation professionnelle

NB : un revenu de 915 euros équivalait environ au SMIC, le jour de l'enquête

Les couples de retraités de l'échantillon disposent, eux aussi, d'un revenu mensuel global assez confortable. La relative aisance financière des ménages périurbains interrogés se confirme donc. Le facteur financier s'affirme comme discriminant pour les ménages qui veulent s'insérer dans le circuit de l'installation en maison individuelle neuve dans les espaces périurbains ; cette sélection peut être à l'origine de formes de ségrégation sociales (chapitre 6).

CONCLUSION DU CHAPITRE III

Les effets complexes de la périurbanisation et la diversité des espaces périurbains sont tels que les observations de terrain doivent impérativement s'appuyer sur une méthodologie qui intègre ces deux aspects.

Ainsi, le grand nombre de communes périurbaines – retenues selon la définition de l'INSEE - dans la métropole Nantes – Saint-Nazaire – cent douze au total – a interdit toute analyse exhaustive et a nécessité qu'un panel de communes échantillon soit retenu. Dans un second temps, cette sélection communale a pris en compte à la fois l'hétérogénéité de la taille des communes périurbaines – 7 773 habitants à Pontchâteau en 1999 et seulement 512 habitants à Théhillac – la variation de leur distance à la ville-centre – d'à peine cinq à environ quarante kilomètres – et la variété de leur positionnement cardinal. Au final, douze communes-échantillon ont été choisies.

Parmi les habitants de ces douze communes - soit environ une population globale de 40 000 individus en 2004 – les ménages installés dans les lotissements pavillonnaires ont été interrogés en priorité à cause du caractère relativement récent – moins de quarante années - de leur installation dans leur logement qui concorde avec les caractéristiques résidentielles de la périurbanisation.

Toutefois, les occupants ayant résidé juste auparavant dans le pôle urbain voisin n'ont pas été les seuls enquêtés ; la périurbanisation s'est souvent mêlée à une urbanisation répondant à la demande locale ou d'autres origines et c'est l'ensemble des nouveaux habitants qui a contribué à modeler les espaces périurbains de résidence.

D'autres acteurs assumant des responsabilités politiques ou administratives locales orientent, par leurs avis ou leurs décisions, l'évolution des communes périurbaines ; ils méritaient, à ce titre, d'être également interrogés.

La collecte des informations s'est opérée selon plusieurs biais : les entretiens semi-directifs ont permis d'obtenir des descriptions détaillées, des avis argumentés, et de saisir l'épaisseur humaine des interlocuteurs ; les questionnaires, au contraire, ont donné une validité scientifique aux résultats par le nombre des réponses traitées ; la consultation de documents municipaux a aidé à saisir les dynamiques et les enjeux locaux tout en rendant plus intelligibles les propos ou allusions de certains habitants en entretiens.

En multipliant ainsi les espaces d'étude, le nombre d'individus interrogés, les outils de d'interrogation et de collecte de données et même les modalités de traitement – transcriptions exhaustives, codages automatiques et traitements informatiques – nous nous sommes efforcés

d'améliorer la probabilité d'obtenir des résultats de recherche cohérents et pertinents tout en limitant les biais méthodologiques que le travail sur échantillon induit forcément.

Enfin, la nature des méthodes employées s'est évertuée à correspondre au mieux - sur le fond des choses cette fois-ci – aux finalités de recherche que nous nous étions donnés : parvenir à saisir les phénomènes de mobilité qu'engendre l'étalement urbain. Mélangeant données quantitatives, éléments qualitatifs et localisations géographiques, le corpus devait être fidèlement consigné au moment de la collecte et pouvoir être traité puis utilisé de façon la plus optimale possible par la suite. Ce n'est qu'à partir de cette structuration des moyens en fonction des objectifs que l'organisation des mobilités dans les espaces périurbains a pu être appréhendée.

DEUXIÈME PARTIE

L'ORGANISATION DES MOBILITES

DANS LES ESPACES PERIURBAINS NANTAIS

« Les hommes n'ont cessé de se déplacer sur la terre. Les travaux des anthropologues le montrent dès les origines. Et les historiens nous apprennent que même les paysans et les citadins réputés les mieux enracinés n'échappaient pas à de grandes et de moins grandes migrations. Néanmoins, la logique métropolitaine bouleverse toutes les données. La mobilité, devenue de règle, permet de définir les nouveaux territoires mieux que la stabilité ou l'enracinement, et ce à l'échelle de la planète comme à celle des espaces de la proximité et du quotidien. Dans un univers de grande intensité relationnelle, l'homme contemporain est mobile sur un territoire façonné par cette mobilité. » (Frémont A., 1999, p. 41).

Ainsi est réaffirmé ce que le premier volet de nos recherches avait déjà mis en évidence : le rôle central et grandissant de la mobilité dans les logiques métropolitaines et périurbaines. C'est en tenant compte de cette réalité forte que l'étude de la région nantaise et des dynamiques qui la traversent va s'appuyer sur la description de cette mobilité. Celle-ci se manifeste tant dans les parcours résidentiels que dans des déplacements plus quotidiens comme le rappelle, de son côté, Y.-H. Bonello (1996) :

« La mobilité est au cœur du processus d'urbanisation et prend une double forme : les déplacements dans la ville liés à la division des tâches et les migrations liées aux cycles de vie et à la vie socioprofessionnelle. » (Ibid., p. 63)

Les acteurs individuels que sont les ménages adoptent, en effet, des comportements de mobilité qu'il s'agit d'observer, de décrypter pour pouvoir y trouver une relative intelligibilité, une analyse sociale et territoriale qui fasse sens. Les investigations de terrain ont eu cet objectif. Sous des formes diverses (entretiens, questionnaires, documents municipaux, données statistiques, etc.) et auprès de sources d'information principales (ménages et élus locaux) ou complémentaires (administrations, agences, services de l'Etat, etc.), les travaux de terrain ont visé à réunir un maximum d'éléments pour ensuite les confronter entre eux et faire apparaître les articulations qui les font interagir dans ce système complexe des mobilités.

Quelle ampleur prennent les migrations dans les espaces périurbains en ce début de XXI^e siècle ? Quels facteurs contribuent à leur développement ? Ces migrations présentent-elles systématiquement une rationalité économique ou sociale ou obéissent-elles à des mécanismes plus difficiles à cerner et à modéliser ? Comment agit la nature des espaces de départ et d'accueil (pour les flux résidentiels) ou de support (pour les pérégrinations quotidiennes) sur ces dynamiques ? Au final, en quoi l'étalement urbain qui ne peut exister qu'à travers cette mobilité vient-il bouleverser le schéma classique de la ville agglomérée et de l'urbanité qui lui est

traditionnellement associée ? Ces quelques interrogations majeures constituent les principaux fils directeurs de cette deuxième partie qui se veut à la fois descriptive et explicative.

CHAPITRE IV

LE MODELE CENTRIFUGE

DE LA MOBILITE RESIDENTIELLE PERIURBAINE

AUTOUR DE NANTES ET DE SAINT-NAZAIRE

Comprendre la place et l'importance du logement dans la société française de l'Après-guerre, c'est reconnaître son rôle structurant quant à la formation et l'évolution des territoires. Aussi, alors même que l'étalement urbain se poursuit depuis une quarantaine d'années en se nourrissant de la quête d'une résidence principale en accession à la propriété, le logement et l'habitat – distinction sur laquelle il faudra revenir – s'imposent comme des indicateurs essentiels des dynamiques périurbaines.

Au cœur de ces enjeux sociétaux, les cellules familiales ont d'abord été confrontées à une situation de pénurie (jusque dans les années soixante-dix) avant de devoir faire face à une hausse du prix du foncier (surtout depuis la fin des années quatre-vingt-dix). Subissant autant que « choisissant », les ménages restent toutefois les principaux artisans du développement des espaces périurbains et de leurs ensembles pavillonnaires. Leurs comportements, aussi conditionnés soient-ils, participent – chacun individuellement – à l'existence de multiples trajectoires résidentielles de la ville vers la périphérie selon une logique centrifuge quasi généralisée.

Dans le détail, ces parcours résidentiels périurbains sont ainsi la traduction spatiale - pour partie⁶⁴ du moins - des liens unissant population agglomérée du pôle urbain et habitants disséminées en périphérie, les seconds ayant souvent appartenu aux premiers. D'après ce constat, le logement peut-il être un vecteur de diffusion de l'urbanité dans les espaces périurbains. Si oui, selon quelles modalités cette propagation se fait-elle ? L'analyse à la fois globale et nantaise des ressorts du marché périurbain du logement est à considérer selon cette problématique.

1 Logement et habitat : enjeux et significations

Logement et habitat, bien que parfois confondus, apparaissent chacun porteur de réalités bien distinctes l'une de l'autre. Objet d'enjeux économiques forts, le logement s'assimile à un produit commercial, soumis aux aléas de l'offre et de la demande. L'habitat relève, au contraire, d'un rapport d'appropriation et d'intimité que les ménages entretiennent avec lui afin de l'habiter – au sens propre comme au figuré - et d'y développer une vie sociale.

⁶⁴ Les déplacements quotidiens matérialisent également les rapports entre pôle urbain et espaces périurbains (chapitre 5).

1.1 Le logement : un secteur clef de l'économie

Le logement a toujours constitué un secteur clef de l'économie française. Domaine de prédilection de l'intervention publique, sa situation a cependant beaucoup varié au fil des décennies. H. Heugas-Darraspen (1994) dépeint ainsi l'état du parc résidentiel en France au milieu des années quarante :

« Au lendemain du deuxième conflit mondial, la situation du parc immobilier français était dramatique due à la guerre : 500 000 logements avaient été détruits et 1 400 000 plus ou moins gravement endommagés, soit un cinquième du parc de 1939. A cela, il fallait ajouter l'héritage de la période antérieure : on avait fort peu construit entre 1919 et 1939, environ 1 800 000 logements compensant juste les 1 600 000 logements détruits ou endommagés lors de la Première Guerre Mondiale ».

Face à cette crise, l'Etat est alors intervenu de manière massive pour pallier le manque de logements. Et c'est bien là que se situe le paradoxe du logement : même si M. Mouillard (*in* C. Bonvalet, 1998) précise que *« fondamentalement, le logement est un bien économique privé qui s'échange sur un marché »* (*Ibid.*, p. 9), les enjeux qu'il focalise sur lui et qu'il représente pour l'ensemble de la société ont toujours incité les pouvoirs publics à en assurer plus ou moins directement la gestion.

Si retracer l'intégralité de la politique du logement en France au XXe siècle est une entreprise mal aisée – et secondaire dans ces recherches –, il est possible de distinguer trois grandes périodes relativement homogènes depuis la Seconde Guerre Mondiale. H. Heugas-Darraspen (*op. cit.*) estime que de 1950 à 1965, l'Etat a fortement organisé le marché du logement. Il s'en est ensuite progressivement désengagé jusqu'en 1975. Il a contribué à l'insertion de son financement dans les marchés financiers – sa « bancarisation » - depuis.

La législation régissant le marché du logement a beaucoup fluctué en s'enrichissant de textes de lois nombreux et suivant des orientations souvent disparates et parfois même contradictoires. Le secteur privé a ainsi été associé à sa gestion et à son financement de façon plus ou moins étroite selon les arsenaux juridiques mis en place par le législateur. Ainsi, le financement du logement a radicalement évolué avec la réforme de 1977 : l'aide liée jusque là à la pierre – à l'importance du bâtiment autrement dit – s'est muée en une aide à la personne – l'occupant. Sensible à ces fluctuations, le positionnement des ménages a dépendu de la nature des différents dispositifs bancaires mis en place en termes de prêts.

Ainsi, avec le mouvement de libéralisation du marché du logement à partir de la fin des années soixante-dix (Madoré F., 1992 ; Heugas-Darraspen H., 1994), des crédits aidés ou réglementés ont contribué à amorcer la logique résidentielle périurbaine ; l'étalement urbain s'est ainsi développé grâce à la solvabilisation d'une tranche importante de ménages que les investigations mettront plus tard en évidence.

Au-delà des mécanismes financiers, des considérations comptables et de l'objet physique du logement, la notion d'habitat fait, elle, appel à la dimension humaine de ces occupants.

1.2 Logement, habitat et vie sociale

Le logement peut simultanément être considéré comme un lieu d'appropriation, d'enfermement, de convivialité et de confinement. Tout dépend des critères d'observation que l'on retient. Au final, cependant, les enjeux familiaux qui s'y nouent sont fondamentaux dans la construction et l'évolution de la vie de ses occupants, de leurs habitudes et, par voie de conséquence de leurs déplacements. Sur cette valeur signifiante du logement, Anatole France déclare que « *le logement est la forme des mœurs* » alors que F. Ascher (1994) rappelle que « *besoin à la fois essentiel et général, qui s'élève avec le niveau de vie, le logement a un caractère social et culturel particulièrement marqué* ».

A ce stade, la réalité physique du logement laisse place à l'existence sociale de l'habitat dans le sens où l'occupation humaine du logement marque de son empreinte l'usage qui en est fait, la vie sociale qui s'y développe, le type d'habitat qui en résulte. Logement et habitat interagissent en permanence et c'est cette étroite relation qui invite à associer dans l'analyse du facteur résidentiel, le contenant (le logement) et le contenu (les ménages dans leur habitat).

Dans cette perspective, P. Dard et J.-C. Kauffmann (*in* Ascher F., 1995) soulignent que « *parler du « chez soi », c'est éveiller l'image de la famille, des services et des échanges autour de l'habitat* ». Au-delà même de la démarche, les auteurs avancent l'idée que « *lieu d'expression de l'intimité, le « chez-soi » est un lieu privilégié où s'inscrivent les rapports au monde, les attachements, les échanges symboliques et économiques entre l'intérieur et l'extérieur, variables selon l'âge, le sexe, la culture, les ressources.* » (*Ibid.*, p. 41).

Sur la notion d'habitat, J. Lévy (*in* préface de Pinson D. et Thomann S., 2001) précise que, selon lui, « *chaque acteur spatial dispose d'une panoplie de spatialités – territoires et réseaux, échelles emboîtées, couches superposées, ... - dont il semble exclu qu'elle se laisse réduire [et que] c'est alors le mot « habiter », détaché de la résidence (l'habitat n'est pas seulement le logement), plus ample que la seule position statique (habiter n'est pas seulement demeurer) qui émerge.* »

P. Cuturello (1992), M. Eleb (1998), D. Arbonville (1998), D. Tomasin (1998), entre autres, mettent en évidence le grand intérêt à aborder la dynamique des territoires par le biais de la question résidentielle. Sur le même principe, J.-Y. Authier et Y. Grafmeyer (1997) se livrent à un « *état des savoirs* » sur les relations sociales qui se nouent autour de la question du logement. Ils montrent combien celui-ci, à travers le modèle d'habitat, le mode d'habiter, les trajectoires résidentielles dans lesquelles le logement s'insère ou les contextes locaux de résidence, est source d'analyses, d'enseignements pour la compréhension du fonctionnement de la société.

L'étude des stratégies résidentielles à l'œuvre dans les espaces périurbains nantais a cette même finalité. L'angle spécifique des rapports centre/périphérie n'est, de ce point de vue, que la traduction problématique du caractère centrifuge de la périurbanisation.

2 La spécificité des stratégies résidentielles dans les espaces périurbains

C. Bidou (1983), D. Chapelon-Jeanmart et J. Diaz (1984), X. Harzo (1989) ont chacun montré, sur des espaces périurbains français différents, le transfert de population des agglomérations urbaines vers les espaces périurbains.

Le dispositif de terrain (chapitre 3) mis en place dans les espaces périurbains nantais nous rappelle et confirme les stratégies résidentielles qui incitent les ménages à quitter l'agglomération urbaine (nantaise ou nazairienne en l'occurrence) pour aller s'installer en périphérie. Ces itinéraires répondent à la fois à des motivations spécifiques de déménagements, à des « trajectoires spatiales » récurrentes s'intégrant au cycle de vie, et à un cadre financier toujours déterminant voire souvent contraignant.

C'est la combinaison de ces trois facteurs et leur mise en perspective avec le vécu de ménages n'ayant pas résidé auparavant dans l'agglomération nantaise - la population ciblée en intègre puisque qu'ils sont présents dans les lotissements étudiés des communes-échantillon - qui soulignera la logique résidentielle à laquelle les ménages périurbains sont soumis ou qu'ils choisissent d'adopter lorsqu'ils en ont la « liberté ».

2.1 Les motivations à l'installation des ménages périurbains

Le questionnaire auprès des ménages (Annexe 14) a abordé les différents critères de sélection du lieu de résidence périurbain. Les entretiens semi-directifs réalisés antérieurement sur la même thématique avaient permis, dans un premier temps, de relever les huit modalités de

réponses les plus récurrentes ⁶⁵ et donc de les proposer dans le questionnaire. D'autres réponses pouvaient être également données de manière spontanée.

2.1.1 L'accession à la propriété en maison individuelle

L'accession à la propriété (à 57 %) et l'habitat en maison individuelle (à 42 %) sont, sans conteste, les deux premières raisons d'installation invoquées par les ménages dans les espaces périurbains nantais (Tableau 42). Pour les seules familles originaires de l'agglomération nantaise ou nazairienne, ces proportions atteignent respectivement 64 % et 60 % ce qui réaffirme le fait que cette dichotomie propriété/logement individuel est bien une caractéristique fondamentale des stratégies résidentielles périurbaines centrifuges.

Tableau 42 : Motifs d'installation dans les espaces périurbains nantais des ménages interrogés (mars – juillet 2003)

Motifs installation (%) dans esp. Périurbains	Type de commune de résidence précédente				
	Pôle urbain	Communes rayon 25km	Aire urbaine	Communes plus lointaines	Toutes les communes
Accession à la propriété	<u>64,0</u>	34,2	<u>62,9</u>	11,1	57,0
Habitat Mais. Individ.	<u>60,1</u>	16,8	25,7	13,1	42,0
Installation Campagne	<u>44,9</u>	9,3	11,4	8,1	28,4
Attaches familiales	9,6	<u>18,0</u>	<u>17,1</u>	8,1	16,7
Manque d'espace	<u>21,3</u>	7,5	11,4	3,0	15,4
Rapprochement travail	7,3	5,0	<u>22,9</u>	<u>11,1</u>	12,2
Changement travail	3,4	1,2	<u>7,1</u>	<u>33,3</u>	11,9
Départ à la retraite	6,7	2,5	0,0	6,1	5,6
Prix intéressants foncier	6,7	0,0	0,0	0,0	3,0
Autres raisons	7,9	5,6	0,0	6,1	9,9

NB : les types de commune de résidence excluent celles déjà comprises dans les catégories mentionnées auparavant (de la gauche vers la droite)

Source : enquête ménages, V.Hervouet, 2003

A l'instar de D. Chapelon-Jeanmart et J. Diaz (*op. cit.*), E. Larribe-Branger (1984) dans les espaces périurbains toulousains ou l'AUAT (1999, 2000a, 2000b) en région lyonnaise corroborent, par exemple, ce constat.

Ce double profil est lié au fait que ces ménages arrivent à une étape bien particulière de leur « cycle de vie ». En effet, c'est au moment où la famille s'agrandit que le chef de famille et son conjoint ont la volonté de se constituer un patrimoine pour assurer leur propre pérennité

⁶⁵ Parmi les réponses figurant dans le tableau 42, seule la modalité « les prix intéressant du foncier » n'était pas proposée et a néanmoins recueilli un nombre important de suffrages dans les réponses libres

matérielle et celle de leur descendance. Ainsi, les familles interrogées comptent, la plupart du temps, au moins un enfant au jour de l'enquête (Tableau 30). De même, elles sont, en grande majorité, locataires (Tableau 25) à l'étape résidentielle précédente et donc primo-accédantes dans les espaces périurbains.

M.-G. Dezès (*et al.*, 2001) rappelle que la propension à se tourner vers le logement individuel est bien ancrée dans la société française d'Après-guerre :

« La préférence des Français pour la maison individuelle n'a [...] pas diminué depuis les années 1960 : elle est exprimée en 1990 par 78 % des individus qui ont une opinion, dans un sondage national ⁶⁶ et à nouveau en 1999 par 80 % des individus interrogés sur ce que seraient les logements en 2020 ⁶⁷ »

Toutefois, la comparaison avec les ménages ne résidant pas auparavant dans l'agglomération urbaine voisine permet de constater que ce désir se manifeste de manière plus explicite chez les ménages quittant la « ville » et son logement collectif. P. Clerc (1967), à travers l'étude des grands ensembles, montre que si de nombreux locataires se disent satisfaits d'y demeurer, l'aspiration à l'habitat pavillonnaire est quasi générale chez ces populations.

A ce sujet, A. et N. Haumont (*et al.*, 1966, 2001) se livre à une étude approfondie de cet objet. Si celui-ci propose une offre alternative au logement collectif construit dans les années cinquante et soixante et progressivement délaissé par les couches sociales les plus « aisées », les auteurs insistent sur les conditions historiques, sociales, économiques, juridiques et urbanistiques qui ont œuvré à son implantation massive en périphérie des villes. Faisant un parallèle avec les HLM, ils pointent le fait que la forme pavillonnaire permet un investissement temporel, financier et intime suffisamment appréciable pour faire consensus.

« Le pavillon est un placement et les dépenses consenties en sa faveur ne sont jamais critiquées, à l'inverse du loyer. Ce placement exige une épargne appréciée des moralistes et de la plupart des économistes. Mais, surtout, le pavillon permet d'accéder à la propriété et les partisans de la propriété privée apprécient cette forme de logement. Les économistes qui voient dans la propriété privée le fondement des sociétés sont presque tous des défenseurs du pavillon. Il en est de même des hommes politiques. Quant aux adversaires de la propriété privée, ils réservent

⁶⁶ Le Moniteur, n°4529, 1990.

⁶⁷ Le Moniteur, n°5010, 1999.

surtout leur critique à l'appropriation des moyens de production et ne mettent pas en cause la maison individuelle. »
(*Ibid.*, p. 97).

M.-C. Jaillet, seule (1982) ou en collaboration avec G. Jalabert (1985) démontre que cet important développement de la maison individuelle en accession à la propriété a été rendu possible et favorisé par une importante restructuration de l'appareil de production national, régional et même local : pour faire face à de nouveaux besoins, certains métiers ont fait leur apparition dans le domaine de l'immobilier - constructeurs de maisons individuelles, promoteurs, lotisseurs – alors que ceux existants - du BTP traditionnel – ont su s'adapter.

M. Berger (1983, 1990) a également beaucoup étudié ce phénomène d'accession à la propriété en maison individuelle chez les populations périurbaines d'Ile-de-France.

La « recolonisation » de l'habitat ancien en accession à la propriété par les ménages périurbains – dans les bourgs et les villages – n'a pas été prise en compte par les investigations de terrain en raison d'un manque de visibilité. Cette dynamique se nourrit d'aspirations comme « le retour à la campagne ou à la ruralité » avec la restauration de vieilles fermes ou « l'amour des vieilles pierres » qui accorde plus de valeur à l'ancien qu'au neuf. Elle n'est cependant pas à opposer radicalement au marché individuel du neuf ; ce sont très souvent les opportunités immobilières ou foncières et les conditions de prêts bancaires qui portent les ménages à opter pour l'un ou pour l'autre. Non négligeable, cette réappropriation de l'habitat ancien ne permet cependant l'installation que d'un volume limité d'habitants au vu de l'importance des lotissements et, plus globalement, des maisons neuves.

2.1.2 D'autres motifs plus spécifiques selon la provenance géographique

Lorsque les ménages questionnés sont différenciés selon leur provenance géographique (Tableau 38), l'accession à la propriété et l'habitat en maison individuelle n'apparaissent plus comme les deux seules raisons majeures d'installation. D'autres motifs entrent en jeu de façon significative.

Trois types de stratégies résidentielles peuvent être alors observés selon la localisation du logement précédent :

* une stratégie résidentielle d'éloignement

Se basant avant tout sur l'accession à la propriété (à 64 %) et l'habitat en maison individuelle (à 60 %), elle s'appuie également sur l'installation à la campagne (45 %) et le manque d'espace (21 %) pour inciter au déménagement les ménages résidant auparavant dans le pôle urbain nantais ou nazairien.

Résidant souvent en logement collectif, ces ménages sont en effet demandeurs d'un cadre de vie moins urbanisé. Souffrant, par ailleurs, d'un manque d'espace dans des appartements trop exigus et souvent dépourvus de jardin privé, ces populations sont par excellence des « périurbains-type » puisqu'ils adoptent tous les mécanismes de la périurbanisation au sens restrictif du terme (chapitre 2) : passage de la location à la propriété, du logement collectif à l'habitat individuel, de l'appartement sans jardin à la maison avec terrain.

* une stratégie résidentielle d'enracinement

Les ménages questionnés ayant résidé auparavant dans la même commune de résidence ou dans une commune située à vingt kilomètres maximum alentour (Tableau 42) mettent beaucoup moins en avant l'accession à la propriété (à 34 %) et l'habitat en maison individuelle (à 17 %) pour motiver leur changement de logement. Ils semblent, par contre, très soucieux de conserver des attaches familiales (à 18 %) à proximité de leur nouvelle résidence principale.

Ils se placent donc dans une logique de proximité qui présente des similitudes avec la société d'interconnaissances des communes rurales d'il y a quelques années. Il ne s'agit plus d'un transfert résidentiel pour changer de type d'habitat et d'implantation mais d'une recherche d'un enracinement local à proximité du réseau familial. Certes, le marché foncier périurbain de plus en plus concurrentiel ne permet plus de rester systématiquement dans la même commune de résidence que la parentèle. Toutefois, cela reste possible dans un rayon qui permette des visites fréquentes – pluri hebdomadaires - d'où notre choix de retenir le seuil de vingt-cinq kilomètres alentour. Les jeunes ménages « décohabitants » de chez leurs parents sans passage transitoire dans l'agglomération voisine – mais parfois quand même dans du logement locatif périurbain – intègrent, par exemple, cette stratégie résidentielle.

* une stratégie résidentielle de positionnement

L'existence de la stratégie résidentielle de positionnement est la preuve que les lotissements périurbains n'accueillent pas uniquement des gens « de la ville voisine » ou « du cru ». En effet, issus de communes comprises ni dans l'espace urbain multipolaire de Nantes – Saint-Nazaire ni dans des communes proches du nouveau lieu de résidence (Tableau 42), ces habitants affirment avoir été conduits à choisir la commune de résidence en raison d'un changement de travail (à 33 %) ou pour se rapprocher du lieu de travail (à 11 %). Les deux principales raisons habituelles de déménagement dans les espaces périurbains sont peu invoquées : l'accession à la propriété ne représente que 11 % des réponses et l'habitat en maison individuelle à peine plus (13 %).

Bien que l'hétérogénéité des communes précédentes de résidence – communes de Loire-Atlantique ou de Vendée éloignées, communes hors-département rurales, périurbaines ou urbaines – appelle à la prudence quant à l'analyse de cette population, deux constatations peuvent être faites : le lieu de travail peut revêtir une importance capitale dans le choix de la commune de résidence, notamment avec la généralisation de la double activité dans les couples périurbains ; les populations s'installant dans les espaces périurbains nantais viennent, pour une petite proportion d'entre elles, d'espaces extérieurs à la métropole nantaise, que ce soit d'autres grandes ou moyennes villes de province, d'espaces périurbains ou de territoires ruraux.

Si les ménages issus de l'espace urbain multipolaire Nantes – Saint-Nazaire hors pôle urbain (Tableau 42) n'adoptent pas de stratégie résidentielle bien définie du fait de l'englobement dans ce périmètre de communes périurbaines à la fois proches - les attaches familiales sont citées par 17 % des familles - et plus éloignées, ils mettent en évidence le fait que la localisation de l'activité professionnelle peut s'avérer une fois encore déterminante ; 23 % disent se rapprocher de leur lieu de travail en déménageant.

Au final néanmoins, la stratégie résidentielle de l'éloignement traduit la mieux la périurbanisation et l'étalement urbain qu'elle engendre. Aussi, ce sont les parcours résidentiels de ces ménages qui retiendront l'attention. Ils présentent en effet un grand intérêt dans notre hypothèse de diffusion de l'urbanité. Pour leur part, les deux autres stratégies résidentielles constituent des alternatives au modèle dominant et, à ce titre, relativise la vision monolithique centrifuge que l'on serait tenté de se faire des migrations résidentielles périurbaines. De manière indirecte, ces deux stratégies secondaires constituent parfois des segments ponctuels de parcours

résidentiels globalement centrifuges. Leur rôle n'est, sous cette double perspective, pas négligeable.

2.2 La diversité des parcours résidentiels des « périurbains-type »

Lorsque que l'on tient compte de l'ensemble des étapes du parcours résidentiel des ménages « périurbains-type », c'est-à-dire des ménages qui résidaient immédiatement auparavant dans le pôle urbain nantais ou nazairien, une grande hétérogénéité apparaît. En effet, au-delà de la terminaison commune à tous, « pôle urbain – commune périurbaine », les déménagements successifs à partir du foyer familial parental varient tant en nombre que dans les types d'espaces où ils s'inscrivent.

Concernant le choix de la résidence au jour de l'enquête, ces parcours résidentiels intègrent, par ailleurs, plus ou moins les *desiderata* des ménages en terme de localisation. L'adéquation entre « commune souhaitée » et « commune effective de résidence » est plus ou moins respectée. Cette localisation relative par rapport aux stratégies de recherche d'un logement introduit alors un degré de complexité supplémentaire à la typologie des parcours résidentiels qui elle, se base, sur le positionnement absolu dans l'espace.

2.2.1 Une typologie des parcours résidentiels

Les trente ménages rencontrés en entretiens sur les communes de Mauves-sur-Loire, Le Cellier et Oudon ont détaillé avec minutie les parcours résidentiels du chef de famille et de son conjoint depuis le foyer familial parental jusqu'à la résidence principale occupée le jour de l'enquête. Cette reconstitution des déménagements successifs a mis en lumière le fait suivant : bien qu'ils se soient tous installés dans les espaces périurbains après un passage dans le pôle urbain voisin – ce fut le critère majeur de leur sélection, ces ménages ont emprunté des trajectoires résidentielles variées.

En distinguant le pôle urbain nantais des autres pôles urbains d'une part, les communes périurbaines nantaises des autres communes périurbaines d'autre part, et enfin les communes rurales, quatre « parcours-type » et leurs variantes ont pu être ainsi identifiés :

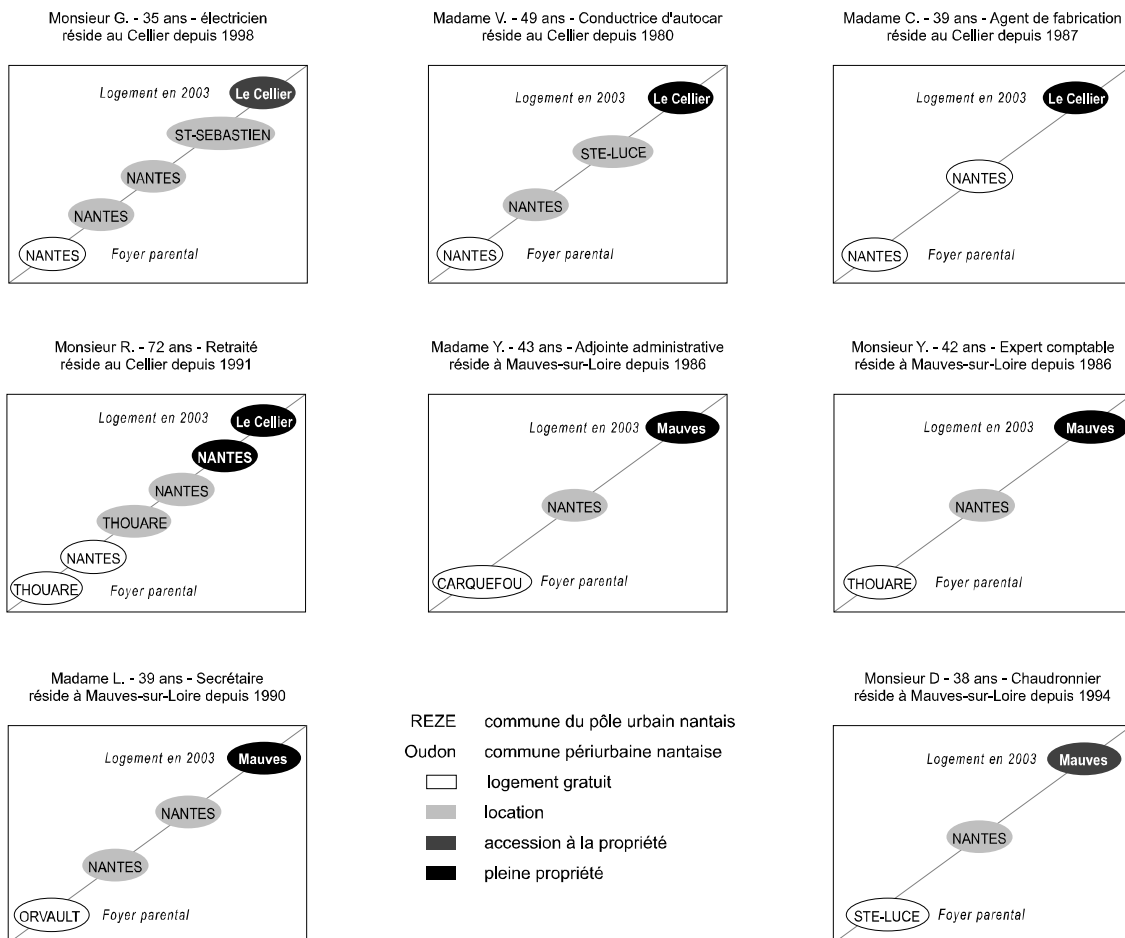
* Du pôle urbain à la commune périurbaine (parcours résidentiel type n°1) :

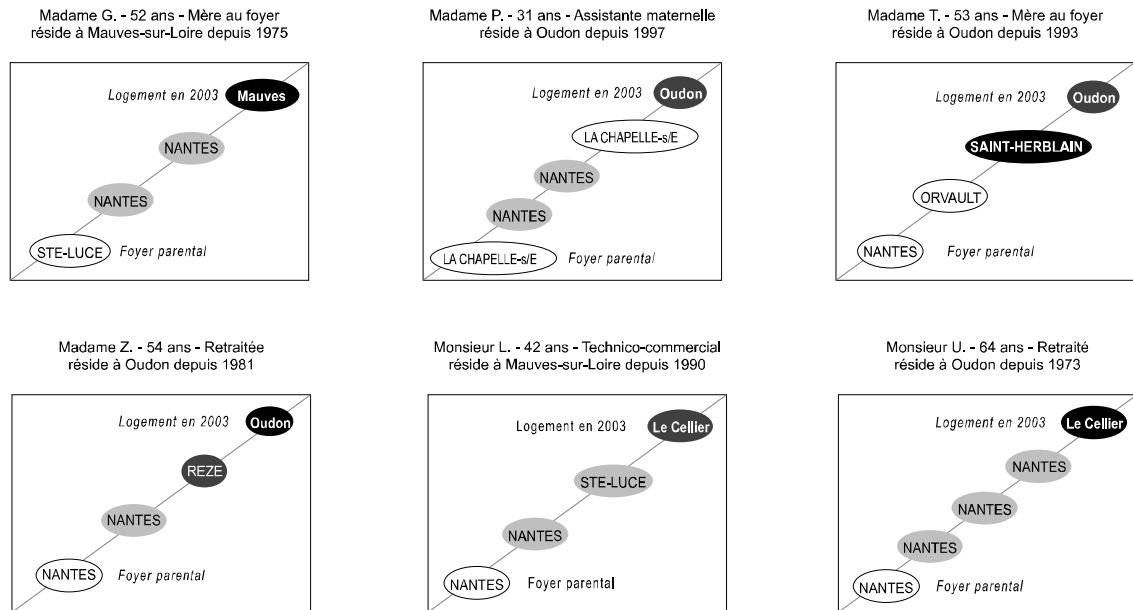
De structure assez simple, le parcours-type 1 consiste en un séjour résidentiel initial plus ou moins long dans un pôle urbain - nantais ou non, foyer parental inclus -, suivi d'une installation dans une commune périurbaine, nantaise en l'occurrence. Toutefois, entre son point de départ (le foyer parental) et son point d'arrivée (le logement au jour de l'enquête), le cheminement varie et quatre variantes se dessinent. (Figures 1 et 2).

Après plusieurs années de résidence – souvent en location - dans l'agglomération nantaise, l'accession à la propriété se fait en périphérie de la ville. Ce schéma est le plus fréquemment rencontré puisqu'il est celui du chef de famille et (ou) de son conjoint chez 40 % des ménages interrogés.

Figure 1 : Parcours résidentiel type n°1 : du pôle urbain à la commune périurbaine

première variante - parcours périurbain nantais classique

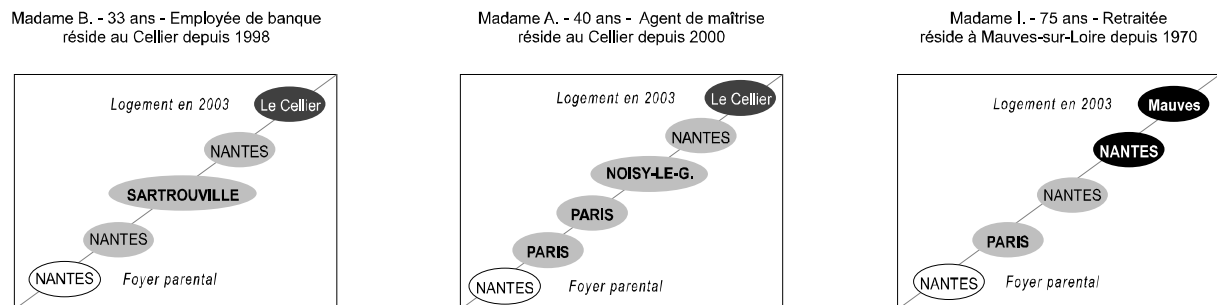




Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
 Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

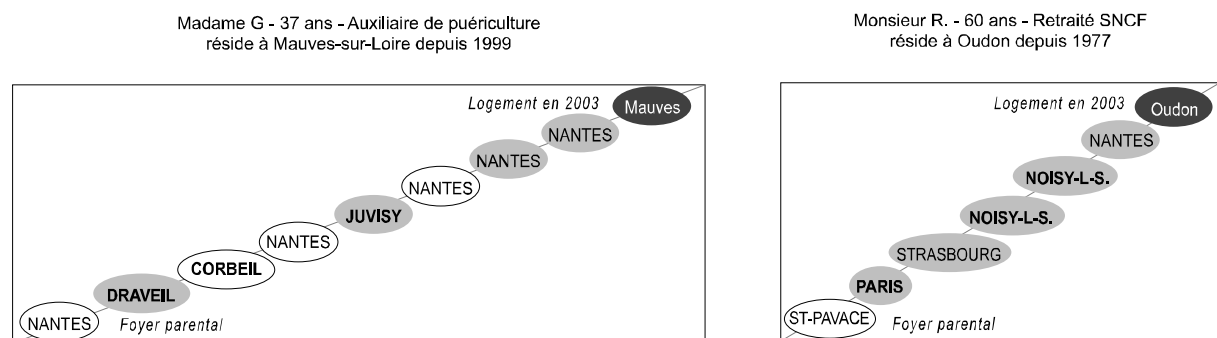
Figure 2 : Parcours résidentiel type n°1 : du pôle urbain à la commune périurbaine (suite)

deuxième variante - parcours périurbain nantais classique avec étape "parisienne" intermédiaire



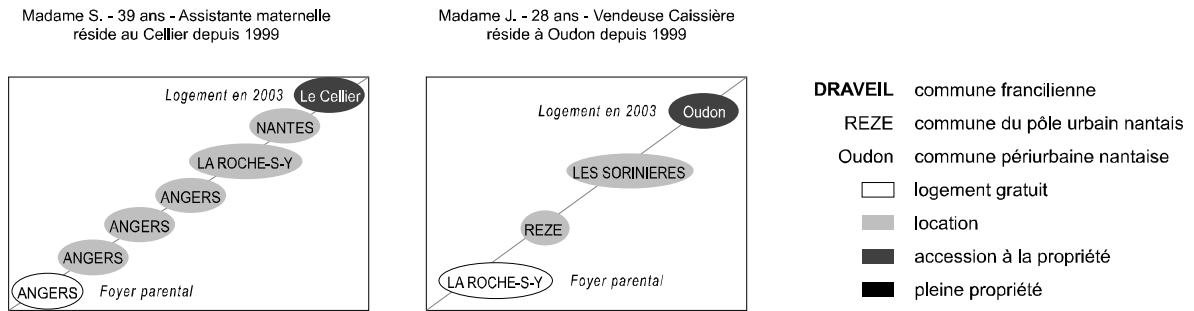
Dans ce parcours résidentiel, les années de résidence dans l'agglomération nantaise avant l'installation périurbaine sont entrecoupées de déménagements en région Ile-de-France.

troisième variante - parcours d'origine parisienne se confondant ensuite au parcours périurbain nantais "classique"



Débutant en région parisienne, ce parcours ne diffère du parcours périurbain nantais classique (première variante) que par son point de départ situé en région Ile-de-France.

quatrième variante - parcours d'origine urbaine et provinciale se confondant ensuite au parcours périurbain nantais "classique"



Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
 Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

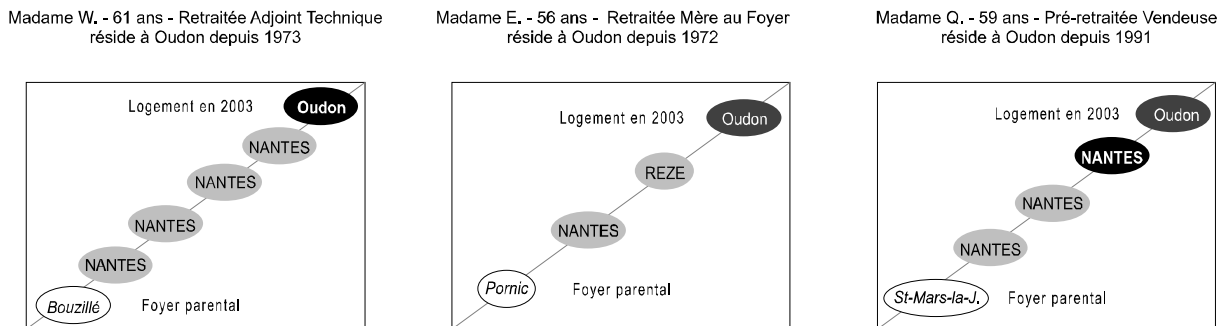
Débutant dans un autre pôle urbain que celui de Nantes, ce parcours ne diffère du parcours périurbain nantais classique (première variante) que par le fait qu'il débute dans d'autres pôles urbains provinciaux.

* De la commune rurale au pôle urbain puis à la commune périurbaine (parcours résidentiel type n°2) :

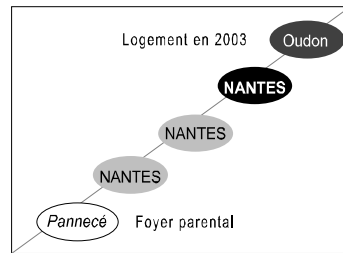
La localisation du foyer parental en milieu rural est le seul élément de différenciation avec le parcours résidentiel-type 1. En effet, la migration postérieure dans un pôle urbain puis dans les espaces périurbains caractérise également la fin de ce cheminement résidentiel ; deux variantes sont donc possibles (Figure 3).

Figure 3 : Parcours résidentiel type n°2 : de la commune rurale au pôle urbain puis à la commune périurbaine

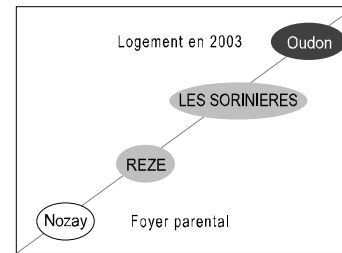
première variante - parcours d'origine rurale se confondant ensuite avec le parcours périurbain nantais classique



Monsieur Q - 66 ans - Retraité Représentant Automobile
 réside à Oudon depuis 1991



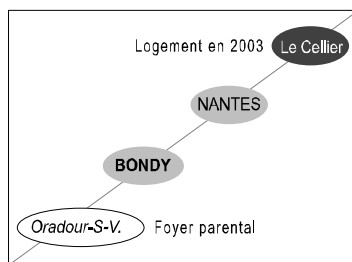
Monsieur J. - 29 ans - Ouvrier
 réside à Oudon depuis 1999



Ce parcours débute en milieu rural avant d'intégrer la séquence résidentielle commune à tous les ménages interrogés, « urbain nantais-périurbain nantais ».

deuxième variante - parcours d'origine rurale se confondant ensuite au parcours périurbain nantais "classique" avec étape "parisienne" intermédiaire

Monsieur D. - 48 ans - Informaticien
 réside au Cellier depuis 1984



- Oradour-S-V. commune ou pôle rural(e)
- DRAVEIL** commune francilienne
- REZE commune du pôle urbain nantais
- Oudon commune périurbaine nantaise
- logement gratuit
- location
- accession à la propriété
- pleine propriété

Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
 Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

A l'instar de la première variante, ce parcours commence hors d'un pôle urbain mais se poursuit en région parisienne avant d'intégrer la séquence « urbain nantais-périurbain nantais ».

* Des allers-retours entre communes périurbaines et pôle urbain voisin (parcours résidentiel type n°3)

Le parcours résidentiel-type n° 3 présente la particularité d'intégrer des migrations résidentielles exclusives entre espaces périurbains et pôle(s) urbain(s), des premiers vers le(s) second(s) et en sens inverse. Les différentes combinaisons de l'ordre des déménagements permettent de distinguer trois variantes (Figure 4).

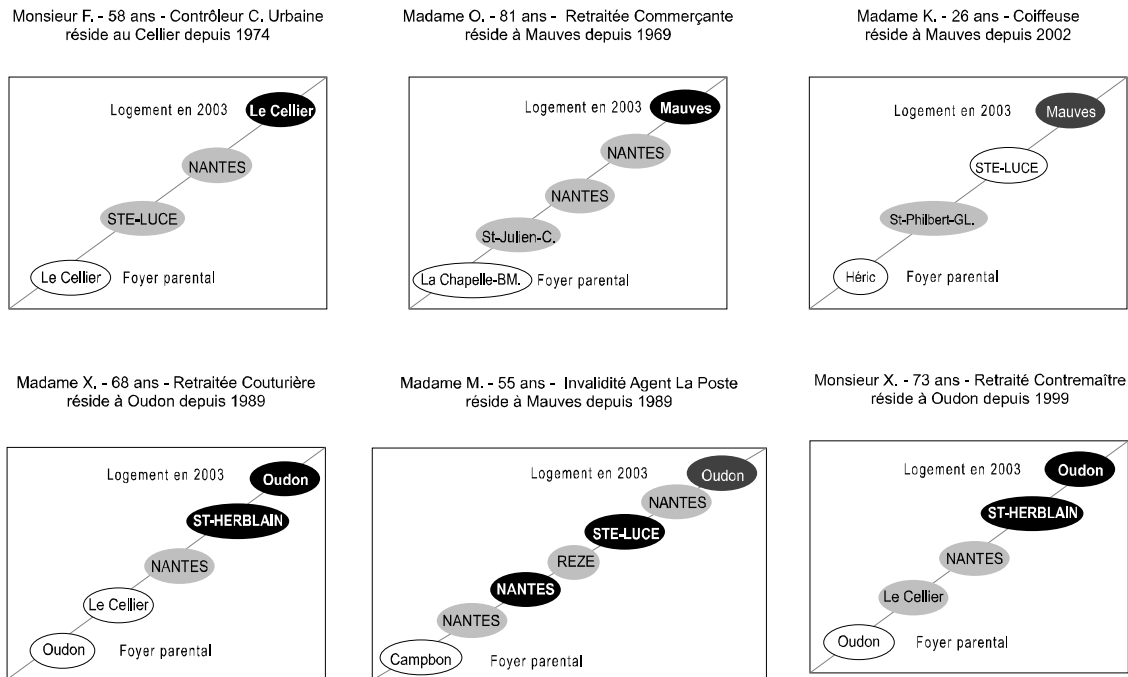
La première variante est un parcours en aller-retour simple entre communes périurbaines et pôle urbain voisin (Figure 4). A partir d'un foyer parental périurbain, se produit une migration

vers le pôle urbain voisin avant un retour dans les espaces périurbains quittés voire même dans la commune de résidence des parents.

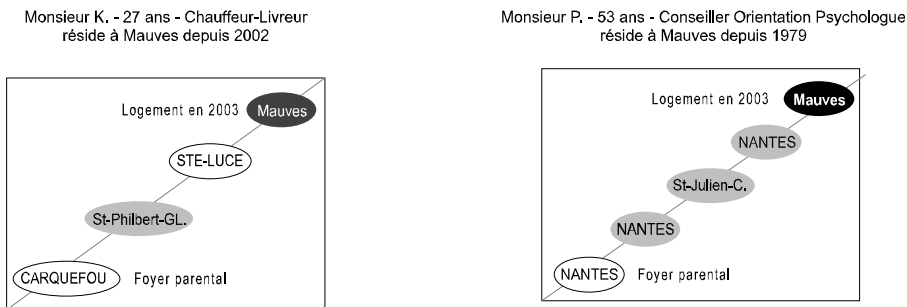
Le parcours en allers-retours multiples entre communes périurbaines et pôle urbain voisin est une deuxième variante possible. Elle serait identique à la première si elle n'ajoutait des migrations supplémentaires entre les communes périurbaines et le pôle urbain voisin. Cela est souvent dû au fait qu'initialement, le foyer parental est localisé en milieu urbain et non dans les espaces périurbains.

Figure 4 : Parcours résidentiel type n°3 : allers-retours entre communes périurbaines et pôle urbain voisin

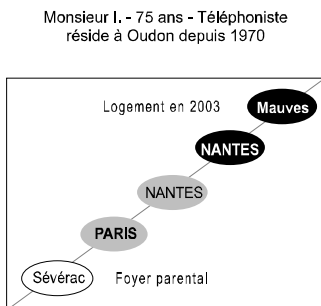
première variante - parcours en aller-retour simple entre communes périurbaines et pôle urbain voisin



deuxième variante - parcours en allers-retours multiples entre communes périurbaines et pôle urbain voisin



troisième variante - parcours en aller-retour entre communes périurbaines et pôle urbain voisin avec étape "parisienne" intermédiaire



- DRAVEIL** commune francilienne
- REZE** commune du pôle urbain nantais
- Oudon** commune périurbaine nantaise
- logement gratuit
- location
- accession à la propriété
- pleine propriété

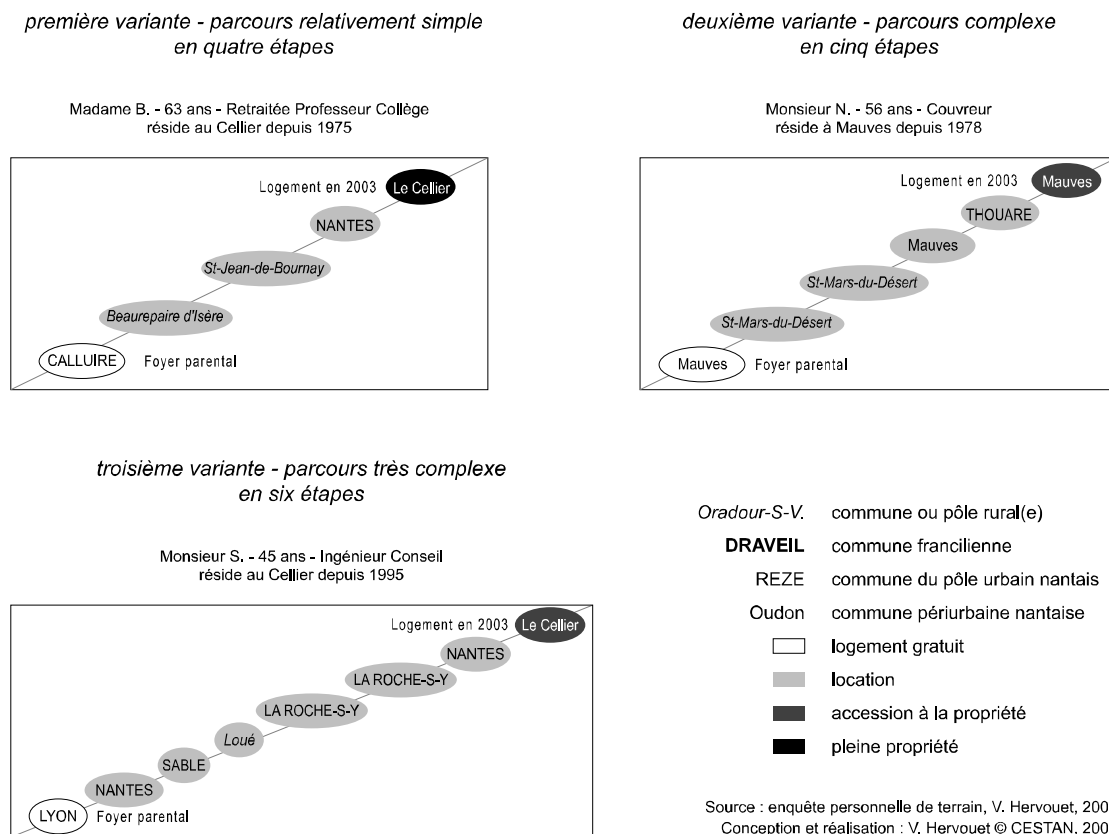
Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
 Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

La troisième variante consiste en un parcours en aller-retour entre communes périurbaines et pôle urbain voisin avec étape « parisienne ». Les pôles urbains où les ménages ne font que passer sont aussi bien ceux de Nantes ou de Saint-Nazaire que des agglomérations de la région Ile-de-France. Une logique urbaine nationale a été suivie, pour des raisons professionnelles, avant que la logique périurbaine nantaise ne clôt ces migrations, l'activité professionnelle se stabilisant ensuite ou s'interrompant à la retraite.

* Des allers et venues entre communes périurbaines, pôles urbains et communes rurales (parcours résidentiel type n°4)

C'est sans aucun doute le type de parcours qui présente le moins de linéarité, les types d'espaces se succédant sans progression particulière, ni de densité, ni de localisation géographique. Seule la longueur du parcours résidentiel permet véritablement de distinguer trois variantes (Figure 5).

Figure 5 : Parcours résidentiel type n°4 : allers et venues entre communes périurbaines, pôles urbains et communes rurales



Le parcours relativement simple en quatre étapes (première variante) juxtapose le passage d'un milieu urbain de province (non nantais) à son milieu rural à proximité puis celui de l'urbain nantais à ses espaces périurbains. Deux logiques régionales interviennent ainsi successivement au gré du cycle de vie et, une fois encore, des impératifs professionnels.

Le parcours complexe en cinq étapes (deuxième variante) intègre, au contraire du précédent, le mouvement de « continuels retours » vers les espaces périurbains nantais, à la fois point de départ, stade de transition et point d'arrivée des migrations résidentielles. Les passages en commune rurale puis dans le pôle urbain nantais constituent ainsi des étapes intermédiaires de cette récurrence.

Dans la troisième variante (un parcours très complexe en six étapes), de fréquents séjours dans le pôle urbain nantais succèdent à d'autres, dans des pôles urbains, ailleurs en France. Une étape en commune rurale et un aboutissement selon la séquence résidentielle « urbain nantais-périurbain nantais » viennent compléter cet itinéraire. Une cohérence d'ensemble est difficile à mettre en évidence. Ce genre de parcours est souvent lié à des facteurs familiaux et (ou) professionnels multiples avec l'arrivée de plusieurs enfants, le changement régulier d'emploi ou des mutations professionnelles nombreuses. Les origines géographiques différentes du chef de famille et du conjoint peuvent aussi parfois expliquer ce parcours *a priori* erratique.

* Synthèse des parcours résidentiels :

Considérées dans leur diversité, les stratégies résidentielles dites périurbaines (de l'agglomération vers ses espaces périphériques) revêtent des formes assez hétérogènes. Certes, tous ces parcours, par choix méthodologique, comprennent la séquence finale « pôle urbain nantais – commune périurbaine nantaise ». Néanmoins, les étapes résidentielles qui précèdent obéissent à des logiques disparates : parcours restant dans l'espace local ou régional, séjour en région parisienne, arrivée en provenance de grandes villes de province, point de départ ou de passage dans des communes rurales, multiples navettes entre espaces périurbains et pôles urbains.

Et même dans l'apparente stabilité de la dichotomie « pôle urbain-espaces périurbains », des facteurs de différenciation existent. Si une logique de proximité dite « en quartiers d'orange » prévaut au moment de la recherche d'un logement – toujours dans le cadre d'une stratégie résidentielle d'éloignement – elle n'aboutit pas aux mêmes résultats en raison du rôle prégnant du marché foncier.

2.2.2 Une recherche de logement privilégiant la proximité

La logique dite « en quartiers d'orange » - privilégiant le cadran géographique le plus proche - n'est pas à proprement parler un modèle de migrations résidentielles mais correspond plus globalement au fait qu'entre un pôle urbain, celui de Nantes ou de Saint-Nazaire en l'occurrence, et les espaces périphériques les plus proches, des liens privilégiés de proximité s'instaurent en terme de mobilité quotidienne, ponctuelle ou résidentielle.

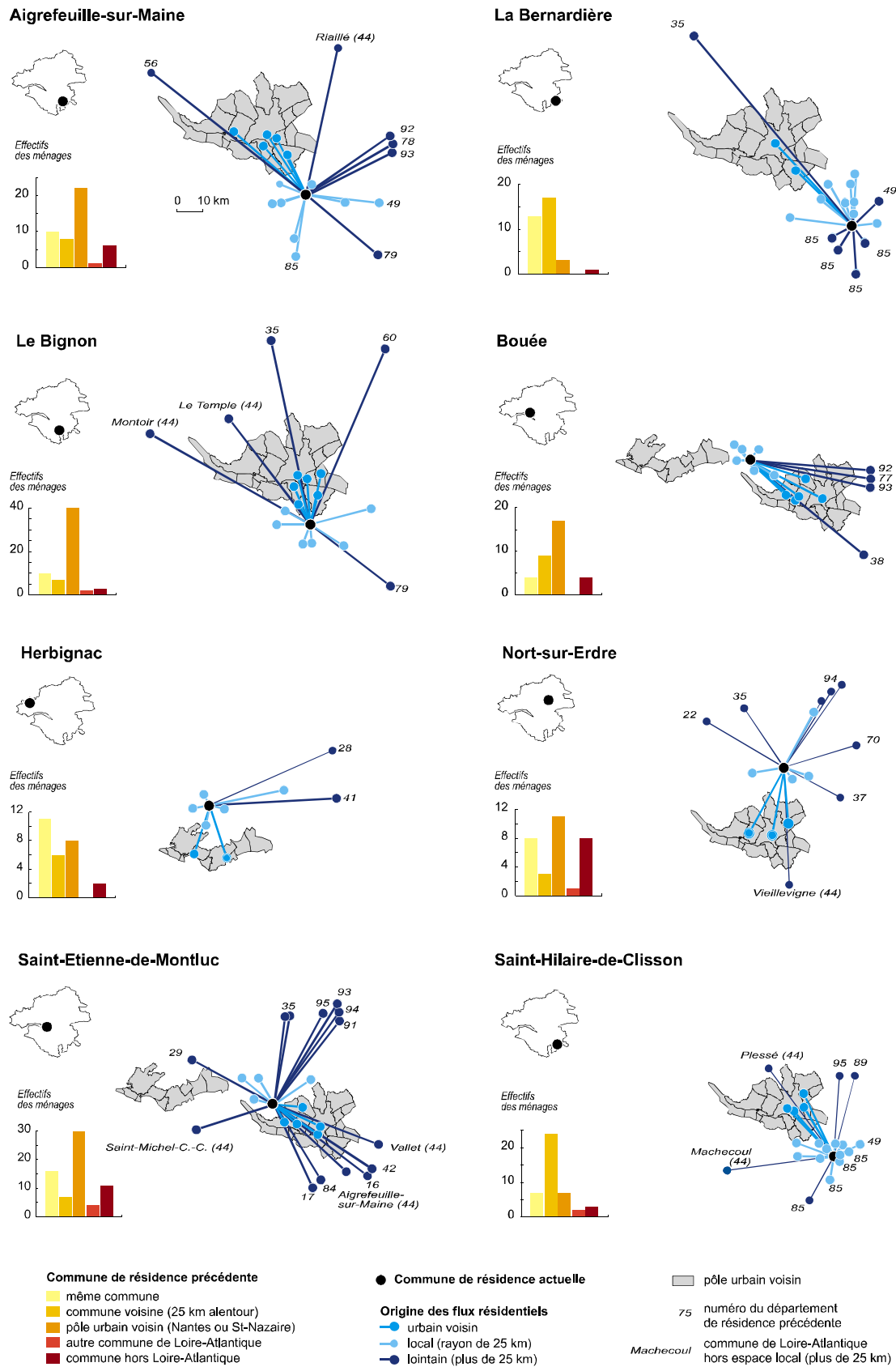
Les investigations de terrain confirment le fait qu'un ménage qui réside dans une commune du pôle urbain vient s'installer prioritairement dans les espaces périurbains les plus proches. Toutefois, la localisation de la commune de résidence au jour de l'enquête par rapport au lieu d'habitat précédent d'une part, et la stratégie de recherche mise en oeuvre pour migrer du second vers le premier d'autre part, apportent des nuances à cette logique globale de la proximité.

* De l'habitat urbain à la résidence périurbaine

A travers les questionnaires diffusés auprès des ménages dans les communes-échantillon, l'inventaire des deux dernières communes de résidence, l'actuelle et la précédente, a permis de reconstituer l'ultime migration centrifuge qui vient clore en 2003 – parfois provisoirement – le parcours résidentiel des ménages périurbains enquêtés. Et à quelques rares exceptions près, la provenance géographique des familles se circonscrit aux communes de l'agglomération nantaise ou nazairienne les plus proches, selon le schéma en « quartiers d'orange » déjà précédemment mentionné (Carte 20) et ce, quelle que soit la communes-échantillon observée ⁶⁸ ; la précision du questionnaire au seul niveau communal ne permet pas, avec assurance, de généraliser ce constat aux quartiers de Nantes mais les quelques réponses spontanées récoltées à ce sujet corroborent le fait que cette partition se retrouve à l'échelle infracommunale nantaise.

⁶⁸ En raison des faibles effectifs collectés, les communes du Cellier, de Joué-sur-Erdre, de Mauves-sur-Loire et d'Oudon n'ont pas été retenues dans ce type d'observations de terrain. L'exemple d'Herbignac n'a pas non plus été retenu en raison de sa relative équidistance à l'ensemble des communes de l'agglomération nazairienne.

Carte 20 : Origine résidentielle des ménages interrogés dans les communes-échantillon en 2003

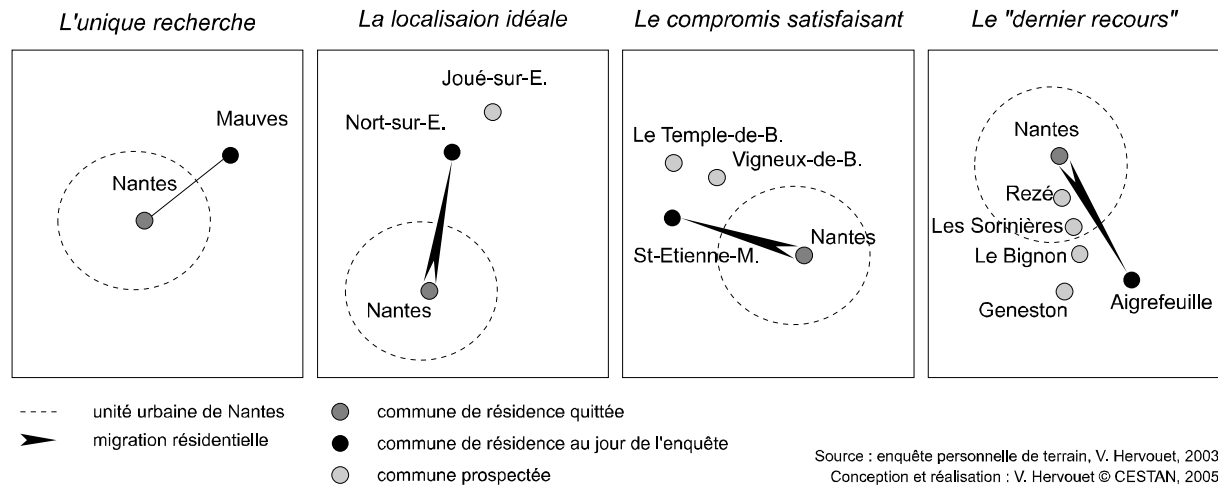


Source : enquête personnelle, V. Hervouet, 2003

* De la recherche d'une commune de résidence à l'installation

Les stratégies familiales adoptées lors de la recherche d'un logement en périphérie (en proche banlieue ou dans les espaces périurbains) révèlent que l'installation résidentielle peut être la résultante d'aspirations diverses et qu'en la matière, la démarche de prospection des ménages revêt des modalités disparates (Figure 6).

Figure 6 : Scénarios d'installation résidentielle dans les espaces périurbains



- L'unique recherche (scénario n° 1)

Si la commune de résidence au jour de l'enquête est déclarée comme la seule à avoir été envisagée au moment du dernier déménagement, ce « choix » correspond, en fait, à plusieurs cas de figures : une opportunité financière et foncière a pu ainsi être saisie sans qu'elle ait été recherchée ; au contraire, un projet résidentiel en attente a pu se concrétiser sur la commune désirée ; une relative adéquation entre les *desiderata* du ménage et l'offre du marché a également pu se produire dès le début de la démarche de prospection. Dans les faits, c'est souvent la conjonction de tout ou partie de ces facteurs qui est intervenue. Si les questionnaires, par leur conception, n'ont pas été en mesure de rendre compte de la situation individuelle de chaque ménage interrogé, les entretiens semi-directifs ont, eux, révélé l'existence de ces différents scénarios possibles.

- La localisation idéale parmi celles envisagées (scénario n° 2)

Si la commune de résidence au jour de l'enquête n'a pas été la seule à faire l'objet d'une prospection lors de la recherche du logement, elle s'avère être, au final, une des communes les mieux placées dans la zone de résidence envisagée ; que ce déménagement relève d'une logique locale ou périurbaine, c'est le plus souvent la proximité avec la commune de résidence précédente qui est recherchée.

- Le compromis satisfaisant (scénario n° 3)

Dans l'aire géographique envisagée par le ménage pour s'installer, la commune de résidence au jour de l'enquête occupe une position médiane par rapport à l'objectif premier envisagé : certaines communes prospectées présentaient, du point de vue du ménage, une position plus favorable alors qu'au contraire, d'autres auraient présenté une alternative moins satisfaisante.

- L'installation, en dernier recours (scénario n° 4)

Parmi les communes dans lesquelles le ménage a envisagé de s'installer, celle qui a été retenue ne répond pas à l'objectif initial de localisation. La pression du marché foncier et la hausse concomitante du prix des terrains, le manque d'offre en lotissements, l'exigence du ménage sur une parcelle de taille assez importante, etc. sont autant de facteurs qui peuvent contribuer à aboutir à cette démarche, faute de mieux.

* L'intérêt porté aux communes-échantillon par les ménages

Dans les huit communes-échantillon présentant un nombre de ménages interrogés suffisamment significatif pour donner lieu à analyse, la répartition des démarches des ménages pour trouver un logement (Tableau 43) permet de distinguer plusieurs catégories de communes non exclusives les unes des autres, une même commune pouvant figurer dans plusieurs de ces catégories.

Tableau 43 : Démarches d'installation dans les espaces périurbains nantais des ménages interrogés (mars – juillet 2003)

Démarche d'installation	"Communes-échantillon"								
	LBI	SEM	AIG	NORT	HERB	SHC	BOU	LBE	Total
Recherche unique	48	59	55	<u>69</u>	<u>78</u>	<u>67</u>	49	60	61
Localisation idéale	<u>19</u>	9	0	3	0	2	3	<u>13</u>	7
Compromis satisfaisant	<u>30</u>	12	20	15	19	<u>24</u>	<u>24</u>	17	20
Dernier recours	3	<u>20</u>	<u>25</u>	13	3	7	<u>24</u>	10	13

NB : cf. Annexe 20 pour les effectifs

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

- Des communes très attractives par leur positionnement géographique

La présence de nombreuses « localisations idéales » (scénario n° 2) est le signe d'un positionnement résidentiel géographique intéressant dans l'esprit des ménages cherchant à s'installer dans les espaces périurbains nantais. Si les communes du Bignon et de Saint-Etienne-de-Montluc, à proximité de l'agglomération nantaise, accueille logiquement environ 10 % à 20 % de ménages répondant à ce profil, la présence de la Bernardière (avec 13 %) rompt avec cette vision. Distante de trente-quatre kilomètres de Nantes, cette commune est idéalement localisée pour ... les habitants de l'unité urbaine de Clisson voisine, non pour les nantais.

Les nombreux cas de « recherche unique » (scénario n° 1) à Nort-sur-Erdre (69 %) et à Herbignac (78 %) incitent à placer ces deux communes dans cette catégorie de communes. Leur niveau d'équipement élevé dans beaucoup de domaines (chapitre 5) en font des destinations intéressantes et très prisées. Le cas de Saint-Hilaire-de-Clisson – avec 67 % de « recherche unique » - s'apparente à celui de la Bernardière en raison de sa faible distance à Clisson (environ deux kilomètres).

- Des communes offrant un compromis aux aspirations des ménages

Le compromis entre projet initial et opportunités foncières a été vécu par plus de 20 % des ménages interrogés au Bignon, à Saint-Hilaire-de-Clisson, à Bouée et dans une moindre mesure à Aigrefeuille-sur-Maine.

La commune du Bignon présente une solution intermédiaire entre banlieue nantaise (Rezé, Vertou, Les Sorinières, Saint-Sébastien-sur-Loire) et espaces périurbains plus lointains. Saint-Hilaire-de-Clisson doit cette position de compromis au fait que beaucoup de ménages « s'y

replient » après avoir tenté vainement leur chance sur le marché foncier très concurrentiel de Clisson ; ce court repli n'est pas perçu comme un facteur contraignant du fait de l'accès aisé à la gare SNCF de ce même pôle urbain. Bouée, dans les environs de Saint-Etienne-de-Montluc et de Savenay, situé à mi-chemin entre Nantes et Saint-Nazaire, propose un positionnement géographique très stratégique malgré son relatif enclavement routier. Enfin, Aigrefeuille-sur-Maine, bien qu'un peu plus éloignée de l'unité urbaine de Nantes que Le Bignon, conserve néanmoins un bon positionnement géographique grâce à une desserte routière de grande qualité.

- Des communes « en dernier recours », faute de mieux

Par rapport aux *desiderata* initiaux des ménages, certaines communes ne constituent que des solutions « limites », faute de mieux ; elles ne sont que le dernier recours envisageable en termes d'éloignement par rapport au lieu dont les ménages voulaient rester proches. L'agglomération nantaise constitue souvent cette zone dont on rechigne à s'éloigner. Présentant plus de 15 % de ménages ayant adopté une stratégie résidentielle de ce dernier recours (scénario n° 4), Saint-Etienne-de-Montluc et Bouée peuvent, pour certains ménages, ne pas présenter une situation aussi favorable que décrite précédemment. S'installer à Saint-Etienne-de-Montluc induit un éloignement relativement important des communes de Couëron, de Sautron, de Saint-Herblain ou d'Orvault, aux portes de Nantes. Bouée, pour sa part, souffre d'un relatif isolement géographique que la faiblesse des aménités locales ne peut qu'accentuer. Ce désavantage est parfois sublimé en opportunité pour quelques ménages travaillant de nuit, notamment dans le domaine du tirage de la presse. Enfin, Aigrefeuille-sur-Maine, pour des ménages souhaitant s'installer en banlieue proche de Nantes (Figure 6), apparaît éloignée pour 20 % des ménages interrogés.

Cette typologie met en évidence le fait que classer les communes-échantillon d'après le seul critère des modalités d'installation des ménages sur leur territoire est insuffisant. En filigrane de ce premier angle d'approche, transparait l'importance de la provenance géographique des ménages avant leur arrivée dans l'actuelle commune périurbaine de résidence.

Cette prise en compte s'inscrit dans un souci constant – déjà affirmé - d'individualiser au mieux la diffusion de type centrifuge de l'urbanité sans faire abstraction des autres dynamiques à l'œuvre qui contrarient, concurrencent ou simplement complètent l'étalement urbain.

De manière pragmatique, l'étude des différentes démarches a donc été complétée (Annexe 19) en type A pour les ménages ayant demeuré dans la même commune de résidence, en type B pour les populations résidant auparavant dans un rayon de vingt-cinq kilomètres alentours hors agglomération, en type C pour les familles issues du pôle urbain nantais ou nazairien et en type D pour celles venant d'autres zones. Ainsi les dynamiques locales (A-B), périurbaine centrifuge (C) et métropolitaine (D) – « intra-métropolitaine » avec des échanges entre communes périurbaines ou « inter-métropolitaine » avec des flux entre métropoles – ont pu être observées dans leurs interactions avec les espaces périurbains.

* Les zones de « recrutement » des candidats à l'installation dans les communes-échantillon

L'étude de la provenance géographique des ménages questionnés dans les communes-échantillon confirme ce que les paragraphes précédents avaient abordé succinctement : les espaces périurbains sont sillonnés par plusieurs types de flux résidentiels d'origines diverses même s'ils convergent tous vers les mêmes espaces périphériques (Tableau 44).

Tableau 44 : Provenance géographique des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Provenance géographique	Communes-échantillon								
	LBI	SEM	AIG	NORT	HERB	SHC	BOU	LBE	Total
Même commune (A)	14	20	23	21	39	17	9	37	21
Moins de 25 km (B)	11	13	14	10	19	54	33	53	25
Pôle urbain voisin (C)	65	48	45	36	36	17	52	7	40
Autres origines (D)	10	19	18	33	6	12	6	3	14

NB : cf. Annexe 20 pour les effectifs

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

LBI : Le Bignon

NORT : Nort-sur-Erdre

BOU : Bouée

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

HERB : Herbignac

LBE : La Bernardière

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

- Des communes, cibles privilégiées des ménages du pôle urbain voisin

La proximité géographique - en distance et surtout en temps - de l'agglomération nantaise est un facteur déterminant sur l'intensité des relations entre espaces périurbains et pôle urbain. Ainsi, les trois communes-échantillon les plus proches de Nantes - Le Bignon, Saint-Etienne-de-

Montluc et Aigrefeuille-sur-Maine - accueillent, dans une large proportion (de 45 % à 65 %), des candidats à l'installation en maison individuelle neuve venus du pôle urbain nantais voisin.

Le cas de Bouée est plus particulier car cette commune, quasiment dépourvue de commerces, de services et d'activités, vieillissante et peu dynamique jusqu'à la fin des années quatre-vingt-dix, s'ouvre à l'urbanisation depuis moins de dix ans sans qu'une forte demande locale se soit manifestée. Ce sont donc majoritairement (à 52 %) des familles venues de la banlieue ouest de Nantes (Couëron, Saint-Herblain) ou de la ville-centre elle-même qui se sont montrées intéressées pour s'y installer.

- Des communes, objets de convoitises locales

Dans une dynamique diamétralement opposée aux communes précédentes, les communes de Saint-Hilaire-de-Clisson (à 54 %) et de la Bernardière (à 53 %) attirent surtout des ménages qui résidaient déjà dans une zone de vingt-cinq kilomètres ; les jeunes ménages de La Bernardière sont même très nombreux (37 %) à faire construire sur la commune de leurs parents. L'origine locale – au sens large du terme - des nouveaux arrivants s'explique en partie par le rôle que l'unité urbaine de Clisson fait jouer à ces deux communes : présentant un marché foncier très concurrentiel et cher, les quatre communes de l'agglomération clissonnaise ont « chassé » les futurs acquéreurs de terrains constructibles vers des communes proposant des tarifs plus abordables ; Saint-Hilaire-de-Clisson – de moins en moins toutefois – et La Bernardière comptent parmi ces communes qui bénéficient également d'apports de populations de communes rurales limitrophes.

Herbignac, par son poids démographique et son active politique d'urbanisation – abordée en fin de chapitre, draine à elle de nombreux ménages issus de sa propre population (39 %) ou de communes rurales et périurbaines limitrophes (19 %). Ce « *bourg-centre* » (V. Jousseume, 1996) génère ainsi son propre « micro marché foncier » même si la présence nazairienne et bauloise (36 %) est palpable.

- Des communes à la croisée des marchés fonciers métropolitain et local

Parmi les communes-échantillon étudiées, seule la commune de Nort-sur-Erdre a un marché foncier alimenté, à parts égales, de ménages issus de l'agglomération nantaise (36%) et de

ménages venant d'autres villes (33 %), en région parisienne ou en Bretagne par exemple. Les échanges inter-métropolitains y sont donc une réalité. Le recrutement local est toutefois présent (21 %) donnant ainsi à cette commune une capacité d'attraction à tout niveau géographique : local, périurbain et métropolitain.

Aigrefeuille-sur-Maine et Saint-Etienne-de-Montluc intègrent également, parmi leurs nouveaux résidants, des ménages issus d'autres espaces métropolitains – pour respectivement 18 % et 19 %. La région parisienne est, une nouvelle fois, une provenance de prédilection mais des villes du grand Ouest de la France (Cholet, Saintes, Niort ...) peuvent avoir constitué l'étape résidentielle précédente.

Mais au-delà de la description des migrations par repérage des origines et des destinations, les stratégies résidentielles sont le fruit des comportements adoptés par les ménages durant leur cycle de vie. A ce titre, les contraintes financières qui pèsent sur eux orientent, empêchent, rendent possibles ou, au contraire, impossibles les projets, les désirs, les aspirations des foyers. C'est un volet essentiel de l'étude de la mobilité résidentielle en général et de celle des espaces périurbains en particulier, l'accession à la propriété, lourde à assumer financièrement, venant renforcer ce constat.

2.3 La gestion de contraintes financières

Bien qu'il soit parfois difficile de distinguer les *desiderata* des ménages des contraintes financières dont ils doivent tenir compte – les projets se cantonnant plus ou moins consciemment à la sphère du possible -, la prégnance du marché foncier est grande dans les espaces périurbains : c'est son niveau de prix rapporté à celui de la solvabilité des ménages qui autorise ou non la migration résidentielle dans les espaces périurbains.

La mobilisation immédiate d'un pécule pour l'achat d'un terrain, la réalisation d'une construction ou l'acquisition et l'aménagement d'un logement constitue le premier effort à consentir sur le plan financier. Mais les surcoûts engendrés par une mobilité quotidienne en croissance occasionnent des dépenses pérennes importantes, pourtant souvent négligées ou mésestimées au moment de l'installation.

2.3.1 Les exigences d'un marché foncier concurrentiel

Sous l'effet conjugué d'une demande résidentielle forte et d'une offre limitée de logements ou de terrains, les pôles urbains nantais et nazairien sont le siège d'une flambée des prix du marché foncier. Les candidats à l'accession à la propriété sont ainsi contraints d'aller chercher dans les espaces périurbains voisins une offre en phase avec leur capacité de financement. Mais ce transfert de populations engendre à son tour une pression foncière périurbaine qui repousse sans cesse plus loin en périphérie la quête d'un patrimoine immobilier.

* Des prix fonciers élevés dans les grandes agglomérations

La rareté des terrains à bâtir conjuguée parfois aux volontés municipales de limiter l'urbanisation maintient le marché foncier des pôles urbains de Nantes et de Saint-Nazaire - à l'instar des autres villes françaises – dans une dynamique très concurrentielle.

Selon les professionnels (Tableau 45), le prix du mètre carré en terrains à bâtir est à un niveau très élevé à Nantes, à La Baule comme dans leur banlieue proche respective : 152 euros dans la cité des Ducs, 69 euros dans la communauté urbaine nantaise, 56 euros sur la Côte d'Amour (région bauloise).

Tableau 45 : Prix des terrains à bâtir en Loire-Atlantique en février 2004

Secteurs notariaux en Loire-Atlantique	Prix (€) de vente	Variation (%) 12 mois	Surface (m ²) de terrain	Prix (€) du m ²
Communauté urbaine de Nantes	68 000	8.9	980	69
Nantes	67 400	*	440	152
Côte de Jade	60 800	25.9	1 060	57
Seconde couronne nantaise	60 100	16.1	1 240	49
Côte d'Amour	57 100	9.8	1 030	56
Secteur de Clisson	40 300	27.1	950	43
Pays de Retz	38 500	25.1	1 360	28
CARENE (CU** Saint-Nazaire)	35 800	*	1 230	29
Secteur de Savenay	34 000	32.0	1 080	32
Secteur d'Ancenis	48 900	8.9	1 312	37
Châteaubriant - Blain - Guéméné	28 700	21.0	1 390	21
LOIRE-ATLANTIQUE	44 000	13.7	1 240	35

* variation jugée non significative

Source : Chambre des Notaires de Loire-Atlantique, 2004

** CU : communauté urbaine

Sur la période étudiée (mars 2003 – février 2004), le prix des maisons anciennes de plus de cinq ans (Tableau 46) a enregistré une hausse annuelle d'environ 10 % sur les secteurs précités et de plus de 20 % à Saint-Nazaire et dans sa périphérie (CARENE).

Tableau 46 : Prix des maisons anciennes de plus de cinq ans en Loire-Atlantique en février 2004

Secteurs notariaux en Loire-Atlantique	Prix (€) de vente	Variation (%) 12 mois	Surface (m ²) de terrain	Nombre de pièces
Côte d'Amour	190 400	11.8	820	4.8
Nantes	186 300	11.6	330	4.8
Communauté urbaine de Nantes	164 800	10.2	710	5.0
Seconde couronne nantaise	149 100	10.7	1 640	4.8
Côte de Jade	141 900	15.4	750	4.1
Secteur de Clisson	120 300	6.4	1 170	4.5
Secteur de Savenay	119 900	22.1	2 700	4.7
CARENE (CU Saint-Nazaire)	114 300	21.9	930	4.8
Pays de Retz	111 500	22.9	2 200	4.5
Secteur d'Ancenis	103 200	8.3	1 990	4.4
Herbignac - Pontchâteau	99 000	5.8	2 690	4.4
Châteaubriant - Blain - Guéméné	85 100	12.7	3 100	4.1
LOIRE-ATLANTIQUE	141 200	9.9	1 320	4.6

Source : Chambre des Notaires de Loire-Atlantique, 2004

* Des prix du foncier en constante augmentation dans les espaces périurbains

Le haut niveau de prix et la forte dynamique à la hausse constatée dans les deux principales agglomérations de la métropole nantaise se retrouvent dans les espaces périurbains ; si les prix - bien que soutenus - y sont moins élevés, leur progression annuelle est plus accentuée.

Ainsi ce sont les secteurs de Savenay (+ 32.0 %), de Clisson (+ 27.1 %) qui enregistrent les plus fortes croissances du prix des terrains à bâtir entre mars 2003 et février 2004 (Tableau 45) ; la seconde couronne nantaise apparaît aussi très dynamique avec 16.1 % de hausse sur douze mois et un prix moyen du mètre carré de 49 euros.

La cote des maisons anciennes de plus de cinq ans (Tableau 46) confirme l'activité très forte du marché foncier dans les espaces périurbains. Ainsi, pour un nombre de pièces comparable (entre quatre et cinq pièces) et des surfaces de terrain certes plus importantes, le prix de vente moyen représente de 60 % (à Herbignac-Pontchâteau) à 90 % (dans la seconde couronne nantaise) de celui rencontré dans la communauté urbaine de Nantes.

De son côté, le CERUR (*et al.*, 2003) a comparé les dynamiques résidentielles à l'œuvre dans différents types d'espaces en Loire-Atlantique sur la période 1990-2001 (Tableau 47). Se

basant sur le nombre d'autorisations de logements, cette étude pointe la montée, en volume, de la périphérie – comprise comme zone périurbaine - au détriment des villes-centre et surtout de la banlieue. Autre preuve tangible de l'intensification de la périurbanisation et de la poursuite de l'étalement urbain, la surface moyenne des terrains construits dans les espaces périurbains des Pays-de-la-Loire chute fortement dans les années quatre-vingt-dix – de 1 355 m² sur la période 1990-1993 à 1 184 m² sur la période 1998-2001 soit une baisse de 13 % - alors même que l'évolution relevée dans les villes-centres (+ 1 %) et en banlieue (+ 10 %) est à la hausse.

Tableau 47 : Classement par ordre décroissant du nombre d'autorisations de logements des types de communes dans les Pays-de-la-Loire entre 1990 et 2001

Zone d'étude	1990 - 1993	1994 - 1997	1998 - 2001
Loire-Atlantique	1 - Banlieue	1 - Banlieue	3 - Périphérie
	2 - Rural	3 - Périphérie	2 - Rural
	3 - Périphérie	3 - Rural	3 - Banlieue
	4 - Ville	4 - Ville	4 - Ville
	5 - Autres AU	5 - Autres AU	5 - Autres AU

Source : CERUR et al., 2004

Ville : les neuf principales villes-centre de la région des Pays-de-la-Loire

Banlieue : communes agglomérées aux neuf principales villes-centre de la région des Pays-de-la-Loire

Périphérie : communes périurbaines autour des neuf principales unités urbaines de la région des Pays-de-la-Loire

Autres AU : communes des autres aires urbaines de la région des Pays-de-la-Loire

Rural : communes rurales de la région des Pays-de-la-Loire

Cette croissance de la pression foncière dans les espaces périurbains ne vient qu'exacerber une étape résidentielle particulièrement délicate financièrement à concrétiser : l'accession à la propriété et la construction d'une maison individuelle, conformément au modèle périurbain général.

2.3.2 Une capacité financière minimum requise chez les ménages périurbains

Entre mesures économiques incitatives de l'Etat ou du secteur bancaire et capacité financière des particuliers, la politique du logement en France depuis la Seconde Guerre Mondiale s'est globalement évertuée à faciliter l'accès du plus grand nombre à un habitat décent par l'accompagnement de son financement.

Si, dans les faits, ce dispositif joue, depuis la fin des années soixante, un rôle essentiel dans la dynamique résidentielle périurbaine, les évolutions qui l'ont transformé au fil des années ont agi fortement sur le profil des bénéficiaires de ce dispositif.

* Solvabilité et « désolvabilisation » des ménages

Depuis 1945, la politique du logement en France a connu de grandes fluctuations dans ses orientations (Madoré F., 1992 ; Heugas-Darraspen H., 1994). Les possibilités offertes aux ménages de se porter acquéreur ⁶⁹ d'un bien immobilier ont ainsi varié au gré de la nature du dispositif législatif en vigueur. De ce point de vue, trois périodes historiques sont à distinguer.

De 1950 à 1965, dans un souci de soutien actif à la reconstruction des logements détruits par la guerre, l'Etat intervient massivement avec la mise en place de prêts aidés ou réglementés auxquels s'adjoignent des prêts complémentaires aux fonctionnaires (1953) ou au titre du « 1 % employeur » (1953). Ces mesures renforcent l'allocation-logement à caractère social (ALF), aide personnalisée au logement créée en 1948.

De 1965 à 1977, l'Etat se désengage progressivement en créant de nouveaux dispositifs moins lourds à financer. Ainsi, des prêts partiellement « banalisés » (épargne-logement, marché hypothécaire) ou totalement (crédits aux promoteurs) voient le jour. La création de l'allocation-logement à caractère social (ALS) fait peu évoluer l'aide personnalisée au logement.

Ce n'est véritablement qu'avec la réforme de 1977 que le marché du logement se « bancarise » en s'ouvrant à l'économie des marchés financiers. En matière d'accession à la propriété, cette réforme institue le prêt conventionné (PC), le prêt d'accession à la propriété (PAP) que le prêt à taux zéro (PTZ) remplacera en 1995, et enfin le prêt conventionné (PC) ; la « titrisation » des prêts immobiliers sur les marchés boursiers en 1988 poursuit la libéralisation du marché du logement. Malgré tout, c'est l'apparition de l'aide personnalisée au logement (APL) qui constitue le volet le plus ambitieux et novateur de la réforme : cette aide consacre le passage d'un système focalisé avant tout sur l'aide à la pierre à un système centré sur l'aide à la personne ; la politique de « bouclage » des aides (1988-1993) achève cette évolution en unifiant les différentes aides personnelles existantes (APL, ALF, ALS) en la seule aide personnalisée au logement.

⁶⁹ Conformément aux choix méthodologiques (chapitre 3), le secteur locatif ne sera pas traité dans ce travail de thèse.

Désireux d'accéder à la propriété, les ménages ont dû s'adapter et saisir les opportunités financières – prêts, aides, avantages fiscaux - qui s'offraient à eux pour venir compléter leur apport personnel. L'exemple des trente ménages de Mauves-sur-Loire, du Cellier et d'Oudon rencontrés en entretiens révèle combien les montages financiers nécessaires à l'accession à la propriété en maison individuelle (Tableau 48) sont complexes et variées.

Combinant souvent apports principal et complémentaire, ces montages financiers font appel à toutes les sources possibles de liquidités, bancaires ou non. Ainsi, l'apport principal est constitué soit de fonds propres - épargne, héritage, fruit d'une vente immobilière précédente -, soit de prêts aidés (PAP), réglementés (PC) ou classiques. Le financement complémentaire peut, quant à lui, aussi bien mobiliser de l'épargne-logement (PEL, CEL) que des prêts plus spécifiques : fonctionnaire, « 1 % employeur », de la caisse d'allocations familiales, des collectivités locales, des caisses de retraite, de la Caisse Interprofessionnelle du Logement (CIL) ou d'accession sociale (PAS).

Les critères d'attribution de ces produits financiers conditionnent beaucoup le degré de solvabilité des ménages. Le PAP n'était obtenu qu'à la condition de ne pas dépasser un double plafond de valeur des travaux et de ressources. F. Madoré (1992) précise à son propos que « *son utilisation [était] d'abord circonscrite à la seule filière de l'accession à la propriété, à l'exclusion du financement de l'achat d'un logement destiné à être mis en location [...] ou d'une résidence secondaire, l'objectif du prêt PAP [étant] de favoriser l'accession sociale à la propriété.* » (*op. cit.*, p. 57). Par ailleurs, un PAP ne pouvait financer que 90 % du prix de revient du logement, un apport personnel devant compléter les 10 % restants.

Le prêt conventionné « *qui n'est pas un prêt aidé mais seulement réglementé dans son attribution et son fonctionnement* » (*op. cit.*, p. 59) finance un logement construit dont le prix ne doit pas dépasser un prix plafond fixé en fonction du type de logement et de la zone géographique de construction. Ce prêt est d'une plus grande flexibilité d'utilisation que le PAP puisqu'il peut être alloué pour un logement destiné à la location, le plafond de ressources du ménage disparaissant et les 10 % non financés n'étant pas obligatoirement constitués d'un apport personnel. Seul bémol, le logement financé doit avoir une surface minimale en fonction du nombre de pièces envisagé ce qui est un frein à la naissance de projets immobiliers trop modestes.

Tableau 48 : Montages financiers de ménages pour accéder à la propriété dans trois communes périurbaines nantaises (Le Cellier, Mauves-sur-Loire, Oudon)

Type de financement			Ménages périurbains														
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
P R I N C I P A L	Fonds propres	ECO															
		APT															
	Prêts aidés	PAP															
		PTZ															
	réglementés classiques	PC															
		PBC															
C O M P L E M E N T A I R E	Epargne Logement	PEL															
		CEL															
	Prêts complémentaires	PCNP															
		PAS															
		PEM															
		PCF															
		PCAF															
		PCG															
		PCR															
CIL																	

Type de financement			Ménages périurbains																	
			16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
P R I N C I P A L	Fonds propres	ECO																		
		APT																		
	Prêts aidés	PAP																		
		PTZ																		
	réglementés classiques	PC																		
		PBC																		
C O M P L E M E N T A I R E	Epargne Logement	PEL																		
		CEL																		
	Prêts complémentaires	PCNP																		
		PAS																		
		PEM																		
		PCF																		
		PCAF																		
		PCG																		
		PCR																		
CIL																				

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2001, 2003



type de financement mobilisé

ECO : économies personnelles
APT : vente d'un appartement
PAP : prêt d'accession à la propriété
PTZ : prêt à taux zéro

PC : prêt conventionné
PBC : prêt bancaire classique
PEL : plan épargne logement
CEL : compte épargne logement

PCNP : prêt complémentaire
PAS : prêt accession sociale
PEM : prêt employeur
PCF : prêt du Crédit Foncoer

PCAF : prêt de la CAF
PCG : prêt du Conseil Général
PCR : prêt de la Caisse Rurale
CIL : prêt du Comité Interp. du Lgt

Les autres formes de prêts sont moins contraignantes mais elles nécessitent tout de même le respect de quelques critères : un prêt classique bancaire n'est accordé qu'après négociation entre l'emprunteur et le financeur ; l'épargne-logement requiert une thésaurisation préalable et n'est disponible qu'à certaines conditions ; le prêt « 1 % employeur » n'est obtenu que par les salariés d'entreprises de dix personnes ou plus ; le prêt aux fonctionnaires n'est destiné qu'aux seuls agents de l'Etat et, de plus, en complément d'un PC ou d'un PAP ; les prêts délivrés par les caisses d'allocations familiales, les collectivités locales ou les caisses de retraite ne proposent, le plus souvent, que de faibles sommes pour des catégories de population aux revenus plafonnés.

Basé le plus souvent sur l'emprunt d'argent, le montage financier ne peut se réaliser sans des garanties solides de remboursement. Les ménages accédants à la propriété sont donc dans l'obligation de pouvoir disposer de revenus réguliers et relativement importants pour respecter les échéances convenues avec les organismes prêteurs.

* La nécessité d'un niveau de revenus assez élevé

L'installation en maison individuelle dans les espaces périurbains et l'effort financier consenti ont été abordés avec trente ménages d'Oudon, de Mauves-sur-Loire et du Cellier. Sommes à rembourser, durées d'emprunts et revenus mensuels nets des ménages ont fait l'objet de questionnements précis (Tableau 49).

L'importance de l'investissement pécuniaire apparaît à tous niveaux : les mensualités sont à 57 % (dix-sept sur trente) égales ou supérieures à 381 euros (2 500 francs), l'une atteignant même 1 372 euros (9 000 francs) ; la durée minimum des prêts est de douze ans (à une exception près) et elle atteint vingt-cinq ans chez deux ménages ; les sommes totales théoriques à rembourser – dans l'hypothèse de mensualités à taux fixe - sont globalement comprises entre 78 000 et 150 000 euros (environ 500 000 à 1 000 000 francs) avec quelques montants très supérieurs à cette fourchette.

Aussi, à l'installation, ces ménages disposent de fonds propres (pour 60 % d'entre eux) et font aussi appel simultanément à un prêt aidé, réglementé ou bancaire (pour 83 %), à de l'épargne-logement (pour 23 %) et à un ou plusieurs - jusqu'à trois parfois - prêts complémentaires (pour 67 %).

Par la suite, toutefois, le remboursement de telles sommes nécessite un revenu mensuel net du ménage important. Dans plus des quatre cinquièmes des foyers visités, celui-ci se situe au-delà de 1 830 euros (12 000 francs) soit un salaire élevé ou plus souvent la somme de deux ; la

double activité est en effet une caractéristique des ménages périurbains (Tableau 38). Le profil financier des ménages interrogés par questionnaires sur l'ensemble des douze communes-échantillon (Tableau 40) corrobore celui des ménages interviewés : l'appartenance des ménages périurbains nantais aux classes moyennes est réaffirmée ; leur aisance financière est parfois toute relative mais située bien au-delà du seuil de précarité.

Tableau 49 : Montages financiers de ménages pour accéder à la propriété dans trois communes périurbaines nantaises (Le Cellier, Mauves-sur-Loire, Oudon)

N° Entr.	Mensualités à rembourser (euros)	Durée du prêt (années)	Remboursement total estimé (euros)	Revenu mensuel net du ménage (euros)*
1	686	17	140 000	1 830 - 3 050
2	701	15	130 000	1 830 - 3 050
3	915	15	170 000	3 050 - 4 575
4	457	20	115 000	1 830 - 3 050
5	152	25	50 000	1 830 - 3 050
6	152	20	40 000	moins de 915
7	534	15	100 000	3 050 - 4 575
8	915	20	225 000	1 830 - 3 050
9	229	15	45 000	1 830 - 3 050
10	1 372	15	675 000	3 050 - 4 575
11	152	15	30 000	915 - 1 830
12	427	25	135 000	moins de 915
13	305	20	80 000	3 050 - 4 575
14	762	12	115 000	plus de 4 575
15	686	15	125 000	3 050 - 4 575
16	229	5	15 000	1 830 - 3 050
17	579	15	110 000	1 830 - 3 050
18	534	19	125 000	1 830 - 3 050
19	411	18	95 000	1 830 - 3 050
20	152	20	40 000	915 - 1 830
21	152	18	35 000	1 830 - 3 050
22	**	**	**	915 - 1 830
23	190	20	50 000	3 050 - 4 575
24	96	15	20 000	1 830 - 3 050
25	564	20	140 000	1 830 - 3 050
26	457	21	120 000	915 - 1 830
27	381	20	95 000	915 - 1 830
28	534	20	135 000	3 050 - 4 575
29	366	12	55 000	1 830 - 3 050
30	579	17	125 000	1 830 - 3 050

* valeur référence SMIC : 915 euros

Source : enquêtes ménages, V. Hervouet, 2001

** pas de prêt contracté

NB : Les sommes en euros sont des conversions des réponses originales données en francs en 2001.

Au vu des « ménages captifs » étudiés par L. Rougé (2000, 2005) ou des lotissements « haut de gamme » décrits par d'autres (Ghorra Gobin, 2000 ; Glasze G., 2003), les ménages périurbains nantais apparaissent socialement très homogènes. Sont-ils vraiment représentatifs de l'ensemble des habitants des espaces périurbains nantais ? Cette homogénéité est-elle une spécificité nantaise ? Difficile d'avoir des certitudes à ce sujet. Quelques éléments, cependant, paraissent instructifs : si des villes françaises (Toulouse, Dijon, Lyon ...) ou étrangères (américaines et britanniques notamment) présentent des cas de périphéries « aisées » sous forme de *gated communities*, les formes résidentielles de ce type relevées à Nantes (Madoré F., 2004c) sont peu nombreuses et localisées dans le pôle urbain même – à Carquefou, Basse-Goulaine, aux Sorinières. Comme dans la plupart des villes, les données fiscales font apparaître, dans la métropole nantaise, des communes de banlieue relativement « riches » (Sautron, Basse-Goulaine, La Chapelle-sur-Erdre Pornichet, La Baule-Escoublac) et d'autres plus « populaires » (Rezé, Bouguenais Montoir-de-Bretagne, Donges). En comparaison, les communes périurbaines nantaises étudiées présentent des profils moins disparates.

2.3.3 Le surcoût d'une mobilité quotidienne croissante

L'achat du terrain et la construction de la maison individuelle représentent un coût important pour les accédants à la propriété. Néanmoins, cette installation résidentielle, lorsqu'elle se réalise dans les espaces périurbains, engendre généralement un surcoût ; en effet, moins immédiatement palpables mais à intégrer dans le budget des ménages, des dépenses supplémentaires en transport sont occasionnées par l'allongement des déplacements quotidiens vers le pôle urbain voisin, qu'on y résidait auparavant ou pas.

* Un éloignement géographique général de la ville-centre

« *Faire construire une maison, c'est s'éloigner du centre de l'agglomération* » annonce en préambule l'étude conjointe du CERUR et de la DRE des Pays-de-la-Loire (2003). Le constat est clair comme le sont tout autant les chiffres à l'appui (Tableau 50).

Tableau 50 : Effet de l'accèsion à la propriété sur la distance des ménages à la ville-centre (Nantes ou Saint-Nazaire)

Type de commune de résidence précédente	Distances à la ville-centre (km)		
	1990 - 1993	1994 - 1997	1998 - 2001
Ville-centre de Nantes	8.5	12.0	16.1
Banlieue de Nantes	2.6	5.0	8.3
Périphérie de Nantes	0.4	2.0	2.3
Aire urbaine de Nantes	4.0	4.4	7.8
Ville-centre de Saint-Nazaire	4.5	5.8	7.4
Banlieue de Saint-Nazaire	0.5	0.6	1.3
Périphérie de Saint-Nazaire	0.3	0.3	0.3
Aire urbaine de Saint-Nazaire	1.7	2.2	3.1

Source : CERUR, DRE, 2003

Sur la période 1990-2001, un ménage pétitionnaire habitant dans l'aire urbaine de Nantes ou de Saint-Nazaire et accédant à la propriété dans ce même espace, voit, en moyenne, la distance le séparant de la ville-centre augmenter, quel que soit le type de communes quitté. Ce phénomène s'accroît tout au long des années quatre-vingt-dix.

Dans le détail, un ménage résidant à Nantes s'éloigne de 8.5 kilomètres en accédant à la propriété entre 1990 et 1993 mais presque du double (16.1 km) s'il le fait sur la période 1998-2001. Ce chiffre, bien que plus faible, triple (de 2.6 à 8.3 km) pour les ménages habitant avant le déménagement en banlieue et sextuple (de 0.4 à 2.3 km) pour ceux se trouvant déjà en périphérie. Le même phénomène - minoré quant aux distances - se retrouve dans la région de Saint-Nazaire, sa périphérie mise à part. Cette dernière observation met en lumière le fait que si la périurbanisation est le principal processus qui alimente cet éloignement croissant, dans le cas nazairien, la construction en banlieue est encore assez généralisée - ce qui n'est plus le cas dans la banlieue nantaise. Par ailleurs, la pression foncière est telle dans la métropole nantaise que le marché foncier intra-périurbain fonctionnant *a priori* selon une logique exclusivement locale est lui aussi marqué d'un caractère centrifuge par rapport à la ville-centre.

De manière assez paradoxale, cette même étude démontre que les bénéficiaires du prêt à taux zéro disposant donc d'un bas niveau de ressources, sont amenés à s'éloigner plus encore de la ville-centre (de 0.3 à 0.8 km) que l'ensemble des accédants à la propriété ; la « captivité » (Rougé L., 2005) des ménages les plus modestes en périphérie peut être l'une des conséquences de ce fait qui trouve son origine dans la recherche de terrains à bas prix généralement plus

éloignés de la ville-centre. L'AUAT⁷⁰ (2000) note d'ailleurs, à propos du prêt à taux zéro, « *qu'il paraît avoir été pour la période récente le moteur résidentiel principal de la troisième couronne.* » (Ibid., p. 57)

Nos recherches menées dans les communes-échantillon, si elles n'abordent pas spécifiquement l'évolution de la distance à la ville-centre, concluent globalement à la croissance des déplacements quotidiens. Des facteurs locaux nuancent tout de même cette tendance (Tableau 51). Si 44 % des ménages affirment que, depuis l'installation dans leur logement, la mobilité quotidienne du ménage a augmenté, 15 % affirment le contraire, 44 % l'estimant inchangée. Cette proportion varie, bien entendu, selon les communes-échantillon au point de pouvoir distinguer trois types de communes selon les tendances d'évolution relevées : celles où la mobilité quotidienne après installation est estimée (par 43 à 52 % des ménages) avant tout inchangée (Le Bignon, Aigrefeuille-sur-Maine, Saint-Hilaire-de-Clisson, La Bernardière, Herbignac) ; celles où une majorité relative de ménages (de 42 à 50 % des ménages) juge les déplacements quotidiens en augmentation par rapport à l'étape résidentielle précédente (Saint-Etienne-de-Montluc, Nort-sur-Erdre, Bouée) ; une seule très atypique (Herbignac) où les ménages qui évaluent leur mobilité quotidienne à la baisse sont plus nombreux que ceux pensant l'inverse (29 contre 19 %), la tendance à la stabilité y étant très majoritaire (52 %).

Tableau 51 : Evolution de la mobilité quotidienne des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) depuis leur installation dans leur logement occupé au jour de l'enquête

Evolution (en %) de la mobilité des ménages questionnés	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Inchangée	47	36	47	41	52	45	36	43	41
En légère augmentation	14	9	9	11	0	19	18	20	12
En forte augmentation	31	29	28	27	19	21	29	13	29
En augmentation non précisée	0	4	2	8	0	0	3	7	3
En augmentation	45	42	39	46	19	41	50	40	44
En légère diminution	0	9	2	5	5	7	0	7	4
En forte diminution	7	8	7	0	10	2	11	0	5
En diminution non précisée	2	4	5	8	14	5	3	10	6
En diminution	9	21	14	13	29	14	14	17	15

Source : Enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon
 SEM : Saint-Etienne-de-Montluc
 AIG : Aigrefeuille-sur-Maine
 NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac
 SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson
 BOU : Bouée
 LBE : La Bernardière

⁷⁰ AUAT : Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine.

Pour les deux premières catégories, la logique d'axe qui est intervenue dans le choix des communes-échantillon (Carte 19) apparaît : autant Bouée et Saint-Etienne-de-Montluc accueillent surtout des ménages issus de l'agglomération nantaise et donc à mobilité croissante, autant les quatre communes en Sud-Loire voient le marché foncier local minorer l'accroissement des déplacements dû à la périurbanisation. Herbignac présente, quant à elle, des opportunités foncières pour des ménages déjà résidants ou demeurant auparavant dans les communes voisines. Sa dynamique résidentielle ne se nourrit que très partiellement des migrations en provenance du pôle urbain de Saint-Nazaire et profite également de son positionnement géographique intermédiaire entre Nantes et Vannes.

L'analyse de la relation qui existe entre la localisation de la commune de résidence précédente et l'évolution de la mobilité quotidienne chez les ménages périurbains (Tableau 52) démontre combien la première composante oriente la seconde.

Tableau 52 : Influence du lieu de résidence précédent sur l'évolution de la mobilité quotidienne des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Localisation de la commune de résidence précédente	Evolution (en %) de la mobilité quotidienne		
	inchangée	en augmentation	en diminution
Même commune	79	14	7
Commune de Nantes*	20	66	14
Reste unité urbaine de Nantes*	26	59	15
Aire urbaine de Nantes* hors UU	54	31	15
Communes à moins 25 km hors AU	0	33	67
Autres communes	28	48	24
Toutes communes confondues	41	44	15

UU : unité urbaine ; AU : aire urbaine

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

* lire Saint-Nazaire au lieu de Nantes pour les ménages d'Herbignac

Ainsi, la hausse des déplacements quotidiens est une réalité pour la majorité (de 59 à 66 %) de ceux ayant habité l'unité urbaine de Nantes (ville-centre et banlieue confondues) alors que les deux tiers (67 %) des anciens résidants de communes limitrophes (hors aire urbaine) ont observé une baisse de leurs déplacements journaliers après leur déménagement. Avoir conservé la même commune de résidence ou avoir migré d'une commune périurbaine à une autre produit un effet plus neutre sur l'évolution des déplacements (pour 54 à 79 % de ces ménages).

A l'instar du passé résidentiel des ménages, le lieu de travail des ménages périurbains intervient sur l'évolution de la mobilité quotidienne mais sera abordé dans l'analyse des déplacements journaliers (chapitre 5).

Au final, et quelle que soit sa variation, la mobilité individuelle périurbaine est à assumer financièrement sous peine de voir cette « mise à distance » de la ville menacer l'autonomie et la liberté de mouvement des accédants à la propriété.

* Les contraintes matérielles pour gérer « la mise à distance » de la ville

Mesurer la capacité des ménages à maintenir des liens nombreux, fréquents, diversifiés entre centre et périphérie, c'est appréhender les conditions favorisant ou contrariant la diffusion centrifuge de l'urbanité.

Au-delà même des modalités de déplacements (chapitre 5), cette démarche nécessite qu'on observe, qu'on comprenne l'investissement personnel et la stratégie financière adoptés par les ménages pour s'accomoder de cette « mise à distance ».

Dans un contexte général de motorisation croissante de la société, de développement des infrastructures routières et de multiplication du nombre de voitures par ménage, les populations périurbaines sont les plus assidus utilisateurs de l'automobile. Ainsi, si J.-P. Orfeuil (1994) rappelle, de façon générale, que « *le parc mondial de voitures particulières a été multiplié par neuf en quarante ans, et par deux depuis 1973.* » (*Ibid.*, p. 15), l'équipement des ménages en automobile dans le département de la Loire-Atlantique en 1999 (Carte 17) rend bien compte du fait que ce sont les ménages périurbains, en particulier, qui sont les plus motorisés.

Tout confère à l'allongement des déplacements dans les espaces périurbains : l'éloignement de la ville-centre sous une pression foncière de plus en plus forte alors même que de nombreuses activités s'y localisent, la nécessité d'une double activité dans le couple pour financer l'accession à la propriété d'où l'apparition d'une seconde voiture, le manque de transports en commun qui induit l'obligation d'usage d'un véhicule particulier, la revendication de plus en plus précoce d'une autonomie automobile de la part des jeunes conducteurs ... Chiffres à l'appui, F. Ascher (*in* Bonnet M., Desjeux D., 2000) note que « *les distances de déplacement se sont allongées, en moyenne de 30 % en une douzaine d'années [et que] ce sont surtout les distances domicile-travail qui ont crû.* » (*Ibid.*, p. 203)

Cette évolution peut-elle s'infléchir voire s'inverser dans les prochaines années ou décennies ? Existe-t-il une limite financière, temporelle, personnelle à l'utilisation de l'automobile ? Interrogés sur leur capacité et leur volonté à réduire leurs déplacements, les ménages interrogés des communes-échantillon oscillent entre le volontarisme « du prix à payer » et le fatalisme du « c'est comme ça » :

« C'était soit Nantes, soit dans un rayon de vingt-cinq kilomètres maximum. Mais nous ne voulions pas nous installer dans la banlieue du type Carquefou car le cadre de vie n'est pas terrible et les transports en commun sont moins bien qu'à Nantes. Quitte à ne pas avoir des transports en commun performants, nous préférons nous installer plus loin. » (Monsieur S.)

« De toute façon, c'est le revers d'habiter un petit peu en dehors de Nantes. Il faut pouvoir fonctionner avec deux voitures. Je ne vois pas comment faire autrement. » (Madame Y.)

J.-P. Orfeuill (1994) rappelle que P « on considère traditionnellement que les comportements de déplacements sont contraints par deux limites : un budget-temps, de l'ordre de l'heure par jour, et un budget monétaire, de l'ordre de 15 % des ressources du ménage » faisant ensuite remarquer que « la faiblesse des coûts monétaires de la mobilité aujourd'hui est telle que la contrainte temporelle est atteinte plus tôt que la contrainte monétaire, du moins pour les couches moyennes et supérieures de la société. »

Toutefois, la hausse constante du prix du carburant constatée depuis 1994 pourrait peut-être remettre en cause à terme la donne. Les études économiques ne le pensent pas. Ainsi, M. Canales (2002), observe que la croissance de la circulation s'est poursuivie et même accélérée - + 3.20 % entre 2000 et 2001 contre seulement + 2.10 % entre 1999 et 2000 – malgré les fortes variations du prix du pétrole - hausse de 15 % en 2000 suivie d'une baisse de 7.5 % en 2001. A plus long terme, les scénarios de croissance de la circulation échafaudés par l'INRETS (Berri A., 2001) à échéance 2020 arrivent à la conclusion que même une hausse du carburant supérieure de 1 % par an au taux moyen relevé sur la période 1977-1994 ne minorerait que de 1 ou 2 % la croissance de circulation en 2020 celle-ci étant malgré tout de 31 % à 42 % selon les scénarios de consommation des ménages. Dans ces conditions, la flambée des prix du pétrole, en 2004-2005, de vingt-cinq à soixante-dix dollars le baril, pourrait-elle avoir des conséquences ?

Si le budget monétaire est, pour l'instant, relativement flexible, le budget-temps apparaît l'être de plus en plus aussi, sous l'effet de la pression foncière périurbaine. Le relevé des durées de trajets « domicile-travail » (Tableau 53) en atteste : un tiers des chefs de famille interrogés estime à plus d'une demi-heure le temps nécessaire pour se rendre au travail alors qu'un dixième d'entre eux le juge déjà au moins égal à trois quarts d'heure ; il y a dix ans, rares étaient les trajets dépassant les trente minutes.

La double limite temporelle et monétaire est donc en train d'évoluer vers des seuils plus élevés. Les conséquences peuvent être, à terme, de trois ordres : une dégradation des conditions de vie du ménage par l'allongement de l'absence du domicile, une sélection sociale des ménages candidats à la maison individuelle dans les espaces périurbains ou une forme « d'assignation à résidence » par l'impossibilité financière de se déplacer après installation.

Tableau 53 : Durées des déplacements « domicile –travail » chez les chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Durée "domicile-travail" des chefs de famille (%)	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Moins de 5 minutes	7	5	10	7	16	10	5	3	7
De 5 à 14 minutes	20	9	15	10	16	38	21	43	21
De 15 à 29 minutes	39	48	44	23	32	18	21	37	39
De 30 à 44 minutes	24	20	19	50	26	26	42	17	24
45 minutes et plus	10	18	12	10	10	8	11	0	10

Source : enquête ménages, V.Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

SEM : Saint-Etienne-de-Monluc

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

BOU : Bouée

LBE : La Bernardière

P. Estèbe (2004) note, à ce sujet, que « *selon certains observateurs, si l'on intégrait les coûts de déplacements dans les emprunts que contractent les ménages pour accéder à la propriété, l'effet serait fortement dissuasif.* » (Ibid., p. 88)

A elles seules, les stratégies résidentielles des ménages ne peuvent cependant pas rendre intelligibles l'organisation des dynamiques résidentielles dans les espaces périurbains. En effet, les acteurs individuels s'adaptent, le plus souvent, aux politiques locales d'urbanisation.

2.4 L'importance du contexte local

En première partie de thèse, l'étude générale de la métropolisation et de la périurbanisation a montré que ces deux processus se matérialisent et se repèrent par une série de critères dont quelques-uns sont particulièrement caractéristiques : une concentration de population et d'activités tertiaires supérieures à petite échelle pour le premier, un développement périphérique de l'habitat pavillonnaire en accession à la propriété sous forme de lotissements pour le second.

Mais, afin de vérifier l'hypothèse de travail selon laquelle le contexte local - communal ou intercommunal – joue un rôle majeur dans les modalités de diffusion de l'urbanité dans les espaces périurbains, au-delà de la trame générale périurbaine et métropolitaine, les communes-échantillon ont été analysées en tirant partie de la diversité des profils communaux.

Positionnées géographiquement différemment par rapport à l'agglomération nantaise ou nazairienne, ces communes se différencient également les unes des autres par des politiques municipales propres en termes d'urbanisation et d'aménagement du territoire (Annexe 20). Les acteurs locaux agissent ainsi sur des dynamiques dont ils ne maîtrisent pas la genèse mais qui traversent les territoires sur lesquels ils ont prise.

2.4.1 La position géographique des communes-échantillon

Face à la propagation centrifuge de l'« onde d'urbanisation » (chapitre 2) dû au processus périurbain, la position géographique des communes-échantillon par rapport à la ville-centre apparaît déterminante. Si la distance kilométrique est, à ce sujet, un critère important de mesure, le temps de trajet pour se rendre dans l'agglomération voisine l'est tout autant ; la qualité des infrastructures – principalement routières et ferroviaires – et le quadrillage du territoire par celles-ci sont déterminants dans l'évaluation du degré de proximité d'une commune par rapport au pôle urbain voisin.

L'étude des communes-échantillon sous cet angle (Carte 19) rend bien compte de la relativité de l'impact du kilométrage routier et permet de classer les douze entités selon la qualité de leur desserte (Tableau 54). Saint-Etienne-de-Montluc et Mauves-sur-Loire apparaissent les mieux loties avec une bonne desserte routière et ferroviaire et une distance kilométrique à Nantes assez faible. Le Bignon, Le Cellier, Aigrefeuille-sur-Maine et Oudon bénéficient chacune d'un axe routier important facilement accessible, l'absence de desserte ferroviaire dans les deux premières communes étant compensée par une meilleure qualité de circulation automobile vers Nantes. Nort-sur-Erdre, Herbignac, Saint-Hilaire-de-Clisson et Joué-sur-Erdre sont plus éloignées de la ville-centre et pâtissent d'un réseau routier moins performant sans alternative – ou presque – possible. La Bernardière et Bouée sont sans aucun doute les deux communes les moins bien desservies même si cinq à dix kilomètres suffisent pour rallier des axes de communication performants.

Manifestation tangible de la périurbanisation, la construction massive de maisons individuelles comme résidences principales permet de mesurer l'évolution de l'urbanisation sur les communes-échantillon et ainsi d'estimer la période d'arrivée et la force de l'« onde d'urbanisation » sur la commune périurbaine considérée (Tableau 55). Cette onde s'ajoute aux constructions moins nombreuses mais en nombre plus constant qui contentent la demande communale.

Tableau 54 : Qualité de desserte des communes-échantillon périurbaines nantaises à partir de la ville-centre voisine en 2005

Communes échantillon	Domaines d'évaluation			
	Desserte routière	Desserte ferrée	Distance ville	Nb Etoiles
St-Etienne-de-M.	***	***	***	9
Mauves-sur-L.	***	**	****	9
Le Bignon	***	aucune	****	7
Le Cellier	**	**	***	7
Aigrefeuille-sur-M.	***	aucune	***	6
Oudon	**	**	**	6
Nort-sur-E.	**	(*)	**	5
Herbignac	**	aucune	**	4
St-Hilaire-de-C.	(*)	*	*	3
Joué-sur-E.	**	aucune	*	3
La Bernardière	*	aucune	aucune	1
Bouée	*	aucune	aucune	1

(*) : desserte substitutive importante d'autocars(Nort) ou proximité d'une gare non communale bien desservie (St-Hilaire)

Source : SNCF, IGN, 2005

Pour les dessertes :

Pour la distance à la ville :

Conception : V. Hervouet, 2005

*** bonne qualité

**** 10-15 km

** moyenne qualité

*** 16-20 km

* faible qualité

** 21-25 km

sans étoiles : pas de desserte

* 26-29 km

sans étoiles : +30 km

En considérant les communes-échantillon dans l'ordre croissant de leur distance kilométrique à la ville-centre, l'effet de leur positionnement géographique peut être mesuré. Or, il apparaît bien que si la périurbanisation s'essouffle dans l'ensemble des communes en deux ans (en 1985 et 1986), sa reprise dans la seconde moitié des années quatre-vingt dix se fait d'abord dans les communes les plus proches du pôle urbain puis progressivement dans les communes limitrophes : en 1994 au Bignon, à Saint-Etienne et Aigrefeuille, en 1996 à Oudon, Nort-sur-Erdre et Saint-Hilaire-de-Clisson, en 1997 à Joué-sur-Erdre et Bouée. De même, les moyennes annuelles du nombre de logements « commencés » sur la période 1980-2000 décroissent régulièrement à mesure que l'on s'éloigne de la ville-centre ; seules les communes-échantillon les plus peuplées – Saint-Etienne-de-Montluc, Nort-sur-Erdre et Herbignac – rompent cette décroissance avec des moyennes élevées ; leur capacité à générer un marché foncier local pour les besoins de leurs administrés et de ceux des communes voisines explique cette anomalie arithmétique.

Tableau 55 : Logements individuels en occupation personnelle construits dans les communes-échantillon périurbaines nantaises entre 1980 et 2000

"Communes-échantillon" périurbaines nantaises	Année de commencement des "logements individuels en occupation personnelle"																				
	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00
Mauves-sur-Loire	6	9	5	5	5	16	10	1	4	15	12	7	10	12	9	10	10	4	25	25	48
Le Bignon	19	5	5	9	11	12	21	2	6	10	8	7	0	2	14	20	21	7	32	8	13
Le Cellier	17	16	23	23	30	13	18	7	7	10	3	9	4	3	8	6	13	8	10	24	17
St-Étienne-de-Montluc	62	26	26	20	17	27	17	17	24	10	20	21	18	15	25	17	11	30	4	51	35
Aigrefeuille-sur-Maine	17	24	22	9	18	11	7	3	6	5	2	5	5	3	13	10	7	11	30	12	35
Oudon	16	10	21	19	16	11	13	3	4	11	5	6	4	6	10	10	18	13	26	21	25
Nort-sur-Erdre	33	37	30	45	23	17	11	13	14	6	10	16	5	14	10	18	25	26	31	31	41
Herbignac	57	38	44	44	35	31	17	22	19	14	18	9	6	13	11	18	18	21	20	40	35
St-Hilaire-de-Clisson	11	20	11	12	7	2	7	14	3	6	3	4	2	3	4	8	10	12	11	11	24
Joué-sur-Erdre	12	14	7	11	7	4	2	0	0	2	0	1	0	2	2	2	0	5	1	9	8
Bouée	7	1	2	4	9	2	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	5	5	3	7
La Bernardière	11	7	4	4	4	2	10	1	3	5	4	3	3	1	2	7	5	4	11	20	11


NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de leur distance à la ville-centre

Source : SITADEL, DRE PDL, 2004

Conception : V. Hervouet, 2005

Moyennes annuelles du nombre de logements "commencés" (1980-2000)

<i>Mauves-sur-Loire :</i>	<i>12</i>	<i>Nort-sur-Erdre :</i>	<i>22</i>
<i>Le Bignon :</i>	<i>11</i>	<i>Herbignac :</i>	<i>25</i>
<i>Le Cellier :</i>	<i>13</i>	<i>St-Hilaire-de-Clisson :</i>	<i>9</i>
<i>St-Étienne-de-Montluc :</i>	<i>23</i>	<i>Joué-sur-Erdre :</i>	<i>4</i>
<i>Aigrefeuille-sur-Maine :</i>	<i>12</i>	<i>Bouée :</i>	<i>2</i>
<i>Oudon :</i>	<i>13</i>	<i>La Bernardière :</i>	<i>6</i>

 Nombre de constructions supérieur ou égal à la moyenne annuelle de la période 1980-2000

Le positionnement géographique et la qualité de desserte ne peuvent pourtant pas expliquer la relative hétérogénéité des données communales dans le cadre général de cessation/reprise de l'urbanisation. L'impact des politiques locales en matière d'urbanisation paraît déterminant.

2.4.2 L'impact des politiques locales en matière d'urbanisation

F. Ascher (2001) insiste sur l'importance des décisions locales dans l'aménagement du territoire alors même que les processus économiques dans lesquelles elles s'insèrent relèvent d'une toute autre échelle :

« C'est cette double dynamique d'homogénéisation et de différenciation qui constitue le cadre des politiques de développement local et qui ouvre un espace de débat, de transaction et de partenariat entre des acteurs économiques mobiles et les acteurs locaux. [...] C'est en dernière instance, la diversité des territoires qui fait bouger les hommes, les biens, les capitaux, les informations. » (Ibid., p. 60)

Grâce aux lois de décentralisation du début des années quatre-vingt (1982 ⁷¹, 1983 ⁷²), les édiles municipaux - et notamment le maire - ont acquis un « contrôle local » avec la mise en place de nouveaux outils d'urbanisme (Merlin P., 1994) et le transfert de gestion de dispositifs étatiques vers les communes (POS puis PLU, permis de construire, OPAH ...). Usant de ces prérogatives avec plus ou moins de parcimonie, les conseils municipaux interviennent à des degrés divers sur les opérations d'urbanisme et d'urbanisation portant sur leur territoire d'administration. Le panel des communes-échantillon rend compte de ces spécificités locales tant dans le rythme d'urbanisation que dans le mode de gestion des lotissements ou l'influence du profil des décideurs locaux.

* Les périodes et le rythme d'urbanisation

Sur la période 1980-2000, trois formes d'urbanisation se dégagent dans les communes-échantillon (Figure 7). Elles présentent des rythmes et des périodes d'urbanisation sensiblement différentes.

- une urbanisation relativement constante et soutenue (Figure 7a)

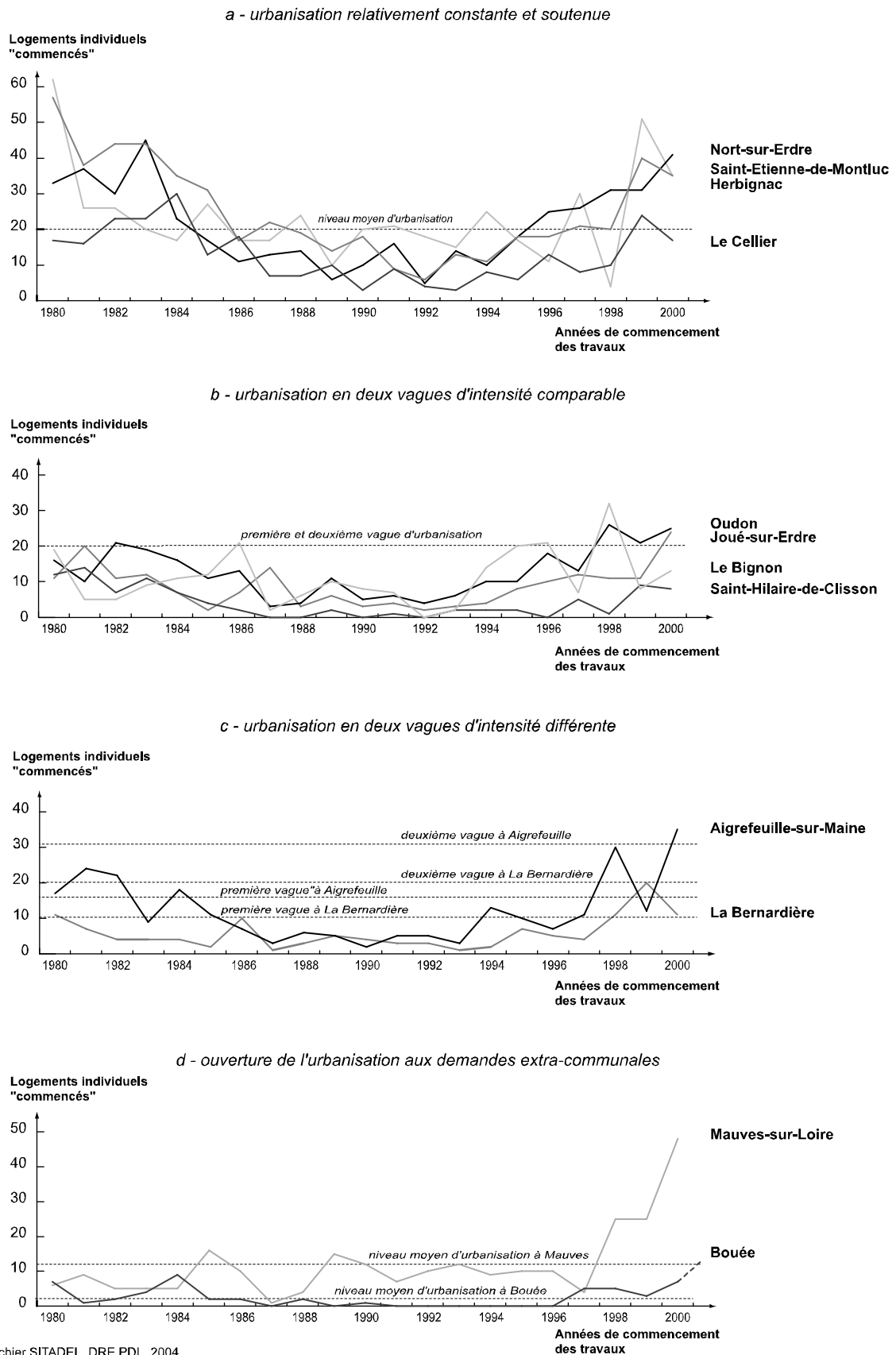
Nort-sur-Erdre, Saint-Étienne-de-Montluc et Herbignac, durant les deux décennies étudiées, ont connu un nombre moyen annuel de logements commencés ⁷³ supérieur à vingt logements (Tableau 55). Atteignant parfois les quarante, cinquante voire soixante unités, la construction annuelle de maisons individuelles s'est rarement située au-dessous de la barre des dix logements, même pendant la période creuse 1985-1995 où les crises économique, pétrolière et immobilière, la forte inflation et des taux d'intérêts élevés n'incitaient pourtant pas à l'accession à la propriété.

⁷¹ Lois des 2 mars, 29 juillet et 31 décembre 1982.

⁷² Lois des 7 janvier et 22 juillet 1983.

⁷³ Données extraites du fichier SITADEL de l'Équipement.

Figure 7 : Construction de logements individuels dans les communes-échantillon de la métropole nantaise entre 1980 et 2000



Source : fichier SITADEL, DRE PDL, 2004
 Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Le Cellier, de taille démographique plus modeste, a connu également une urbanisation relativement constante - rarement au-dessous de cinq logements annuels commencés – bien que cette commune n'ait pas atteint le même niveau moyen de construction que les trois communes précitées (treize logements par an). Comme chez celles-ci, la période de faible activité foncière et immobilière 1985-1995 y a été ressentie moins nettement que dans d'autres communes-échantillon.

- une urbanisation en deux temps (Figures 7b et 7c)

Le Bignon, Oudon, Joué-sur-Erdre, Saint-Hilaire-de-Clisson, Aigrefeuille-sur-Maine, et La Bernardière ont connu une première « vague d'urbanisation » dans les années soixante-dix ⁷⁴ et au début des années quatre-vingt puis une seconde à partir de 1995-1997 ; la période creuse intermédiaire 1985-1995 a été assez marquée.

Toutefois, la seconde « vague d'urbanisation » a été d'intensité relativement comparable à la première - dix à vingt-cinq logements annuels commencés selon les cas – dans les quatre premières communes citées (Figure 7b) alors qu'au contraire, son ampleur a été plus grande à Aigrefeuille-sur-Maine et La Bernardière (Figure 7c) : trente à trente-cinq logements ont été commencés annuellement à Aigrefeuille-sur-Maine à la fin des années quatre-vingt-dix contre vingt à vingt-cinq, quinze ans plus tôt, dix à vingt dans la commune de La Bernardière contre cinq à dix précédemment.

Ce partage en deux groupes de communes reste, néanmoins, tout relatif puisque l'urbanisation a été plus soutenue au Bignon, à Aigrefeuille-sur-Maine et à Oudon qu'à La Bernardière, à Joué-sur-Erdre ou à Saint-Hilaire-de-Clisson.

⁷⁴ Les données des années soixante-dix ne figurent pas dans les figures 7a, 7b, 7c, 7d mais des recherches complémentaires permettent de les associer dans l'analyse des périodes d'urbanisation.

- une ouverture de l'urbanisation à des demandes extra-communales (Figure 7d)

Jusque dans les années quatre-vingt-dix, Mauves-sur-Loire et Bouée (Figure 7d) présentent la particularité d'avoir peu connu d'urbanisation en dehors de la réponse à la demande locale des habitants. Depuis 1998 pour Mauves-sur-Loire, depuis les années deux-mille ⁷⁵ pour Bouée, les sollicitations extérieures se sont multipliées en raison de l'effet conjugué d'une pression foncière sans cesse croissante et de la décision politique locale d'ouvrir de plus nombreux espaces à la construction.

L'évolution du nombre de logements individuels commencés est importante et soudaine notamment à Mauves-sur-Loire : une moyenne annuelle de cinq maisons entre 1980 et 1984, de dix à quinze entre 1985 et 1996, de vingt-cinq en 1998 et 1999 et de près de cinquante en 2000.

* L'initiative des lotissements : entre municipalités, particuliers et « aménageurs » ⁷⁶

Même si les politiques municipales en matière de construction de lotissements ont fluctué au fil des années et des mandats, une analyse globale portant sur plus de quarante ans de vie communale (1960-2003) permet de positionner les communes-échantillon en fonction du rôle respectif joué par les municipalités, les propriétaires particuliers et les « aménageurs » (Figures 8 et 9).

- un contrôle communal strict (La Bernardière)

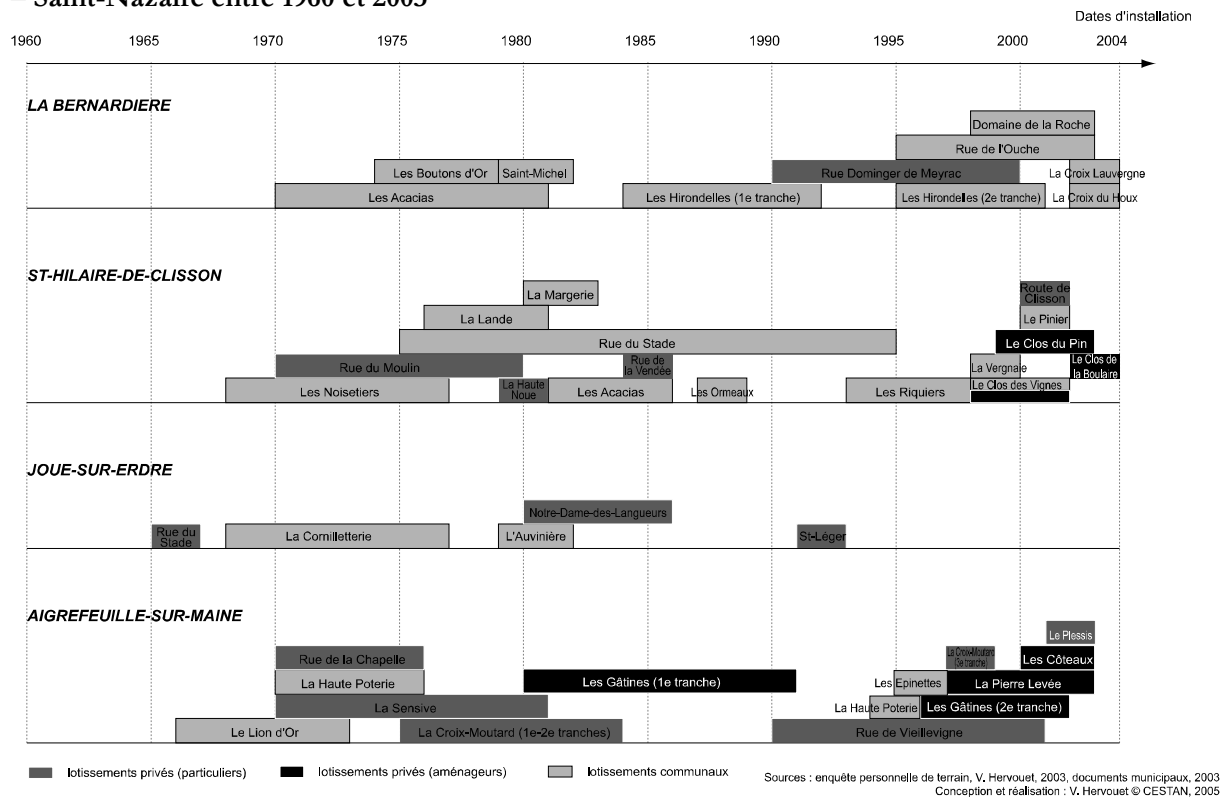
Sur la commune de La Bernardière (Figure 8), la municipalité est la seule instigatrice de lotissements à quelques rares exceptions près. Soutien au dynamisme local lorsque la commune était peu attractive dans les années soixante-dix et quatre-vingt – avec les lotissements des Acacias, des Boutons d'Or, Saint-Michel ou Les Hirondelles I -, cet interventionnisme s'est mué en contrôle strict de l'urbanisation à partir du moment où la commune a fait l'objet d'un plus grand intérêt depuis 1995 – avec les lotissements des Hirondelles II, de l'Ouche, du

⁷⁵ Les données des années deux mille ne figurent pas dans la figure 7 mais des recherches complémentaires permettent de les associer dans l'analyse des périodes d'urbanisation.

⁷⁶ Nous employons ici le terme générique d' « aménageurs » même si d'autres appellations se référant parfois à des réalités un peu différentes sont employées : lotisseurs, promoteurs, investisseurs, etc. Voir aussi l'annexe 22 pour l'inventaire des principaux aménageurs de l'Ouest de la France.

Domaine de la Roche, de La Croix Lauvergne et de La Croix du Houx. Quelques initiatives privées très limitées - Rue Dominger-de-Meyrac et dans les villages – ont été autorisées.

Figure 8 : Chronologie des lotissements de quatre communes-échantillon de la métropole Nantes – Saint-Nazaire entre 1960 et 2003



Le maire assume parfaitement cette position puisqu'il déclare ⁷⁷ que « [la Municipalité] a défini des zones à urbaniser sur lesquelles, tant que la Commune n'a pas levé le « petit doigt » pour apporter des réseaux, l'investisseur ne peut rien faire », assurant vouloir « éviter la spéculation ». Soucieux de l'accès des jeunes ménages bernardins au foncier communal, il veille à ce que « l'action [de la Commune] ne conduise pas à une inflation des terrains demain, qui leur interdirait toute possibilité d'accéder à la propriété compte tenu des prix trop importants. » Cette crainte s'appuie sur l'évolution du prix des parcelles constructibles qui a longtemps oscillé autour de sept-huit euros le mètre carré viabilisé avant de connaître une brusque hausse à la fin des années quatre-vingt-dix (quinze euros) qui s'est poursuivie au début des années deux-mille (trente-sept euros en 2003).

Conscient de l'intérêt grandissant des aménageurs pour sa commune - « je reçois régulièrement des courriers ; je reçois de temps en temps des promoteurs », déclare le maire – le conseil

⁷⁷ Entretien réalisé en mairie de La Bernardière le 25 août 2003.

municipal a durci la législation foncière avec l'adoption, en 2003, du premier PLU ⁷⁸ de Vendée qui a remplacé un MARNU ⁷⁹ « peu opposable aux tiers ». Depuis, « [les aménageurs] ont déjà frappé mais ils se sont heurtés à notre PLU », note Monsieur le Maire.

Du fait de cette politique communale rigide, l'urbanisation s'est faite principalement en continuité avec le bourg et le mitage est ainsi resté marginal dans les hameaux et villages.

- une « reprise en main » communale (Saint-Hilaire-de-Clisson)

Jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix, Saint-Hilaire-de-Clisson (Figure 8) présente un profil assez proche de celui de La Bernardière en matière d'urbanisation avec la présence quasi exclusive de lotissements communaux - celui des Noisetiers a été le premier dès les années soixante. Si quelques initiatives isolées de particuliers se sont développées le long des principaux axes (rue du Moulin, rue de la Haute Noue, rue de la Vendée), elles ont concerné un faible nombre de lots.

Pourtant, en 1997-1998, quelques aménageurs privés - pour le Clos du Pin et le Clos de la Boulaire - commercialisent deux lotissements en en faisant la promotion sur l'agglomération nantaise, déclenchant la venue de populations extérieures à la commune. Soucieuse de faire bénéficier avant tout les hilairois des lotissements et de contrôler un rythme d'urbanisation jugé trop rapide (trente logements par an), la Municipalité – sous l'impulsion de son tout nouveau maire élu en 2002 – décide alors de reprendre le contrôle du foncier communal. Sereinement et sans esprit de polémique, le maire actuel raconte ⁸⁰ que la Commune « *subit [alors] le contre-coup des décisions municipales qui ont été prises pendant le précédent mandat [à savoir] l'ouverture en 1997, avec la révision du POS d'un nombre considérable de terrains sur lesquels les lotisseurs se sont jetés* » parce que « *pendant le précédent mandat, [les élus] n'ont pas su anticiper cette demande qu'il y allait y avoir, qu'ils n'ont pas vu venir cette vague qui est arrivée.* » Pour orchestrer cette « reprise en main », la Municipalité se montre très ferme et vis-à-vis des aménageurs candidats à la réalisation de lotissements en leur tenant le discours suivant : « *on préemptera avant vous, même si vous faites le forcing et que vous achetez des terrains* » (*op. cit.*).

⁷⁸ PLU : Plan local d'Urbanisme.

⁷⁹ MARNU : Modalités d'Application du Règlement national d'Urbanisme.

⁸⁰ Entretien réalisé en mairie de Saint-Hilaire-de-Clisson le 28 août 2003.

Face à la pression foncière, l'effort municipal de dissuasion est constant : « *on est sollicités de partout ; maintenant moins parce que la politique de la Municipalité est très affirmée : on ne veut plus un seul lotissement privé donc [les aménageurs] ont compris. Je les ai reçus tous et puis ils ne sont pas revenus.[...] On reverra peut-être notre position mais aujourd'hui, dès qu'il y a un terrain à vendre, on lève le doigt* » (op. cit.). Comme à La Bernardière, la maîtrise du foncier et le contrôle du rythme d'urbanisation est la fin qui justifie les moyens : « *la volonté du Conseil Municipal, c'est de ne pas dépasser quinze [nouveaux logements par an]. La seule solution, c'est de maîtriser le foncier, autrement on ne peut pas.* » (op. cit.).

Cette « reprise en main » est aussi motivée par l'objectif de proposer des terrains viabilisés moins chers que les prix pratiqués par les aménageurs - quarante euros du mètre carré en 2004 contre quarante-huit euros en 2001 - même si la tendance exponentielle à la hausse est une réalité : vingt-huit francs (environ quatre euros) en 1978, cent-cinquante francs (environ vingt-trois euros) en 1997, plus de cinquante euros en 2005 pour le dernier lotissement privé prévu de longue date.

Conséquence de ces mesures drastiques, le mitage sur la commune de Saint-Hilaire-de-Clisson est assez facilement jugulé, les propriétaires étant moins incités à multiplier les ventes de terrains sous la menace de préemption communale.

- une récente politique communale d'ouverture (Joué-sur-Erdre)

Depuis la Seconde Guerre Mondiale, seuls deux lotissements communaux ont été construits dans la commune de Joué-sur-Erdre (Figure 8) : celui de l'Auvinière à la fin des années soixante et celui de la Cornilleterie à la fin des années soixante-dix. Aucune autre initiative pavillonnaire de ce type, privée ou communale, n'a vu le jour avant 2003. Dans un contexte politique local de « grande frilosité » à l'égard de toute forme d'urbanisation, Joué-sur-Erdre n'a pas connu l'essor démographique auquel elle aurait pu prétendre entre 1970 et 1985.

L'élection d'un nouveau maire, en 2002, insufflé un nouveau dynamisme à la politique municipale en matière d'urbanisme. Voulant agir vite, la nouvelle équipe d'élus fait modifier le POS dès 2002 - un PLU plus compliqué à mettre en place verra le jour en 2005-2006 - afin, de l'aveu ⁸¹ du maire, de « *mieux définir les zones, de débloquer des zones à l'urbanisation, de corriger des zones à urbaniser [dessinées] à « l'emporte-pièce », de mieux ajuster les zones avec les zones agricoles encore en activité* ». Alliant une urbanisation maîtrisée - des lotissements de vingt à vingt-cinq lots tous les deux ou

⁸¹ Entretien réalisé en mairie de Joué-sur-Erdre le 23 août 2003.

trois ans - et un dialogue local consensuel pour y parvenir, la Commune s'efforce avec patience et diplomatie de convaincre les propriétaires vendeurs de se tourner vers elle plutôt que vers des aménageurs privés toujours à l'affût.

- un contrôle communal « indirect » (Le Cellier)

L'unique lotissement communal réalisé au Cellier (Figure 8) date des années soixante. Mais dès 1971, la nouvelle équipe municipale élue en a contesté les modalités comme l'explique ⁸² le maire actuel, déjà dans le conseil municipal au début des années soixante-dix :

« C'était « des petits lots » où il fallait « en mettre le plus possible parce que le lotisseur gagnait plus d'argent s'il en mettait beaucoup. [...] Pour moi, c'était un fiasco [...] ; pour que ce soit accessible à tout un chacun, il fallait faire absolument sobre. Or c'était des choses qui esthétiquement n'étaient pas terribles, où on emmagasinait les gens les uns contre les autres sur des petites surfaces alors que nous sommes sur un territoire rural avec un beau paysage. Donc, moi je trouve que c'est un non-sens. Donc ça a été une expérience pour permettre d'avancer dans la vie. Après, il ne s'est plus fait de lotissement communal. »

Ne se fermant pourtant pas à l'urbanisation, la commune du Cellier laisse les initiatives de particuliers se développer durant les vingt années suivantes avant que des aménageurs privés déjà présents auparavant n'affirment plus nettement leur présence à partir de 1995. Monsieur le Maire justifie ce choix, avec fermeté :

« Pourquoi est-ce que ce sont les communes qui font des lotissements ? Les communes vont finir par tout faire. Elles ne sont pas faites pour tout faire. Elles sont faites pour essayer de réglementer, d'organiser, d'initier, de diriger s'il le faut, de mettre leurs marques. [...] Et puis il y a des gens dont c'est le métier de faire des routes, de faire des lotissements, de construire des maisons. Donc utilisons les gens qui savent travailler. » (op. cit.)

⁸² Entretien réalisé en mairie du Cellier en septembre 2003.

Fidèle à cette perception des rôles de chacun, la Commune du Cellier a encadré juridiquement l'urbanisation à travers l'adoption d'un POS en 1978 et sa révision en 1986. Militant pour une urbanisation aérée, elle a conseillé des propriétaires privés sur « *l'organisation, l'allure, les surfaces, les choix.* » (*op. cit.*), a négocié avec les aménageurs privés la mise en place d'opérations respectant les exigences municipales – des plantations, des prix de lots abordables grâce à des aménagements basiques - contre l'assurance de contraintes juridiques plus souples comme l'abandon d'un projet de ZAC ⁸³.

La construction dans les villages a été importante mais elle s'est concentrée autour de sept ou huit villages suivant le principe mayoral que « *la population [étant] mieux répartie, ça donn[e] un meilleur climat social parce que les gens se connaissent mieux si ils sont par petites unités* ». (*op. cit.*)

- une régulation communale délicate (Aigrefeuille-sur-Maine)

Soumis aux demandes de lotissements dès les années soixante, la commune d'Aigrefeuille-sur-Maine (Figure 8) a très vite choisi d'allier volontarisme communal – le lotissement du Lion d'Or sur la période 1965-1969 ou celui de la Haute Poterie -, initiatives de propriétaires - lotissement de la Sensive et rue de la Chapelle dans les années soixante-dix - et opérations d'aménageurs – avec le lotissement des Gâtines au début des années quatre-vingt. Ces trois formes d'urbanisation continuent à cohabiter encore aujourd'hui sur la commune. Néanmoins, depuis 1997, la pression foncière s'est accentuée avec la montée en puissance des aménageurs.

Consciente de devoir gérer la forte attractivité de la commune, la municipalité actuelle, élue en 1989, fustige ⁸⁴ les premières initiatives communales effectuées « *à l'emporte-pièce* », dans une logique « *d'opportunité géographique entre propriétaires et élus* », avec « *une absence de réflexion au préalable* », parfois « *en campagne sans structures environnantes* ».

Elle se dit, au contraire, « *plus attachée à essayer de voir comment on peut coordonner l'implantation, mixer l'accession à la propriété et la location sur des zones géographiques différentes.* » Cette réflexion globale intègre le difficile équilibre entre le désir de régulation des initiatives privées - « *on n'a jamais subi jusqu'à présent la loi d'un aménageur à tel point qu'on a refusé. Et on refoule encore !* » -, les mécanismes du

⁸³ ZAC : Zone d'Aménagement Concerté.

⁸⁴ Entretien réalisé en mairie d'Aigrefeuille-sur-Maine le 25 août 2003.

marché foncier - « *on ne décide pas toujours ; en fin de compte, c'est le propriétaire qui est accaparé par des aménageurs et qui, après des négociations très intéressantes, finit par vendre de grandes parcelles. Donc là, on ne maîtrise pas trop si ce n'est qu'on doit négocier avec eux pour essayer de déterminer un nombre de lots par année.* » - et la délicate utilisation du droit de préemption - « *l'idéal serait que la commune fasse l'ensemble des réserves foncières elle-même à bas coût pour pouvoir maîtriser totalement. Dans la réalité, c'est impossible. On n'est pas tellement à l'aise parce que quand il y a des aménageurs qui passent avant, les prix ne sont pas du tout ce que l'on peut honorer* ».

Les petites opérations hors lotissements et le mitage contrarient parfois les visées municipales - « *il y aura des petites interventions de droite et de gauche qui vont faire que ... Ca ne peut pas être contrôlé ça* » - qui, elles, prônent « *l'idée d'arrondir autour du bourg* ».

De façon globale, ce projet d'une urbanisation relativement ouverte est une opportunité pour un marché foncier très actif et difficile à maîtriser. C'est ce que résume parfaitement l'une des adjointes au maire :

« On sait qu'on va être dépassés pendant deux ou trois ans parce qu'avec le PLU qui va se mettre en route, les propriétaires qui ont des parcelles constructibles vont tous vendre. On va se retrouver avec des pics du nombre de permis en fait. » (Entretien du 25 août 2005)

Les nombreuses opérations récentes, en cours ou en projet – L'Orée des Bois (dix-huit lots), Le Fief des Landes (trente lots), Les Goupillères (cinq lots), Route de Montbert, etc. - sont la confirmation de ces craintes.

- L'ouverture à une urbanisation modérée (Bouée)

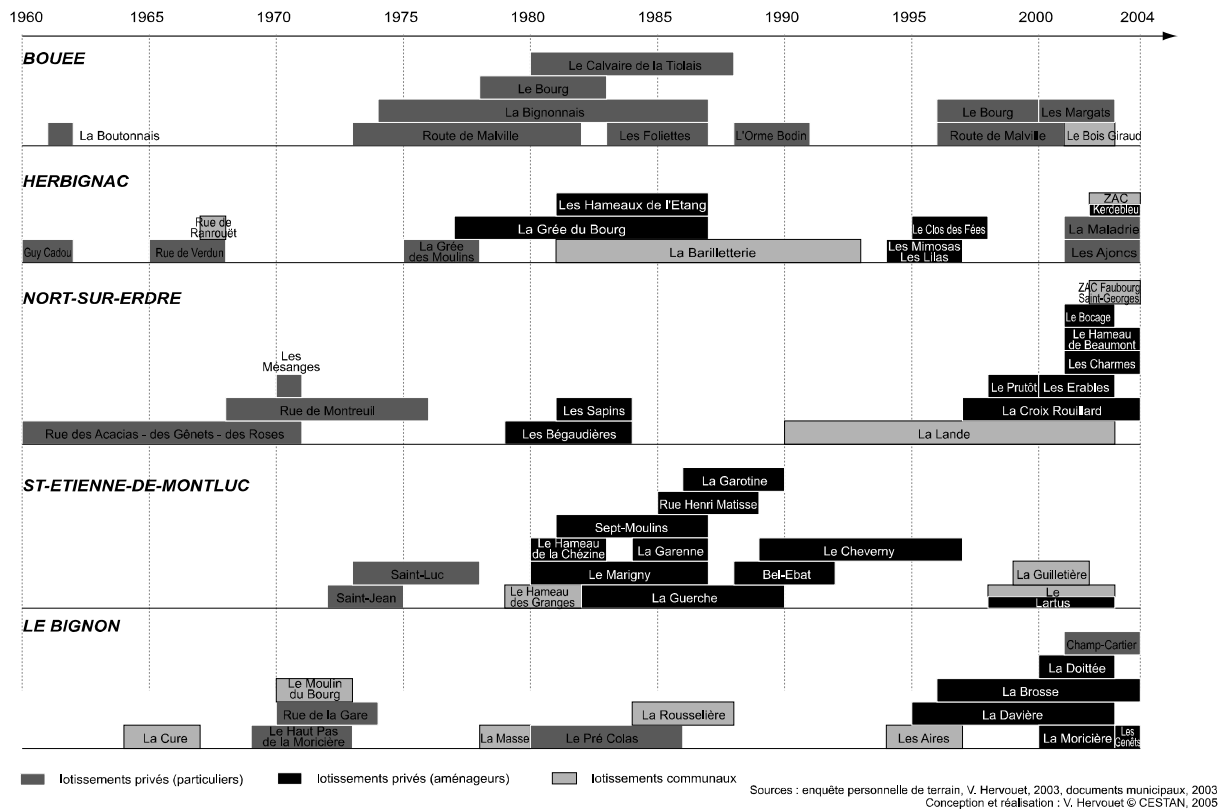
Par son positionnement géographique assez excentré, Bouée (Figure 9) se situe en marge des marchés fonciers nantais et nazairien jusqu'à la fin des années quatre-vingt-dix. Les élus municipaux, assez réticents à toute réalisation de lotissements, s'accommodent parfaitement de cette situation et la pression foncière se cantonne alors aux communes limitrophes plus attractives comme Savenay, Cordemais ou Saint-Étienne-de-Montluc.

L'urbanisation à Bouée se résume alors à quelques initiatives privées, plutôt dans les villages, qui alimentent un flux de maisons individuelles neuves très faible – de un à cinq logements par an. C'est seulement au gré de quelques événements ponctuels que des installations se font dans le bourg : la venue d'ouvriers travaillant à l'extension de la centrale électrique voisine

de Cordemais ou l'exil de travailleurs de nuit en quête de calme des Nouvelles Presses de la Presse Parisienne délocalisées à Nantes.

En 1997, avec la reprise du marché foncier et immobilier, puis en 2002 avec l'élection d'un maire plus ouvert à l'urbanisation, des projets de lotissements se concrétisent. Le modeste lotissement communal du Bois Giraud (huit parcelles) constitue surtout un premier signal vers des acheteurs potentiels qui ignorent parfois jusqu'à l'existence de Bouée. Dans une région aux opportunités foncières devenues rares, les trois zones à urbaniser prévues par le nouveau PLU de 2002 aiguisent très vite l'appétit des aménageurs privés et dès 2003-2004, deux lotissements de treize et dix lots sont construits. Dans cette même dynamique, le lotissement communal s'agrandit de sept lots supplémentaires, toujours sous gestion municipale.

Figure 9 : Chronologie des lotissements de cinq communes-échantillon de la métropole Nantes – Saint-Nazaire entre 1960 et 2003



L'arrivée relativement rapide de nouvelles populations inspire quelques inquiétudes à la Commune quant à sa capacité à gérer correctement les nouveaux besoins locaux. Le maire précise⁸⁵ ses craintes, chiffres à l'appui :

⁸⁵ Entretien réalisé en mairie de Bouée le 1^{er} septembre 2003.

« Ça fait quand même beaucoup de familles d'un coup. A mon avis, c'est un peu rapide parce que c'est mieux quand ça se fait dans le temps. La progression de cinq maisons par an, ce n'était peut-être pas assez. Mais là, on va se retrouver d'un seul coup avec trente, trente-cinq habitations : ça fait quand même pas mal. [...] On veut, nous, que ça reste à dimension humaine sur Bouée. [...] C'est quelque chose de nouveau parce que c'est vrai qu'avant, c'était des petits terrains dont les propriétaires étaient des indépendants.[...] Ca nous échappe un peu les perspectives. »

Un nouveau dynamisme démographique local est souhaité mais la municipalité le veut progressif et maîtrisé ; elle se montre très circonspecte sur les risques d'une urbanisation qui, sous la pression des aménageurs, serait trop massive.

- l'initiative partagée (Herbignac, Nort-sur-Erdre, Saint-Etienne-de-Montluc)

Herbignac, Nort-sur-Erdre et Saint-Etienne-de-Montluc (Figure 9) sont des communes où les initiatives privées et les lotissements communaux ont souvent cohabité. Pour répondre à une demande locale importante due à leur poids démographique, ces communes ont laissé se développer les projets immobiliers de propriétaires particuliers comme d'aménageurs. L'urbanisation s'est d'abord réalisée, dans les années soixante, par l'agrégation successive de parcelles privées mitoyennes – telle la rue Guy Cadou à Herbignac, la rue de Montreuil à Nort-sur-Erdre ou les lotissements Saint-Jean et Saint-Luc à Saint-Etienne-de-Montluc. Dans les années quatre-vingt, les aménageurs privés ont été les instigateurs d'opérations plus ambitieuses telles les Hameaux de l'Etang à Herbignac, la résidence des Sapins à Nort-sur-Erdre ou le lotissement Marigny à Saint-Etienne-de-Montluc. Après une décennie plus atone (1985-1995) - hormis à Saint-Etienne-de-Montluc où l'urbanisation s'est poursuivie -, la reprise du marché du logement en 1997 a, à nouveau, été alimentée par le secteur privé professionnel ; celui-ci est à l'origine, par exemple, du Clos des Fées à Herbignac ou du Hameau de Beaumont à Nort-sur-Erdre.

Durant ces quarante années d'urbanisation, des opérations communales ont, toutefois, été régulièrement réalisées. Elles ont souvent permis de maintenir un rythme d'urbanisation assez élevé. Dans un souci permanent de dynamisme local, les municipalités n'ont pas hésité à négocier avec des investisseurs privés pour pallier, par exemple, les carences d'un promoteur – la reprise de la voirie par la commune dans le lotissement de la Grée du Bourg - ou réaliser des opérations communes ; la ZAC de Kerdebleu à Herbignac associe la Commune à des compagnies

d'assurances, des banques ou des professionnels de l'immobilier ; l'ensemble du Lartus à Saint-Etienne-de-Montluc fait appel à un office HLM.

Epaulées par des services d'urbanisme compétents, les municipalités restent très prudentes quant à l'utilisation d'outils pour maîtriser le foncier et la pression qui s'exerce sur lui. Le droit de préemption urbain prévu par la loi SRU, par exemple, laisse le maire de Saint-Etienne-de-Montluc perplexe⁸⁶ :

« Quand vous avez mis un terrain à construire à une personne, si son terrain est constructible, vous ne pouvez l'empêcher de construire, vous ne pouvez l'empêcher de vendre son terrain. La préemption, c'est une possibilité qu'ont les collectivités ; il faut quand même faire attention, c'est aussi un pouvoir un peu arbitraire quand même. [...] D'ailleurs, on a vu dans certaines communes des droits de préemption qui ont été contestés, qui sont allés au tribunal administratif où la commune a perdu. »

En écho à ces propos, le premier magistrat nortais déclare⁸⁷ qu'il « ne voit[t] pas comment la Commune pourrait exproprier des propriétaires ; ça ne serait pas considéré d'utilité publique ».

Les trois municipalités n'entendent pas, pour autant, laisser l'urbanisation se développer sans contrôle sur leur territoire : elles prônent ainsi la négociation avec les lotisseurs, l'ouverture progressive des zones urbanisables, des « programmes un peu plus réduits pour les digérer » (maire de Saint-Etienne-de-Montluc) et une forte limitation du mitage. Consignée et effective dans le POS de Saint-Etienne-de-Montluc dès les années soixante-dix, cette lutte contre l'habitat dispersé semble relativement efficace à Nort-sur-Erdre avec « sûrement quelques anomalies », de l'aveu du maire lui-même. Sur ce point, la commune d'Herbignac éprouve plus de difficultés à juguler les nombreuses initiatives privées dans les villages. Ainsi par exemple, lors de la révision du POS en 1991, la municipalité s'est heurtée à une opposition véhémente de la part de propriétaires et a dû « débloquer » plus de cent hectares constructibles initialement affectés à un autre type d'occupation.

Malgré ces obstacles, la politique d'urbanisation de ces trois communes reste orientée vers une densification du bourg et son étalement progressif mais continu. Le maire de Saint-Etienne-de-Montluc résume cette recherche d'une croissance équilibrée en ces termes : « je ne souhaite pas qu'il y ait trop de lotissements en même temps ; je ne souhaite pas que ça s'arrête ; il faut renouveler. »

⁸⁶ Entretiens réalisés à la mairie de Saint-Etienne-de-Montluc en août et septembre 2003.

⁸⁷ Entretiens réalisés à la mairie de Nort-sur-Erdre en août et septembre 2003.

- une (trop ?) large ouverture aux investisseurs privés (Le Bignon, Oudon)

Les communes du Bignon (Figure 9) et d'Oudon n'ont, *a priori*, que peu de points en commun en terme d'urbanisation. Alors que la première s'est orientée, jusque dans les années quatre-vingt, vers la production régulière de lotissements communaux en complément de quelques constructions de particuliers, la seconde a favorisé, à la même période, le développement de petits lotissements (vingt à vingt-cinq lots au maximum) privés ou communaux. De même, si la municipalité du Bignon s'est très tôt préoccupée de concentrer les nouveaux arrivants dans le chef-lieu d'agglomération, celle d'Oudon a pris le contre-pied de cette orientation « *en développant l'urbanisation dans les villages où il n'y avait plus d'exploitations agricoles [soit] une dizaine de villages [qui] auraient pratiquement disparus parce que des anciens bâtiments d'exploitation seraient tombés alors qu'ils ont été restaurés*⁸⁸. »

C'est donc surtout la gestion des dix dernières années (1995-2003), au sortir de la crise du logement, qui a été comparable dans ces deux communes : les municipalités ont laissé le soin aux aménageurs privés de créer des lotissements voire même leur voirie. Les deux maires justifient ce choix sur deux credos : si pour l'un, « *[la Municipalité] n'a pas de services étoffés pour faire toute seule les lotissements* » (maire du Bignon), l'autre martèle que « *ce n'est pas obligatoirement le rôle de la Commune de faire des lotissements* » avançant le fait que « *pendant longtemps, on avait besoin de se faire connaître mais maintenant on a autre chose à faire ; on va plutôt laisser l'initiative aux investisseurs privés.* » Aussi, le rythme d'urbanisation des deux communes a souvent avoisiné vingt ou trente logements commencés par an (Tableau 55) depuis 1995.

Cependant, devant la pression foncière sans cesse croissante, les deux conseils municipaux ont émis les mêmes doutes sur le bien-fondé de cette politique d'ouverture dans le futur. L'élaboration de documents d'urbanisme bien pensés peut-elle suffire à « détendre » le marché foncier et à maîtriser une urbanisation à caractère exponentiel ? Sur cette question, le maire d'Oudon envisage une intervention publique locale :

« *Pour moraliser le marché, [les élus] s'interrogent aujourd'hui si on ne doit pas faire quelques lotissements communaux parce qu'on sent l'envolée des prix et ça nous inquiète.* »

Sur la possibilité de l'usage du droit de préemption urbain et la constitution de réserves foncières, l'élu ne juge pas la commune d'Oudon en capacité financière de le faire.

⁸⁸ Entretien réalisé avec le maire d'Oudon en septembre 2003.

Tout aussi conscient des dérives possibles du marché, le maire du Bignon se veut plus rassurant⁸⁹ sur la maîtrise du foncier communal :

« On a un droit de préemption mais quel intérêt d'aller acheter des terrains ? Tout est « z adé⁹⁰ » chez nous. Tous les terrains qui sont en zones de lotissements et en zones d'activités sont « z adés » donc on a automatiquement un droit de préemption. Mais on ne va pas acheter des terrains pour faire du stock et ce n'est pas une bonne méthode. La bonne méthode, elle consiste, lorsqu'on a fait la révision, à, zoner des espaces moins grands en constructible immédiat c'est-à-dire avoir [...] une terre de réserve pour l'avenir : les agriculteurs savent que ces terres sont appelées à être urbanisées, les propriétaires aussi. »

Il concède cependant, à propos des dernières années d'urbanisation intense qu'il aurait préféré que *« ce que [la commune] a eu sur cinq ans, ce soit étalé sur huit ans »*, comptant sur la raréfaction des surfaces constructibles (deux hectares) pour freiner cette cadence jusqu'à l'adoption envisagée d'un PLU⁹¹ en 2006.

- l'initiative privée encouragée (Mauves-sur-Loire)

Située à environ dix kilomètres de Nantes, Mauves-sur-Loire (Figure 9) n'a pourtant pas connu le flux d'urbanisation dont a bénéficié, dans les années soixante-dix et quatre-vingt, la commune voisine du Cellier (Tableau 55), pourtant plus éloignée de la ville-centre. Ce « saut d'urbanisation » s'explique par une réticence politique locale à accueillir des populations extérieures à la commune, possible source de perturbation de la vie locale. Le maire actuel de Mauves-sur-Loire, assez critique sur cet épisode, l'explique⁹² sans détours :

« Dans les années soixante-dix et quatre-vingt, Mauves est passée à côté pendant un moment, il faut dire les choses. On restait tranquilles, entre nous, le village gaulois, à l'aise. »

⁸⁹ Entretien réalisé avec le maire du Bignon le 29 août 2003.

⁹⁰ ZAD : Zone d'Activités Diverses.

⁹¹ PLU : Plan local d'Urbanisme.

⁹² Entretien réalisé en mairie de Mauves-sur-Loire le 24 août 2003.

Prenant progressivement conscience de la situation, la municipalité malvéenne met en place, en 1987-1988, la ZAC de la Davière. Toutefois, sa mauvaise conception de départ – des camions traversaient la zone résidentielle – ne crée pas un engouement particulier chez les acheteurs potentiels.

Elue en 1989 et désireuse de rompre avec les pratiques du passé, la nouvelle équipe municipale se lance dans une politique d'ouverture à l'urbanisation. Malgré un climat peu propice aux projets résidentiels, le nombre annuel de logements individuels double aussitôt (de cinq à dix) par rapport à la décennie atone précédente. La ZAC existante est modifiée ; des lotissements se construisent et les politiques sportives, culturelles, scolaires et de la petite enfance sont dotées de plus de moyens matériels et financiers.

Dès 1997-1998, de grands aménageurs privés déjà présents dans les communes proches de l'agglomération nantaise (à Sainte-Luce-sur-Loire et Thouaré-sur-Loire notamment) pénètrent le marché local en concevant et réalisant des lotissements. La reprise de l'activité foncière et immobilière aidant, les parcelles invendues de la ZAC, au prix de deux cents francs (trente euros) le mètre carré en 1987-1988, trouvent acquéreurs en 2003 à cent euros le mètre carré. Dans ce contexte général d'urbanisation favorisée par l'adoption d'un POS en 1998, quelques propriétaires terriens traditionnellement récalcitrants à l'idée de vendre leur patrimoine se décident à le faire. Les délivrances de permis de construire ⁹³ pour des maisons individuelles en résidence principale sont nombreuses : quarante-huit en 2000, soixante en 2001, quarante en 2002 et vingt-cinq en 2003.

Si l'objectif annoncé par le maire est un retour progressif à une « *ouverture maîtrisée* » et consignée dans le nouveau PLU en 2005, la « *densification des dents creuses de l'urbanisation autour du chef-lieu d'agglomération* » augure d'une poursuite constante de la croissance démographique à Mauves-sur-Loire, à court et moyen termes.

* Le profil des décideurs locaux

B. Kayser (1993) note que « *le mouvement économique rural n'est pratiquement jamais hiérarchique, cela dépend beaucoup de la personnalité municipale, du dynamisme de la société d'un bourg* ».

⁹³ Chiffres obtenus auprès dans le registre municipal des permis de construire de Mauves-sur-Loire.

L'étude des politiques d'urbanisation des communes-échantillon périurbaines – communes encore rurales il y a moins de quarante ans – a laissé transparaître l'importance de cette « personnalité municipale ». Le profil des décideurs locaux semble orienter assez sensiblement la conception que ces derniers se font du développement local et la nature des idées qu'ils souhaitent mettre en œuvre pendant leur mandat.

Au premier rang des élus municipaux, le maire occupe une place de choix et détient un pouvoir d'initiative souvent déterminant. Lors des entretiens avec ceux des communes-échantillon, le parcours professionnel, politique voire personnel de chacun s'est dévoilé plus ou moins spontanément, permettant une mise en perspective de ces caractéristiques avec l'action locale menée. Ce faisceau de facteurs (Tableaux 56 et 57) peut constituer un éclairage subjectif intéressant sur les différentes situations communales étudiées.

Tableau 56 : Profil personnel des maires des douze communes-échantillon périurbaines nantaises en 2003

Commune d'élection et de résidence	Tranche d'âge	Activité exercée dans la vie active	Lieu de résidence précédent (décennie)
Aigrefeuille-sur-Maine	50 -55	Viticulteur	commune (natif)
La Bernardière	50 -55	Conseiller bancaire	commune (natif)
Le Bignon	+60	Représentant agricole (RT)	agglomération nantaise (60')
Bouée	+60	Vendeur après-vente (RT)	Région parisienne (70')
Le Cellier	+60	Agriculteur - éleveur (RT)	commune (natif)
Herbignac	60 - 65	Arboriculteur	agglomération nantaise (40')
Joué-sur-Erdre	50 -55	Chef d'entreprise BTP	agglomération nantaise (90')
Mauves-sur-Loire	50 -55	Conseiller Académie Nantes	Outre-Mer (70')
Nort-sur-Erdre	55 -60	Dir. Adjoint Banque (PR)	Châteaubriant (70')
Oudon	60 - 65	Chef de zone CANA	commune (natif)
St-Étienne-de-Montluc	60 - 65	Chef d'entreprise (RT)	commune (natif)
St-Hilaire-de-Clisson	55 -60	Ingénieur informatique(PR)	St Macaire-en-M. (70')

RT : retraite ; PR : pré-retraite

Source : entretiens maires, V. Hervouet, 2003

L'origine géographique d'un maire, son activité professionnelle actuelle ou passée, la durée et la nature de son parcours politique, son vécu familial et culturel mais aussi, plus prosaïquement, la composition de son conseil municipal (Annexe 21) sont autant d'éléments qui conditionnent, plus ou moins consciemment, ses schémas de pensée, ses discours et ses actions. En tant que principal responsable politique d'un territoire en périphérie de ville, c'est un acteur à même d'influer sur la diffusion de l'urbanité dans les espaces périurbains. Ses prérogatives communales sont autant de leviers de décision pouvant favoriser ou contrarier les dynamiques territoriales examinées dans cette thèse.

Tableau 57 : Profil politique des maires des douze communes-échantillon périurbaines nantaises en 2003

Commune d'élection et de résidence	Nombre de mandats	Autres mandats		Mandats passés locaux	
		EPCI	CG	ADJ	CM
Aigrefeuille-sur-Maine	3	VP	non	0	0
La Bernardière	3	VP	non	0	0
Le Bignon	1	PDT	non	2	3
Bouée	1	VP	non	2	2
Le Cellier	5	VP	non	0	1
Herbignac	3	VP	oui	1	0
Joué-sur-Erdre	1	VP	non	0	0
Mauves-sur-Loire	1	VP	non	2	0
Nort-sur-Erdre	1	VP	non	2	1
Oudon	1	VP	non	4	0
St-Étienne-de-Montluc	2	VP	non	0	0
St-Hilaire-de-Clisson	1	VP	non	2	1

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

Source : entretiens maires, V. Hervouet, 2003

VP : vice-président ; PDT : président ; CG : conseiller général ; ADJ : adjoint au maire ; CM : conseiller municipal

- des maires attachés à la « culture locale » (La Bernardière, Le Cellier, Saint-Hilaire, Oudon)

Le maire de La Bernardière, âgé d'environ cinquante ans, est conseiller bancaire. Natif de la commune, il est élu maire une troisième fois consécutive en 2001. Il explique ⁹⁴, à propos de ses administrés, que « les gens sont très attachés à leurs racines ici », qu'« il y a un esprit très très famille », que « beaucoup de jeunes [...] se marient entre eux » et qu'« aujourd'hui, [sa] préoccupation, c'est d'assurer ce développement de façon maîtrisée, de façon à éviter de voir deux populations sur cette commune, que les nouveaux intègrent la culture locale et puis que les « bernardins de souche » aient le temps d'assimiler cette ouverture, cet apport de populations nouvelles. » S'il se démarque très prudemment des équipes municipales passées - « des braves gens qui n'avaient sans doute pas la perspective de ce que pouvait être l'évolution d'une commune, qui géraient plutôt au jour le jour en fonction des problèmes au quotidien que les gens pouvaient rencontrer » - ce maire entend néanmoins « conserver l'aspect vert de la commune » en tablant sur « huit, neuf, dix constructions par an » et proposer des parcelles d'environ 800 à 1 000 m² - « surface standard que les gens d'ici recherchent » - même s'il concède que sous l'effet d'une pression foncière croissante, « les surfaces vont peut-être perdre cent mètres carré ».

⁹⁴ Entretien réalisé avec le maire de La Bernardière le 25 août 2003.

Agriculteur-éleveur à la retraite, le maire du Cellier assume un cinquième mandat consécutif. Natif de la commune, il est élu conseil municipal dès 1971. A l'instar de son collègue de La Bernardière, il est soucieux de préserver la « culture locale » : « *il faut construire gentiment mais doucement [car] ce que veut la Municipalité aujourd'hui, c'est que la commune qui a un caractère particulier le garde* ». S'il défend son équipe municipale de conservatisme - « *il ne faut pas dire qu'on est fermés à l'urbanisation puisqu'on a prouvé depuis des années qu'on était [ouvert]* » - il réaffirme son ambition politique de « *ne pas ressembler à certaines [communes] qui ont accumulé les maisons les unes sur les autres, où maintenant c'est un village perpétuel qui fait que les habitants sont les uns sur les autres et que c'est un espèce d'aspect citadin. En tous cas, on ne le veut pas ici.* » ; l'allusion vise, très clairement, la commune voisine de Mauves-sur-Loire. Pour éviter un habitat trop dense, la surface des parcelles construites au Cellier est réglementairement d'au moins 1 250 m² voire parfois de 1 600 m² sur certaines zones.

Le maire de Saint-Hilaire-de-Clisson, ingénieur informaticien en préretraite, annonce ⁹⁵ fièrement être « *le premier maire qui ne soit pas originaire de Saint-Hilaire et le premier depuis cent ans qui ne soit pas agriculteur* ». Il est, en effet, originaire de Saint-Macaire-en Mauges, gros bourg industriel du Choletais distant d'environ trente kilomètres. Conseil municipal dès 1977 puis adjoint au maire à partir de 1983, il s'est accordé un « *mandat sabbatique* » (1995-2001) durant lequel il s'est « *exilé* » en Martinique, avant d'être élu maire en 2001. Cette forte intégration personnelle locale l'a persuadé de « *l'image particulière de Saint-Hilaire qui fait qu'il y a une très grande solidarité communale* ». Il assume totalement le fait que « *Saint-Hilaire est restée une commune rurale de base agricole [pour laquelle] le Conseil Municipal a la volonté de ne pas dépasser le chiffre annuel de quinze pour la construction de logements* ». Le maire envisage d'appliquer cette stratégie à travers la réalisation de « *gros lotissements mais par tranches* », à la seule discrétion communale ; ce contrôle, dans son esprit, permet de proposer des surfaces de lots variant de 800 à 1 200 m² contre seulement 600 à 700 m² dans les derniers lotissements privés autorisés.

Ancien salarié de la CANA ⁹⁶, le maire d'Oudon, a toujours habité la commune. Prenant une part active à la vie politique locale depuis une trentaine d'années - élu adjoint au maire en 1977, 1983, 1989 et 1995 puis maire en 2001 -, il exprime le souci primordial « *de ne pas gêner la qualité de vie* » de ses administrés par des constructions intempestives. Il s'est montré très sourcilleux quant à la prévision, dans le PLU de 2004, de terrains constructibles assez grands,

⁹⁵ Entretien réalisé avec le maire de Saint-Hilaire-de-Clisson le 25 août 2003.

⁹⁶ CANA : Coopérative Agricole la Noëlle Ancenis

d'aménagements paysagers suffisants et de parcelles bien dessinées notamment sur les bords de Loire. Cet édile municipal se dit convaincu par une urbanisation contenue - dix à quinze logements par an - mais continue pour maintenir une « *jeunesse locale* » ; s'il estime, en effet, que « *ça peut être dangereux d'avoir une croissance importante pendant un certain temps* », il reconnaît que lorsqu' « *on n'a plus de constructions, on ferme les écoles* », concluant que « *c'est assez compliqué* » comme équation à résoudre.

- des maires « non natifs » pour une évolution progressive (Bouée, Joué-sur-Erdre)

Malgré une situation géographique assez différente, les communes de Bouée et de Joué-sur-Erdre sont toutes deux en passe de sortir d'une urbanisation locale léthargique. Rompant avec une pratique politique bien ancrée, des maires non natifs de la commune ont contribué de façon déterminante à cette évolution. Elus pour la première fois en 2001, ils n'appellent pourtant pas à un changement radical mais préfèrent œuvrer pour une évolution progressive de la politique foncière communale.

Dans les années soixante-dix, l'actuel maire de Bouée a quitté la vie en région parisienne, peu satisfaisante à son goût, pour venir s'établir dans cette commune où il était régulièrement en villégiature. Dès son installation, il fait preuve d'un vif intérêt pour la vie communale : d'abord dans l'associatif (scolaire) puis dans la politique (lors des élections municipales de 1977 où il est battu dans une liste d'opposition). Habitué à côtoyer de nombreux clients dans sa vie professionnelle, il multiplie les initiatives d'animation communale et est intégré dans la majorité municipale au scrutin de 1983. Successivement simple conseiller (1983-1989) puis premier adjoint (1989-2002), il devient maire d'une équipe municipale qui s'est progressivement rajeunie et « désagricolisée » de son propre aveu ⁹⁷ : « *le Conseil Municipal, c'était des ruraux essentiellement âgés* ». Bien qu'à l'origine de plusieurs opérations de lotissements privés et communaux depuis 2003, le maire de Bouée n'envisage pas pour autant l'urbanisation massive de sa commune : « *on veut, nous, que ça reste à dimension humaine sur Bouée. Vingt-cinq maisons bien réparties, c'est bien parce qu'il y a quand même des arbres et des haies.* » Commune sans zone artisanale ni appareil commercial – à l'exception d'une épicerie multi-services ouverte en 2004 avec le soutien de la municipalité – Bouée affirme

⁹⁷ Entretien réalisé avec le maire de Bouée le 1^{er} septembre 2003.

haut et fort, par la voix de son maire, que « *si [elle] a un avenir, ça sera un avenir touristique* » dans le cadre d'un environnement « *vert et résidentiel* ».

Le maire de Joué-sur-Erdre, pour sa part, est sans doute l'exemple le plus marquant de transfuge politique parmi ses collègues des communes-échantillon. Adjoint au maire de Basse-Goulaine de 1983 à 1989, il quitte cette commune pour raisons familiales et réside à Nantes. A la fin des années quatre-vingt-dix, il décide de venir habiter à Joué-sur-Erdre où son entreprise est déjà implantée. Le contexte politique local d'alors est quasiment à la paralysie en terme d'urbanisation : depuis un demi-siècle, le poste de maire est occupé, à tour de rôle, par un couple de notables qui se montre réticent à l'idée d'accueillir des lotissements sur le territoire communal. Elu en 2001 comme conseiller municipal, le maire actuel se retrouve premier magistrat de la commune suite aux désistements tardifs de deux prétendants à l'investiture. Fort de son nouveau statut de « troisième homme » ayant évité une crise politique locale majeure, il demande aussitôt des efforts importants aux habitants en termes de rattrapage de fiscalité. Il veut donner à la Commune les moyens de ses nouvelles ambitions : le développement de lotissements communaux à raison d'une commercialisation de vingt à vingt-cinq lots tous les deux ou trois ans, l'aménagement d'une nouvelle zone artisanale et la construction de certains équipements scolaires ou sportifs. Néanmoins, comme à Bouée, ce tout nouveau volontarisme municipal s'accompagne de quelques réserves de la part du maire qui veut « *ouvrir mais faire de petites choses* », « *voir les clients et leurs « pavillonneurs » avant l'achat du terrain et la demande de permis de construire* », « *tenir compte du renouvellement [des occupants] dans les lotissements existants* ». L'ouverture se veut donc mesurée et surtout sous contrôle municipal.

- des maires « du cru » dynamiques (Aigrefeuille, Herbignac, Saint-Étienne)

A Aigrefeuille-sur-Maine, le maire est un viticulteur originaire de la commune. Elu directement à ce poste en 1989 puis réélu par la suite, il assume donc un troisième mandat consécutif. Lors de l'entretien ⁹⁸ qu'il nous a accordé - à laquelle étaient aussi conviés ses adjoints et le chef des services municipaux -, il se démarque du mode de gestion de l'équipe municipale précédente en affichant une volonté d'ouverture, de son point de vue, novatrice :

⁹⁸ Entretien réalisé le 26 août 2003.

« La culture de réflexion de l'occupation de l'espace que pouvaient avoir les élus n'était pas du tout la même qu'aujourd'hui. [...] Il faut, de toute façon, une réflexion d'ensemble, globale, que [la Municipalité] a eu à partir des années 1989-1990. [...] La volonté d'accueillir, elle existe ou elle n'existe pas sur une commune. [...] On s'en donne les moyens ou on ne s'en donne pas. [...] La volonté municipale a toujours été [depuis 1989] d'essayer de faire en sorte qu'il y ait une certaine volonté d'accueillir une population. »

Traduisant cette volonté politique d'ouverture, les documents d'urbanisme ont été mis en conformité avec ce projet : la révision du POS dès 1991 puis une seconde en 1994-1995 et enfin l'adoption d'un PLU en 2003 ont permis de rendre constructibles un nombre important de terrains. Malgré l'étude municipale des évolutions possibles – à partir de plusieurs scénarii fournis par un bureau d'étude – et la décision d'une croissance maîtrisée, les élus masquent avec peine leur inquiétude :

« [La municipalité] s'est donnée des limites pour les grandes opérations [...] mais avec le PLU, les propriétaires qui ont des parcelles constructibles vont tous vendre et que sur deux ou trois ans ; on assistera à des « pics » du nombre de permis. » (une adjointe au maire d'Aigrefeuille-sur-Maine, 26 août 2003)

Dans ce contexte périurbain de forte pression foncière, les perspectives démographiques communales sont l'objet de débats au sein même de la majorité municipale aigrefeuillaise.

Le maire d'Herbignac, fils lui-même d'un ancien adjoint de la commune, a d'abord été élu conseiller municipal dans l'opposition en 1983. Devenu maire aux élections suivantes, suite à un changement de majorité, il l'est resté depuis. Cet arboriculteur à la retraite est également conseiller général du canton ; il est le seul à assumer ce mandat parmi les maires des communes-échantillon. Partisan de la réalisation régulière et constante de lotissements, il justifie ⁹⁹ son choix par le fait qu' « en ayant une politique d'accueil, [la Municipalité] pense que la commune reste dynamique [créant ainsi] une ligne de dynamisme : on amène des élèves, les écoles fonctionnent, etc. » Vice-président de Cap Atlantique en charge des services urbains, le maire d'Herbignac n'envisage pas le développement de cette intercommunalité sans que sa commune puisse y jouer un rôle important ¹⁰⁰ :

⁹⁹ Propos recueillis le 27 août 2003 lors d'un entretien avec l'ancien adjoint à l'urbanisme d'Herbignac, actuel adjoint aux affaires sociales.

¹⁰⁰ Propos dont le maire d'Herbignac a la paternité mais qui ont été cités par le responsable des services techniques municipaux lors d'un entretien daté du 27 août 2003..

« Il y a des choses qui se passent sur la Côte [atlantique] mais il y a aussi un pôle urbain qui se trouve au nord de la communauté qui va fédérer un peu ce qui se passe dans le Nord avec les communes du Sud du Morbihan plus le canton d'Herbignac voire à aller sur Saint-Molf et Mesquer. »

Pour assumer ce statut, la municipalité prévoit un rythme constant d'urbanisation de cinquante à soixante logements construits par an dans les prochaines années.

Déclarant ironiquement *« porter cette tare »*, le maire de Saint-Etienne-de-Montluc, assume parfaitement ses origines locales. Pour autant, ce chef d'entreprise, tout juste à la retraite, entend *« conserver une cité dynamique »*. Il a pris les rênes de sa commune en 1995 sans jamais avoir été conseiller municipal au préalable. Réélu aux élections de 2001, ce maire s'est donné le projet ambitieux d' *« essayer d'anticiper, de savoir ce qu'on veut que la commune devienne dans vingt ans »* tout en notant le décalage du *« temps court des mandats électoraux »* et du *« temps long de l'aménagement du territoire »*. Prenant à la fois en compte la nécessité, selon lui, de *« ne pas recréer ce que les gens ont quitté à savoir la ville (de Nantes) »* mais aussi l'écueil *« de devenir une cité qui vieillirait avec que des personnes âgées »*, lui et son équipe municipale ont fait le choix de *« laisser les opérations privées (de lotissements) se développer pour se concentrer sur les équipements publics »*. Il s'autorise cependant le droit de refuser ces opérations lorsqu'elles ne respectent pas les conditions de sécurité et de circulation exigées par la collectivité. Dans cette recherche d'un développement équilibré, il résume sa pensée en prônant la prudence *« pour ne pas exploser (démographiquement). »*

- des maires « nouveaux résidents » soucieux d'ouverture (Nort, Mauves, Le Bignon)

Avec la première « onde d'urbanisation » des années soixante, soixante-dix et quatre-vingt, les espaces périurbains ont accueilli un grand nombre de « nouveaux résidents ». Les communes les plus proches des pôles urbains ou celles d'un poids démographique suffisant pour

proposer un niveau d'équipement attractif ont été les plus sujettes à cette « pavillonnarisation ». Ce sont ainsi dans ces deux catégories de communes que les maires issus de ces « nouveaux résidents » sont les plus fréquents. Mauves-sur-Loire et Le Bignon, à moins de quinze kilomètres de Nantes, et Nort-sur-Erdre comptant plus de 5 000 habitants au début des années quatre-vingt, en sont de parfaites illustrations.

Pour des raisons professionnelles, le maire de Nort-sur-Erdre s'est installé dans la commune en 1973, en provenance de Châteaubriant. Au contact de la population nortaise par son travail, et désireux de s'intégrer localement, il se fait connaître par le biais du milieu associatif sportif. Sollicité par le maire sortant, en 1977, pour faire partie du conseil municipal, il est élu dans la majorité. Mais au nom d'une libre parole qu'on ne lui accorde pas et d'un désaccord sur la pratique politique de certains élus influents de sa liste, il rejoint l'opposition. Battu aux élections de 1983 avec cette opposition - il ne voulait et n'aurait été éligible que si sa liste avait remporté le scrutin -, il devient premier adjoint au maire, en 1989, lorsque celle-ci l'emporte. Successivement chargé des Finances, de l'Urbanisme et des Sports sur une période de douze ans (1989-2001), il prend la succession du maire sortant en 2001 ; celui-ci, par ailleurs conseiller général, ne souhaite plus cumuler plusieurs mandats importants. Préretraité du secteur bancaire en janvier 2003, il peut alors se consacrer entièrement à sa tâche d' élu. Ce parcours politique atypique - au moins dans ses prémices - et ses prises de position courageuses peuvent être analysés comme la marque d'un désir profond de sa part, d'œuvrer au dynamisme de sa commune et de prendre ses responsabilités dans les choix faits. Même issu du sérail, il défend¹⁰¹ des convictions fortes comme le fait que « *Nort-sur-Erdre en tant que pôle secondaire doit continuer à se développer* », que « *les décisions sont à prendre à très très long terme* » et que de ce fait, « *il ne faut pas prendre de décisions qui pourraient compromettre le développement de la commune dans les vingt ou trente ans qui viennent* ». Il reproche d'ailleurs ce manque de vision à longue échéance aux élus des années soixante-dix et quatre-vingt, déplorant le « *retard pris en terme de maîtrise du foncier et surtout des équipements.* » Malgré tout, il mène une politique d'ouverture à l'urbanisation en prenant soin de négocier la construction de logements sociaux avec les aménageurs privés, et de « *largement utiliser [le droit de préemption urbain] pour dessiner Nort-sur-Erdre pour les dix ou vingt ans qui viennent.* » Il table aussi sur un rythme d'environ cinquante à soixante logements commencés par an à l'instar de la municipalité d'Herbignac.

¹⁰¹ Propos recueillis lors d'un entretien réalisé le 27 août 2004 avec le maire de Nort-sur-Erdre.

Le maire de Mauves-sur-Loire partage avec celui de Nort-sur-Erdre une installation dans la commune dans les années soixante-dix, un passage dans l'associatif et une opposition aux structures politiques traditionnelles en place. Mais quelques spécificités de positionnement local les différencient aussi.

Revenu d'Outre-mer, il rachète la maison malvéenne de ses ancêtres et s'y installe. Battu très nettement aux élections municipales de 1977 sur une liste d'opposition radicale au conseil municipal en place, il milite pendant une dizaine d'années à l'Amicale Laïque. Sur une liste de large ouverture politique cette fois-ci, il est élu en 1989 et devient premier adjoint pendant douze ans. En 2001, le maire sortant ne se représentant pas, il lui succède à la tête d'une équipe municipale profondément remaniée - avec seulement cinq ou six élus sortants. Il met aussitôt en application son principal thème de campagne : l'entrée de Mauves-sur-Loire dans la Communauté urbaine de Nantes au 1er janvier 2002. En entretien, le maire explique la situation avant cette date :

« Il y a deux ans, on était encore une commune qui ne relevait d'aucune structure intercommunale. On était voisins de Nantes, d'Ancenis, de Saint-Mars(-du-Désert), de la Chapelle-Basse-Mer mais on ne touchait à personne donc ça prouve bien que c'était chargé en histoire [avec] la tradition des bourgeois nantais installés à Mauves-sur-Loire dans leurs résidences secondaires »

Fustigeant ainsi le souci de préserver jalousement la commune des intrusions extérieures, le maire récuse l'idée reprise par les anciens élus municipaux (y compris jusqu'en 2002) de « préserver l'identité de la commune et ne pas se noyer dans la ville ». Au contraire, travaillant à Nantes et appréciant ce cadre urbain, il est intimement persuadé que Nantes Métropole reconnaîtra à sa commune la spécificité revendiquée de « poumon vert » sur les bords de Loire, à préserver donc de toute urbanisation intempestive. Avec cette entrée dans l'intercommunalité, il pense que « paradoxalement, la commune n'a non seulement pas perdu son identité mais que celle-ci s'est affirmée. »

Pour joindre les actes à la parole, il promet de ne pas étendre les zones constructibles à Mauves lors de l'élaboration du PLU en 2005 contrairement à la révision du POS de 1998. Sur ce point, le maire reconnaît d'ailleurs que « ces quatre dernières années (1999-2003), il a été réalisé un plan [d'urbanisation] imaginé (au départ) sur dix ans ce qui veut dire que [la commune] n'était pas maître du jeu ».

Malgré, un profil de notable politique local - conseiller municipal en 1971, adjoint au maire en 1977, 1983 et 1989, puis maire en 1995 et 2001 – le maire du Bignon n'est pas originaire de la commune ; il y a rejoint son épouse. Grâce à son métier de représentant agricole,

il a réussi à concilier un réseau professionnel et une reconnaissance personnelle pour s'ancrer localement. Aujourd'hui retraité, il est président de la communauté de communes de Grand-Lieu et a brigué, sans succès, un siège de conseiller général aux élections cantonales de 2004. Il s'est toujours montré actif en matière de développement économique et de politique d'urbanisation sur sa commune comme dans l'intercommunalité qu'il dirige. Si, en 1982, la municipalité, à travers le POS, se donne comme objectif de lutter en priorité contre le mitage qui menace la vitalité du bourg, c'est surtout une politique de densification de ce bourg qui est poursuivie depuis. Selon une vision assez libérale de l'urbanisation, le maire a ainsi laissé les aménageurs privés réaliser des lotissements, préférant la concertation à l'épreuve de force, la fidélité des promoteurs – présents depuis de nombreuses années - à leur interdiction pure et simple.

De manière générale, quel que soit son profil, le maire apparaît bel et bien comme un maillon important du développement local. Les prérogatives liées à son statut agissent bien sûr de façon déterminante mais la sensibilité politique, le mode de gouvernance, le pouvoir de persuasion, la personnalité, les capacités de gestionnaire, la faculté à communiquer sont autant d'éléments qui entrent aussi en jeu. Si le rôle du conseil municipal qui œuvre à ses côtés a été, il est vrai, minimisé dans cette analyse, le maire, qui y fait d'ailleurs souvent ses armes, en reste l'animateur principal.

2.5 La gestion municipale de l'urbanisation

Accepter ou non l'urbanisation du territoire communal constitue le premier niveau de décision de la politique municipale en matière d'urbanisme. En prévoir les modalités, lorsque les lotissements où l'habitat isolé se développe, est une seconde étape qui oriente tout autant la nature de l'urbanisation locale.

Évoquée partiellement lors de l'étude des rythmes et périodes d'urbanisation des communes ou du profil des décideurs locaux, cette gestion peut s'appréhender plus nettement encore à travers une série d'observations et d'indicateurs sur l'évolution paysagère et sociale de la configuration des lieux.

2.5.1 Le mode de conception des lotissements

Le lieu d'implantation et la configuration des lotissements sont à la mesure de l'exigence de chaque municipalité sur la qualité souhaitée des implantations résidentielles et sur les moyens que la commune se donne pour que cette qualité soit respectée (Annexe 20).

Les investigations de terrain dans les communes-échantillon ont mis en évidence certains facteurs locaux révélateurs du volontarisme communal : la superficie des parcelles constructibles et son évolution (Tableau 58), le positionnement des lotissements au sein de l'espace communal, les relations avec d'éventuels aménageurs privés ou les tentatives pour maîtriser les prix du foncier local. Ce sont plus globalement les conditions d'entrée de l'urbanité sur les communes-échantillon qui apparaissent alors ; le degré d'imprégnation de la société locale par cette urbanité en dépend fortement.

Tableau 58 : Indicateurs fonciers dans les douze communes-échantillon périurbaines nantaises sur la période 1970-2003

Communes en s'éloignant de la ville-centre	Taille parcelles (m ²)			Prix du m ² viabilisé (E)			Aménageurs	
	70'-80'	90'-00'	2003	70'-80'	90'-00'	2003	Nb	Déc
Mauves-sur-Loire	1250	600	*	30	*	100	3	90'
Le Bignon	2500	*	900	8	45	65	2	90'
Le Cellier	1500	*	1 300	*	25	40	3	80'
St-Étienne-de-Montluc	850	600	800	15	30	60	3	80'
Aigrefeuille-sur-Maine	1500	1250	550	*	25	45	2	80'
Oudon	*	1100	800	3	15	45	1	80'
Nort-sur-Erdre	900	600	800	5	45	60	3	70'
Herbignac	900	*	500	5	15	25	2	70'
St-Hilaire-de-Clisson	*	650	1 000	*	45	55	1	90'
Bouée	*	*	700	*	15	50	2	00'
Joué-sur-Erdre	600	*	900	*	*	30	1	00'
La Bernardière	500	*	900	*	15	30	0	*

NB : La taille et le prix du mètre carré sont des valeurs moyennes, les disparités étant par ailleurs très grandes.

Déc : décennie d'arrivée des aménageurs privés sur la commune.

* Taille et disposition des parcelles : entre aération et densification

Sur les douze municipalités des communes-échantillon, quatre ont la volonté de proposer des parcelles constructibles de moyenne ou grande taille afin de maintenir un cadre local peu dense. En effet, les maires de La Bernardière, du Cellier, de Joué-sur-Erdre et de Saint-Hilaire-de-

Clisson mettent en avant la menace d'une trop grande concentration de l'habitat qui affecterait la qualité de vie communale.

« On est dans une commune verte, et bien essayons de conserver cet aspect dans nos grandes imputations. Parce que si des gens font construire ici, c'est qu'ils recherchent un certain style de vie. [...] S'ils veulent de l'urbain-urbain, ils n'iront pas là. Ils iront à Clisson, ils iront ailleurs mais pas là. [...] 800 à 1 000 m², c'est la surface standard que les gens d'ici recherchent. » (Maire de La Bernardière)

« Jusqu'à preuve du contraire, tous ceux qui ont acheté [des parcelles de 1 500 m²] y sont encore pour beaucoup, ont trouvé cela plutôt agréable plutôt que de voir le ballon passer chez le voisin toutes les 3 minutes ; chacun est un peu chez soi et, à mon avis, dans un environnement plutôt plus agréable, me semble-t-il, que la maison à 400 ou 600 m² de terrain. » (Maire du Cellier).

Dans les faits, la municipalité de Joué-sur-Erdre a racheté, à un lotisseur, un terrain pour y dessiner vingt-deux lots de 900 m² ; le projet initial en prévoyait trente-deux d'une superficie moyenne de 600 m².

Le conseil municipal de Saint-Hilaire-de-Clisson prévoit, de son côté, de proposer des lotissements communaux avec des surfaces de parcelles variant entre 800 et 1 200 m² soit parfois le double de celles des lotissements privés antérieurs.

Respectant la volonté municipale de « végétalisation », les sociétés France Terre et Terre Océane (Groupe Ataraxia) ont remporté la mention « respect de l'environnement » du prix arturbain.fr 2003 pour l'opération « Parc résidentiel de la Vinalière au Cellier (44) » (Photos 1 et 2) qu'elles ont réalisé en partenariat. Il s'agit d'une opération résidentielle de cinquante-huit maisons individuelles sur un terrain de 181 000 m² dont 36 % consacrés aux espaces communs ; la taille des lots s'échelonnant de 1 200 m² à 3 000 m². L'opération s'organise autour d'un parc public composé comme celui des grandes propriétés de la région. Au Nord, une allée plantée droite conduit à un espace circulaire centré sur un bassin. Vers le Sud, le parc suit le vallon qui mène à l'étang. » (Lettre du SNAL¹⁰², mars 2004)

¹⁰² Lettre consultable sur www.snal.fr.

Photo 1 : Intégration paysagère
du lotissement de la Vinalière
(Le Cellier, décembre 2004)



Photo 2 : Voirie volontairement basique
du lotissement de la Vinalière
(Le Cellier, décembre 2004)



D'autres communes-échantillon sont tiraillées entre cette crainte d'une urbanisation trop dense et la loi du marché foncier. Si le refus des petites parcelles relève des mêmes raisons environnementales que précédemment, la présence d'aménageurs privés complique, selon ces communes, ce dessein. Décidés à réaliser des opérations lucratives en vendant de nombreuses parcelles de petite taille (Photo 3), ces professionnels du foncier tendent à diminuer la superficie des parcelles constructibles ou à élargir « vers le bas » l'éventail des surfaces proposées comme au Bignon (de 600 à 1 500 m²), à Bouée (de 600 à 900 m²), à Nort-sur-Erdre (de 650 à 1200 m²), à Oudon (700 à 900 m²) ou à Saint-Etienne-de-Montluc (de 600 à 1 000 m²).

Photo 3 : Densité élevée de maisons
dans la Rue des Colverts
(Le Bignon, juillet 2004)



Photo 4 : Petites parcelles et habitat dense
dans la Rue de Bretagne
(Mauves-sur-Loire, mars 2005)



Photo 5 : Aire de jeux d'un lotissement, dans la Rue des Côteaux (Aigrefeuille-sur-Maine, juillet 2004)



Photo 6 : Rond-point d'entrée d'agglomération sur la Nationale Nantes-Niort (Aigrefeuille-sur-Maine, septembre 2005)



Des communes-échantillon, enfin, proposent des parcelles de petite taille en phase avec leur volonté de densifier le chef-lieu d'agglomération – comme à Mauves-sur-Loire (Photo 4), et à Herbignac – ou d'aménager des espaces verts collectifs au détriment de jardins privés modestes dans le cas d'Aigrefeuille-sur-Maine (Photo 5). L'offre et la demande y sont les composantes majeures de régulation du marché foncier. Les interventions communales sont moins nombreuses et contraignantes que dans les deux premiers groupes de communes. Par voie de conséquence, les surfaces moyennes des parcelles constructibles sont plus faibles qu'ailleurs : de 500 à 600 m² à Aigrefeuille-sur-Maine, de 300 à 800 m² à Herbignac (en agglomération) et d'environ 600 m² à Mauves-sur-Loire.

* Densification du bourg et urbanisation des villages

La localisation des zones urbanisées ou à urbaniser au sein de l'espace communal a un impact déterminant dans le profil paysager de la commune d'accueil. Densifier ou étendre son noyau aggloméré principal (le bourg) contribue à évoluer vers un cadre plus urbanisé voire urbain (chapitre 6) constitué d'une multitude de rues entrelacées, d'une voirie et d'un mobilier urbains et d'une place réduite du végétal. Développer la construction dans plusieurs hameaux ou villages, au contraire, est plus à même de maintenir un caractère champêtre et être un frein au développement de l'urbanité.

Les communes d'Herbignac (POS 1991, PLU 2006), de Mauves-sur-Loire (POS 1998), d'Aigrefeuille-sur-Maine (POS 1991, PLU 2003), du Bignon (POS 1995, POS 2003) et de Saint-

Etienne-de-Montluc (POS 1995) se sont dotées d'un dispositif réglementaire favorable à la densification de leur agglomération.

D'autres communes n'ont pas traduit cette volonté dans les textes, mais les observations de terrain montrent que leurs politiques d'implantation des lotissements intègrent la maîtrise du mitage dans les démarches urbanistiques locales.

Ainsi, à Saint-Hilaire-de-Clisson, à La Bernardière ou à Nort-sur-Erdre, l'ensemble¹⁰³ des lotissements a été construit en contiguïté avec le bourg.

A Bouée, les élus souhaitent même que l'apparition de lotissements à proximité du centre du bourg permette d'élargir la voirie existante, de réaligner les maisons les plus anciennes et de concevoir un nouveau schéma de circulation routière moins dangereux pour piétons et vélos ; le bourg « *aujourd'hui sclérosé*¹⁰⁴ » se transformerait en un espace plus ouvert, plus convivial et plus sûr.

Dans le même ordre d'idée, la commune d'Aigrefeuille-sur-Maine, a réalisé un complet réaménagement de son centre-ville par l'institution d'une zone limitée à trente kilomètres à l'heure et la réalisation de giratoires en entrée de commune (Photo 6) ; son maire nous a fait d'ailleurs remarquer que « *le giratoire, c'est un aménagement urbain* » et que, depuis ces travaux, « *on a l'impression qu'on rentre dans un secteur qui s'urbanise complètement différemment.* »

Trois communes, enfin, présentent une assez grande dispersion de l'habitat neuf entre bourg et villages et ne remettent pas en cause, pour l'instant, cette orientation.

Si le maire de Joué-sur-Erdre compte créer de nouveaux lotissements près du centre-bourg, il assume le développement de grandes zones pavillonnaires dans les villages que sont La Demeure et Notre-Dame-des-Langueurs.

De manière plus volontariste, la municipalité du Cellier a choisi une dissémination relative des zones de construction comme l'explique son maire :

« Une particularité de la commune, c'est que nous avons créé des secteurs. Même si la dernière modification de POS - à la fin des années quatre-vingt-dix - a recentré le bourg, nous avons réparti la population en grossissant les villages et en grossissant le bourg. - on a sept ou huit villages très importants – en estimant que la population était mieux répartie, que ça donnait un meilleur climat social. »

¹⁰³ A une exception près : le lotissement du Clos de la Boulaire à Saint-Hilaire de Clisson, situé hors agglomération.

¹⁰⁴ Propos du maire de Bouée, le 1^{er} septembre 2003.

La commune d'Oudon s'est orientée vers cette même stratégie de dispersion jusqu'en 2003. L'INAO¹⁰⁵ a alors rendu des terrains agricoles non constructibles¹⁰⁶ alors qu'ils étaient parfois destinés à l'extension de lotissements situés dans l'agglomération. Contraint et forcé, le maire d'Oudon « *a tenu compte de leur position (celle des représentants de l'INAO) pour développer en n'ayant pas le choix* » et « *quatre zones (hors agglomération) ont été définies en équilibrant au niveau de la commune de façon à ce que ce ne soit pas tout du même côté (de la RN 23 Nantes-Ancenis)* ». C'est ainsi qu'en 2004, la barre des 50 % d'oudonnais résidant hors du bourg a été franchie.

Le choix fondamental de la morphologie communale révèle assez fortement l'état d'esprit des équipes municipales qui peuvent ainsi encourager ou décourager les futurs accédants à la propriété à s'installer sur leur territoire. L'offre locale est, en ce sens, très significative. Ainsi, quoi de commun entre les petites parcelles à Mauves-sur-Loire et les grands terrains du Cellier (Tableau 58) ? Malgré la réserve observée habituellement à propos des communes voisines, le maire de Cellier ne peut s'empêcher de constater qu' « *à Mauves, ça se citadinise trop vite !* ». Urbanité et citadinité (distinction analysée dans le chapitre 6) apparaissent ainsi au cœur des enjeux locaux, dans les espaces périurbains, chez ceux qui les acceptent comme chez ceux qui les redoutent. Le niveau de visibilité des communes à l'extérieur de leur territoire est révélateur de ce positionnement.

2.5.2 Le niveau de visibilité des communes

L'attractivité d'une commune, en l'occurrence périurbaine, tient certes à des facteurs géographiques – proximité de la ville-centre, desserte routière et ferroviaire - qu'elle maîtrise peu ou prou mais est aussi fonction de la visibilité que cette commune se construit sur la scène foncière, immobilière, économique et sociale. Veut-elle se « donner à voir » ou, au contraire, rester dans un relatif anonymat ? Entretien-elle son image de marque pour attirer de nouveaux habitants ou privilégie-t-elle avant tout les besoins de ses habitants ? Imagine-t-elle son avenir à travers le renouvellement permanent et extérieur de sa population ou croit-elle à son auto-régénérescence ? Les choix stratégiques quant au développement local se jouent à tous ces niveaux.

¹⁰⁵ Institut National des Appellations d'Origine

¹⁰⁶ Confronté à la même menace de classement par l'INAO, le maire du Cellier a déclaré s'être « entendu » avec l'INAO pour éviter cette situation, sans vouloir préciser le contenu de la négociation et le marché conclu.

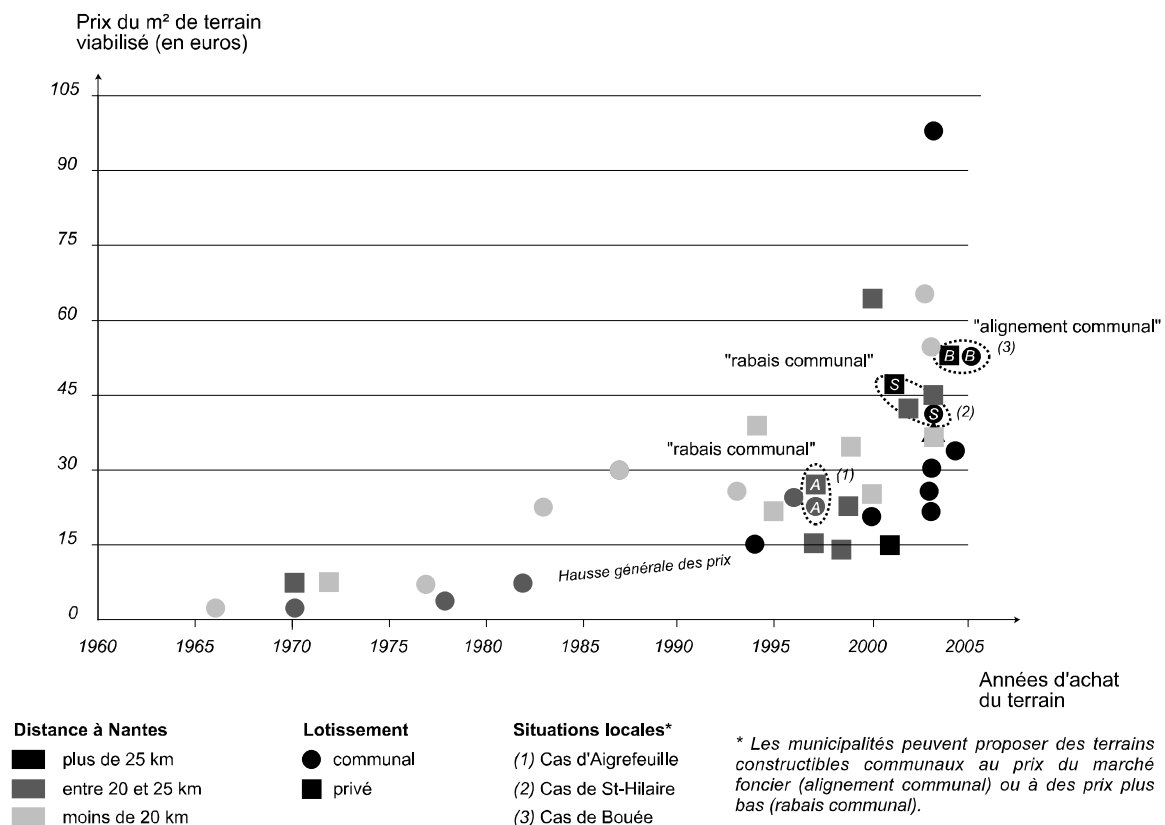
* La « préférence communale » : un frein à l'arrivée de nouvelles populations

Investies du devoir de répondre aux besoins de leurs administrés, les municipalités ont toutes à cœur de rendre possible l'accès à la propriété à ceux qui le souhaitent – notamment les jeunes après décohabitation et les ménages en location. Néanmoins, dans les faits, les politiques communales diffèrent. Deux points semblent permettre leur évaluation : les efforts pour maîtriser les prix fonciers face à la loi du marché et le traitement des demandes de permis de construire.

- l'action municipale sur les prix du foncier

Quatre communes-échantillon œuvrent pour que des terrains constructibles communaux ou privés soient proposés à un prix en deçà de celui du marché foncier libre (Figure 10). Pour y parvenir, trois stratégies municipales différentes ont été échafaudées.

Figure 10 : Prix des terrains constructibles dans les communes-échantillon de la métropole nantaise entre 1960 et 2004



Sources : dossiers permis de construire, entretiens maires, 2004
 Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

A La Bernardière (depuis les années soixante-dix) et à Saint-Hilaire-de-Clisson (depuis 2002), la prise de contrôle quasi totale des zones constructibles par la Commune a permis de ne réaliser que des lotissements municipaux. Faute d'acteurs privés, il est difficile de mesurer l'impact de cette politique sur le niveau des prix à La Bernardière. Par contre, le caractère récent de la « reprise en main » de l'urbanisation par la Commune, à Saint-Hilaire-de-Clisson, rend possible la comparaison privé/public sur les dernières opérations réalisées : en 2003, un lotissement communal a proposé des parcelles au prix moyen de quarante-et-un euros le mètre carré viabilisé alors qu'un aménageur privé en a vendu à cinquante-trois euros le mètre carré l'année suivante. Même si la hausse continue des prix entre 2003 et 2004 minore ce chiffre, le « rabais communal » consenti s'élève à 23 %.

De son côté, la municipalité d'Aigrefeuille-sur-Maine a fait le choix de la simultanéité de l'offre public/privé en laissant les aménageurs privés ou les particuliers réaliser des lotissements à côté d'une offre communale moins pléthorique mais meilleur marché. En 1997, par exemple, les parcelles d'un lotissement communal se sont vendues à cent-cinquante francs (environ vingt-trois euros) le mètre carré contre cent-soixante-quinze francs (environ vingt-sept euros) pour celles d'un lotissement privé ; le « rabais communal » est de l'ordre, ici, de 14 %.

Entre prise de contrôle et libéralisme, la commune du Cellier explore une troisième voie : la négociation directe avec les aménageurs privés. Elle obtient, par exemple, de ces derniers qu'ils commercialisent des parcelles à bâtir de grande taille, à des tarifs très concurrentiels - 38 euros le mètre carré viabilisé en 2003 – dans le lotissement de la Vinalière (Photos 1 et 2) en échange de la suppression du projet de ZAC initial qui aurait induit de nombreuses contraintes pour les constructeurs.

De façon sans doute moins ambitieuse, la commune de Nort-sur-Erdre a opté pour une réduction de la taille des parcelles et un accès réservé aux seuls primo accédants dans quelques lotissements bien précis ; cela dénote cependant d'une volonté municipale de limiter le risque local de sélection sociale tout en acceptant la densification de la commune.

Les autres communes-échantillon, selon des logiques diverses, n'exercent pas d'actions particulières pour maîtriser le prix du foncier : la faible demande locale ne le nécessite pas à Bouée ; la priorité de générer des recettes pour le budget municipal est incompatible avec une telle politique à Joué-sur-Erdre ; Le Bignon, Herbignac, Mauves-sur-Loire, Oudon et Saint-Etienne-de-Montluc laissent, souvent par impuissance ou par passivité, le soin au marché de fixer les prix..

Au final, les municipalités s'inquiètent toutes –sauf celles de Joué-sur-Erdre et de Bouée - de la flambée des prix et du devenir des jeunes « autochtones » désireux d'accéder à la propriété mais parfois contraints de quitter la commune, faute d'une offre adéquate.

- le traitement des demandes d'achat de terrains constructibles

Juridiquement¹⁰⁷, chaque ménage demandant à faire construire dans une commune doit être traité de façon équitable quelle que soit sa provenance géographique. Aussi, quelques municipalités usent de stratagèmes pour privilégier ou en tenir compte de la demande locale sans se mettre explicitement hors-la-loi. Le maire du Bignon le reconnaît de bonne foi :

« Dans un lotissement communal, est-ce qu'on a vraiment le droit de réserver des terrains pour une population particulière ? Réglementairement, je ne pense pas que ce soit légal. Ce que l'on fait, lorsqu'on sait qu'il va y avoir un lotissement et qu'il y a des gens de la commune qui sont intéressés, (c'est qu'on) leur demande de venir déposer une demande en mairie. Ces demandes, nous les transmettons aux lotisseurs qui contactent en premier ces clients là avant de vendre aux autres. » (Entretien du 29 août 2003)

Cette pratique de pré-commercialisation - à partir d'une liste d'attente établie par l'autorité municipale - peut revêtir des formes beaucoup plus contestables lorsque des critères de choix autres que celui de l'ordre d'inscription sont mis en avant. C'est pourtant cette méthode que le maire de Saint-Hilaire-de-Clisson reconnaît pratiquer et qu'il détaille :

« Les critères, ce sont l'ordre d'arrivée ou l'ordre d'inscription, l'appartenance à la commune - alors soit d'origine, soit un locataire, soit quelqu'un qui veut revenir -, soit quelqu'un qui travaille sur Saint-Hilaire mais qui n'est pas de Saint-Hilaire. Et puis après, s'il reste de la place, on prend les autres. » (Entretien du 28 août 2003)

Pour sa part, le maire de la Bernardière reconnaît avoir en permanence (depuis 1997 en fait) « une liste d'attente d'une trentaine de noms pour [avoir] les pré-réservations avant ». Ce fut notamment le cas pour quinze lots communaux en 2004. Il avoue, en 2003, que « depuis deux ou trois ans, la demande est tellement forte que dans les réservations, [la municipalité] privilégie d'abord les gens qui sont d'ici » et

¹⁰⁷ Tel que le stipulent les Codes de l'Urbanisme et des Collectivités Territoriales.

fait alors remarquer que « *quelqu'un qui habite la commune et qui veut faire construire attend facilement deux ou trois ans alors que beaucoup de demandes extérieures se résument à la question « est-ce que vous avez quelque chose de libre en ce moment ? »* ». Il se défend de toute ségrégation intempestive, invoquant la conformité de la démarche avec le désir de certains de ses administrés :

« On nous] a même reproché qu'il y a eu trop de gens de l'extérieur qui étaient venus habiter dans le Domaine de la Roche ». (op. cit.)

Si ces trois maires reconnaissent que leur municipalité use de méthodes basées sur la préférence locale, ceux des neuf autres communes-échantillon ne décrivent pas de telles pratiques ; affirmer avec certitude qu'elles n'y existent pas serait sans doute imprudent mais leurs réponses claires à nos interrogations sur le sujet nous rendent plutôt enclins à le penser.

* La volonté municipale de nouer des liens avec l'extérieur

Par leur politique de communication – au sens large du terme -, les communes s'exposent au regard de l'extérieur en suscitant l'envie ou, au contraire, en dissuadant les différents acteurs – aménageurs, chefs d'entreprise, ménages - de s'y intéresser. Cette volonté de nouer des liens se lit assez significativement dans les prises de position vis-à-vis de ces trois types d'interlocuteurs.

- le niveau d'implication des aménageurs privés

La façon d'accueillir les projets d'aménageurs privés sur les zones constructibles communales est révélatrice de la volonté municipale d'urbaniser, du rythme de construction accepté et du fait d'éventuellement confier cette urbanisation à une entreprise tierce.

Parmi les communes-échantillon, seule la commune de La Bernardière a toujours refusé la présence d'aménageurs privés. Toutes les autres l'ont autorisé à des niveaux divers (Figures 8 et 9), que ces aménageurs (Annexe 22) soient nationaux (France Terre, Terre Océane, Francelot), régionaux (Ocodim, Golfimmo, Terre 44 ...) ou locaux (Val d'Erdre Promotion, Roche Vilaine ...).

Par contre, aucune des communes-échantillon n'a pu compter sur le concours, même ponctuel, d'agences immobilières pour assurer leur promotion en dehors des circuits classiques de commercialisation des aménageurs privés. Ceci est d'ailleurs corroboré par le fait que dans les questionnaires (Annexe 14, question 4), il n'est jamais mentionné d'intermédiaires professionnels ayant incité les ménages à venir s'installer sur la commune de résidence au jour de l'enquête.

- l'usage d'Internet

Les sites Internet communaux constituent, lorsqu'ils existent, de véritables lieux de communication et d'information à l'intention, certes, des administrés mais aussi des internautes à la recherche d'une nouvelle commune de résidence.

Aussi, est significative la césure entre les communes-échantillon qui s'en sont dotées - Aigrefeuille-sur-Maine, Herbignac, Nort-sur-Erdre, Oudon et Saint-Etienne-de-Montluc -, celles dont les intercommunalités d'appartenance servent de relais - Joué-sur-Erdre et Le Cellier par le biais du pays d'Ancenis, Saint-Hilaire par le district de la Vallée de Clisson, Le Bignon par la communauté de communes de Grand-Lieu, Nantes Métropole pour Mauves-sur-Loire - et enfin celles ne disposant ni de l'un, ni de l'autre - Bouée, La Bernardière.

Le poids démographique apparaît déterminant dans la mise en place de cet outil technologique : les communes se structurent d'autant mieux que leur nombre d'habitants est important ; ce sont alors les services municipaux qui sont plus développés et à même de proposer cette prestation.

Ces sites Internet permettent notamment l'affichage d'une identité communale sous forme de slogan tel « *une commune dynamique en Brière* » pour Herbignac ou de devise historique comme « *d'azur à trois feuilles d'alisier d'or, au chef d'hermine.* » pour Aigrefeuille-sur-Maine.

- l'orientation de la politique économique locale

Accueillir de nouvelles entreprises, de nouveaux emplois peut être générateur d'un afflux concomitant de population, mue par le désir de s'installer à proximité de son nouveau lieu de travail. C'est en cela que les choix de politique économique locale influent sur le dynamisme démographique et le pouvoir d'attractivité d'une commune.

Avec le développement de l'intercommunalité, les municipalités ont perdu une partie de leurs prérogatives : les principales implantations d'activités sont maintenant concentrées dans quelques parcs industriels bien définis ; les zones artisanales, quant à elles, accueillent plutôt des PME¹⁰⁸ et des artisans locaux. De ce fait, certaines communes-échantillon profitent du choix de leur zone par la structure intercommunale pour se développer économiquement. Herbignac a ainsi achevé, en 2003, l'extension de sa zone artisanale de six hectares grâce notamment à la raréfaction des terrains disponibles dans l'intercommunalité de Cap Atlantique. De même, Aigrefeuille-sur-Maine est en cours d'aménagement de sa zone d'activités du Haut Coin et Nort-sur-Erdre a fait accepter le projet de ZAC de l'Ilot de l'Erdre pour développer une zone d'activités commerciales. Malgré la moindre valorisation de leurs zones, d'autres communes-échantillon ont réussi à développer des zones d'activités desservies par des axes routiers importants : c'est le cas de Mauves-sur-Loire, du Cellier et d'Oudon avec la Nationale 23 Nantes-Ancenis, de La Bernardière avec la Départementale 763 Montaigu-Clisson ou du Bignon avec l'A 83.

Enfin, quelques communes-échantillon ne souhaitent pas l'implantation de grosses structures, préférant privilégier les entreprises locales qui voudraient se créer ou s'agrandir :

« Les futures installations seront pour des artisans locaux à l'étroit. » (Maire du Cellier)

« Actuellement, j'ai quatre demandes, sur la Nationale, pour s'installer. Je dis bien de l'artisanat. Ce n'est pas notre volonté d'accueillir des usines. On souhaite garder notre qualité de vie. » (Maire d'Oudon)

« Nous allons créer une nouvelle zone artisanale sur cinq hectares avec vingt-cinq à trente PME. Ce ne seront pas de grands projets car nous sommes sous régime de TPU¹⁰⁹. » (Maire de Joué-sur-Erdre)

« Nous avons une zone industrielle au bord de la RN 23. Il reste de la place pour quatre ou cinq entreprises moyennes restant en petites structures artisanales. » (Maire de Mauves-sur-Loire)

¹⁰⁸ PME : Petites et Moyennes Entreprises.

¹⁰⁹ TPU : Taxe professionnelle unique. Son instauration implique une répartition du produit de la taxe professionnelle entre tous les membres de l'intercommunalité, quelle que soit le lieu d'implantation des entreprises. De ce fait, l'installation d'une grande entreprise devient financièrement moins avantageuse qu'auparavant pour la commune qui accueille cette entreprise.

« Le développement industriel restera à l'endroit où il est. Se développer le long de ces voies là (projet de contournement sud de Clisson), ce n'est pas prévu dans les dix ans surtout que notre première zone industrielle n'est pas remplie : on a beaucoup de terrains encore disponibles. » (Maire de Saint-Hilaire-de-Clisson)

Cas particulier, la commune de Bouée est dépourvue de zone artisanale et souhaite un *statu quo* en la matière. Elle préfère laisser ce rôle, selon son maire, à Savenay puisque « [les habitants de Bouée] ont toujours été habitués à ce que toute activité se passe à Savenay » (Maire de Bouée).

- les perspectives démographiques communales

A échéance de six ans (2009), les responsables locaux interrogés se fixent en général des objectifs de population à atteindre (pour les plus volontaires) ou à ne pas dépasser (pour les plus prudents). Ces perspectives ont parfois fait l'objet de scénarios bien étudiés mais elles nous ont été parfois livrées en entretien de manière plus improvisée. En analysant plus globalement la période 1999 - 2009 (Tableau 59), les communes-échantillon se répartissent en trois types de profils, deux cas particuliers étant à distinguer par ailleurs.

Tableau 59 : Données, estimations et prévisions de populations dans les douze communes-échantillon périurbaines nantaises (1990-2009)

"Communes échantillon"	Recensements		Estim.	Prévisions maires			Evolutions (%)	
	1990	1999	2003	2005	2007	2009	99-04	04-09
Nort-sur-Erdre	5 885	6 231	6 165	6305	6445	6585	5.9	5.6
St-Étienne-de-Montluc	5 759	6 231	6 350	6410	6470	6530	2.4	2.4
Oudon	2 353	2 616	2 890	3020	3160	3300	13.0	11.5
Joué-sur-Erdre	1 740	1 690	1 900	2000	2100	2200	15.4	12.8
Bouée	618	661	750	900	965	1035	24.8	25.2
Aigrefeuille-sur-Maine	1 987	2 151	2 800	2880	2960	3040	32.0	7.0
Le Bignon	2 378	2 582	3 000	3125	3250	3315	18.6	8.3
Mauves-sur-Loire	2 138	2 407	2 800	2960	3120	3280	19.7	13.9
La Bernardière	1 109	1 172	1 400	1450	1500	1550	21.6	8.8
St-Hilaire-de-Clisson	1 334	1 475	1 700	1785	1870	1955	18.2	12.2
Le Cellier	3 139	3 448	3500**	*	*	*	3.4	*
Herbignac	4 175	4 353	5 270	5500	*	*	26.3	*

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2004, RP, INSEE, 1990, 1999

* absence de prévisions

** estimation calculée a posteriori en 2005 d'après le recensement de 2004 (3 566 habitants)

Estim. : estimations municipales de la population en 2003 ; estimations réalisées au début de l'année 2004.

NB : Les prévisions (2005, 2007, 2009) ont été communiquées en août et septembre 2004 lors des entretiens avec les responsables locaux.

Le premier profil rassemble Nort-sur-Erdre et Saint-Étienne-de-Montluc. Ces communes ont connu une augmentation modérée (de 2 à 6 %) de leur population sur la période 1999-2004 et souhaitent que ce rythme se maintienne. Communes de taille assez importante (respectivement environ 6 150 et 6 350 habitants en 2003), elles ont souvent accueilli de vingt à quarante logements individuels par an depuis 1980. Dans un souci de maîtrise, les maires de ces deux communes se montrent vigilants sur l'urbanisation future de leur territoire :

« Souvent on me dit : « il faut garder une certaine tranquillité, une certaine ruralité ». Ca veut dire ne pas trop urbaniser. Mais c'est aussi notre souhait, notre désir. Et si on ralentit l'urbanisation, c'est pour répondre à cette exigence de nos citoyens, pour ne pas trahir la confiance qu'ils nous ont accordée en venant dans la commune. Pour l'avenir, ce sont les véritables enjeux. » (Maire de Saint-Étienne-de-Montluc)

« [Mon souhait est] que Nort-sur-Erdre reste une commune accueillante, à taille humaine, conviviale. C'est là tout le dosage. Et quoi faire pour y arriver ? C'est quelque fois plus difficile [à faire qu'à dire] mais c'est notre volonté. » (Maire de Nort-sur-Erdre)

Oudon, Joué-sur-Erdre et Bouée appartiennent à un deuxième profil de communes ; entre 1999 et 2004, elles ont toutes connu une hausse de leur population plus forte que dans le premier profil : +13.0 % pour Oudon, + 15.4 % pour Joué-sur-Erdre, + 24.8 % pour Bouée. Poursuivant une politique d'urbanisation déjà ancienne (à Oudon) ou s'ouvrant à une nouvelle mise en œuvre de lotissements (à Joué-sur-Erdre et Bouée), ces trois communes entendent poursuivre, au moins jusqu'en 2009, la construction de logements sur un rythme similaire.

D'un autre profil encore, Mauves-sur-Loire, Aigrefeuille-sur-Maine et Le Bignon projettent de revenir à un rythme annuel de construction de l'ordre de vingt à trente logements individuels après des années d'urbanisation massive. Malgré leur population initiale assez importante - entre 2 150 et 2 600 habitants en 1999 -, ces trois communes ont augmenté leur nombre d'habitants de près d'un cinquième - + 18.6 % au Bignon et + 19.7 % à Mauves-sur-Loire - à presque un tiers - +32.0 % à Aigrefeuille-sur-Maine - en cinq ans.

De leur côté, La Bernardière et Saint-Hilaire-de-Clisson ont connu une croissance de population assez comparable - respectivement + 21.6 % et + 18.2 %. Néanmoins, elles ne peuvent être comparées au profil précédent ni sur leur population communale - entre 1 100 et 1 500 habitants en 1999 - ni sur le rythme de construction envisagé pour la période 2004-2009 - dix à quinze logements individuels par an. Autant les trois premières communes ont la volonté de réduire un flux massif de nouveaux arrivants par une régulation plus raisonnable, autant les deux

dernières se positionnent sur une politique plus stricte de fermeture à l'urbanisation au seul bénéfice des besoins locaux. La diffusion de l'urbanité en provenance de l'agglomération nantaise semble encore possible dans le premier cas mais plus difficile dans le second.

La commune du Cellier, selon les dires de son maire, ne peut se définir sur une politique démographique claire et a sollicité un expert pour faire le bilan de la situation communale. Depuis, le recensement de 2004 (3 566 habitants) révèle une croissance modérée (+ 3.4 %) sur la période 1999-2004. Ce nouvel élément invite à intégrer la commune dans le premier profil.

La commune d'Herbignac présente, quant à elle, le modèle d'une commune de taille importante - environ 5 300 habitants en 2003 - qui a toujours eu à cœur, ces dernières années, d'entretenir un important renouvellement de sa population au point d'atteindre une hausse de 26.3 % en cinq ans.

« L'objectif des 5 000 habitants était un objectif intéressant parce qu'au niveau des collectivités territoriales, 5 000 habitants, ça permet d'obtenir des dotations supplémentaires. Et c'est vrai que quand on est à 4 500, on a presque les mêmes besoins que quand on est à 5 000. Et avec ces 5 000 habitants, on était sur un taux moyen qui était proche du taux moyen des trente dernières années donc c'était raisonnable. Et puis en fait, les 5 500, et bien on était plutôt au rythme de croissance qu'on connaît actuellement [en 2003]. Je pense que l'opinion du maire a vraiment prévalu dans le sens, de mettre un objectif haut, c'était prouvé le dynamisme de la commune, en plus dans un contexte où Herbignac devient l'arrière d'une zone urbaine littorale Guérande – La Baule. »
(Responsable des services techniques de la mairie d'Herbignac)

Mais au-delà de 2004, Herbignac poursuivra-t-elle son formidable essor démographique ou reviendra-t-elle à plus de mesure en la matière ? Dans une commune où les opérations foncières se développent de manière assez libérale, il n'est pas évident que la construction puisse être maîtrisée rapidement et radicalement.

* L'intégration locale évaluée par les « nouveaux habitants »

Préoccupations récurrentes des élus municipaux, l'intégration locale des « nouveaux habitants » et le maintien de la cohésion sociale ont été abordés dans le questionnaire distribué dans les lotissements (Annexe 14, questions 26, 27 et 28).

Si cela ne constitue que le point de vue d'une tranche de la population communale – l'opinion du restant des habitants aurait été également très intéressante à connaître -, l'ensemble

des réponses récoltées constitue un indicateur de tendance du climat local vu par les personnes elles-mêmes instigatrices de changement, les « nouveaux habitants ». Par ailleurs, grâce au traitement informatisé ¹¹⁰, une recherche de liens éventuels entre ces résultats et d'autres facteurs comme le lieu de résidence, la commune de travail ou la distance à la ville-centre, est possible.

A la double question de leur intégration dans le lotissement puis dans la commune de résidence, 70 % des ménages questionnés dans les communes-échantillon ¹¹¹ se disent « *bien intégrés* », au niveau communal comme à celui du voisinage (Tableaux 60 et 61).

Tableau 60 : Jugement des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur leur intégration dans leur lotissement

Jugement (en %) du ménage de l'intégrat° dans lotissement	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Pas de réponse	11	1	4	0	10	17	49	7	11
Bien intégrée	69	79	78	82	71	67	42	71	69
Mal intégrée	3	0	0	3	6	2	0	3	3
Sans réelle opinion	17	20	18	15	13	14	9	19	17

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

BOU : Bouée

LBE : La Bernardière

Tableau 61 : Jugement des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur leur intégration dans leur commune de résidence

Jugement (en %) du ménage de l'intégrat° dans la commune	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Pas de réponse	6	1	2	17	10	7	6	7	11
Bien intégrée	69	76	65	68	65	67	64	74	69
Mal intégrée	4	3	4	3	6	7	6	3	3
Sans réelle opinion	21	20	29	12	19	19	24	16	17

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

¹¹⁰ Traitement des questionnaires avec le logiciel Modalisa (chapitre 3).

¹¹¹ Si les communes du Cellier, de Joué-sur-Erdre, de Mauves-sur-Loire et d'Oudon ne figurent pas en tant qu'entités propres dans les tableaux 60 et 61 en raison du faible nombre de questionnaires y ayant été collectés, ces questionnaires sont intégrés au total des réponses.

Ce jugement favorable sur la commune de résidence décroît – certes faiblement - à mesure que l'on s'éloigne de Nantes ou de Saint-Nazaire : 73.2 % pour les communes distantes de moins de vingt kilomètres, 67.7 % pour celles entre vingt et vingt-cinq kilomètres et 65.8 % pour celles au-delà. De même, plus la commune de résidence compte d'habitants et plus la bonne intégration est affirmée au niveau du lotissement avec un taux record de 77 % pour les communes de plus de 3 000 habitants. Le fait d'être originaire de la commune de résidence induit également une meilleure intégration (pour 75.6 % dans le lotissement et pour 82.9 % dans la commune) que pour l'ensemble du panel. Enfin, le fait que le chef de famille et plus encore son ou sa conjoint(e) travaillent dans la commune de résidence est un facteur nettement favorable à l'intégration dans la commune comme dans le lotissement. Par contre, aucune corrélation nette ne prouve un jugement particulier pour ceux ayant résidé auparavant dans le pôle urbain voisin.

Interrogés sur une possible différence entre « les gens du cru » et les « gens venus de l'extérieur » (Annexe 14, question 27), les ménages des communes-échantillon donnent en fait tout son sens à cette dichotomie *a priori* un peu simpliste. En effet, une majorité d'entre eux (52 %) pensent que ces deux types de populations présentent des caractéristiques propres suffisantes à les distinguer (Tableau 62).

Tableau 62 : Opinion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur une possible différence entre « gens du cru » et « nouveaux habitants »

Jugement (en %) sur réalité césure "gens du cru/nouveaux"	Commune de résidence des ménages interrogés								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Tout à fait	23	22	29	18	32	30	25	21	24
Eventuellement	33	17	37	26	28	33	28	28	28
Pas vraiment	32	49	22	38	20	30	34	48	35
Pas du tout	18	12	12	18	20	7	12	3	13

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

BOU : Bouée

LBE : La Bernardière

Ceux qui n'en sont « pas du tout » convaincus représentent à peine un huitième du panel (13 %) alors qu'ils sont presque un quart (24 %) à estimer « tout à fait » palpable cette différence. L'analyse communale intégrant l'ensemble des réponses concernant l'intégration des « nouveaux habitants » dans la société locale permet de distinguer des profils communaux assez nuancés.

Les communes de La Bernardière, de Nort-sur-Erdre et de Saint-Etienne-de-Montluc disposent, selon leurs habitants, de bons niveaux d'intégration au niveau des lotissements comme de la commune ; les avis relevant une différence entre les personnes qui sont originaires de la commune et celles qui ne le sont pas restent minoritaires : 39 % à Saint-Etienne-de-Montluc, 44 % à Nort-sur-Erdre et 49 % à La Bernardière. La cohésion locale y semble globalement assurée. Cependant, l'explication de cette situation est variable selon les communes : une politique d'urbanisation suffisamment ancienne pour être acceptée par la société locale à Nort-sur-Erdre et à Saint-Etienne-de-Montluc, ou, au contraire, une urbanisation « au compte-gouttes » intégrant, par immersion, les nouveaux arrivants à La Bernardière.

Aigrefeuille-sur-Maine et Herbignac présentent, quant à eux, un bon niveau d'intégration dans leurs lotissements mais plus faible sur la commune. Ce bémol est à mettre en relation avec l'avis de la grande majorité des ménages interrogés - 66 % à Aigrefeuille-sur-Maine, 60 % à Herbignac – de l'existence d'une différence entre les nouveaux arrivants et les familles du « cru ». Ces deux communes, rappelons-le, ont mené dans les années soixante-dix et quatre-vingt et depuis 1997, une politique d'urbanisation assez importante avec un apport considérable de populations allochtones. Aujourd'hui, les difficultés à maintenir la cohésion de l'ensemble de la population communale sont probablement la résultante d'un accueil municipal mal maîtrisé il y a vingt ou trente ans ; à la micro-échelle des lotissements, peu de tiraillements se font sentir ce qui confirme le fait que c'est bien la mise en cohérence des zones pavillonnaires avec le reste de la commune qui peut poser problème plus que leur gestion interne.

De manière plus nette, Le Bignon et Saint-Hilaire-de-Clisson doivent faire face à un niveau d'intégration moyen tant au niveau des lotissements que des communes. Dans le même temps, sur la question d'une césure de la société locale entre nouveaux arrivants et anciens résidents, plus d'une personne sur deux - 56 % des bignonnois et 63 % des hilairois – a l'impression que cette distinction est une réalité.

La commune de Bouée, enfin, est le siège d'un paradoxe : sa population se prononce peu sur sa bonne intégration - ce qui laisse penser le contraire – mais met peu en avant une éventuelle différence entre « gens du cru » et nouveaux arrivants qui confirmerait ce sentiment. Cette commune s'ouvre depuis peu à la construction de lotissements et la grande vigilance de la municipalité à « *ne pas aller trop vite* » semble maintenir les habitants dans un consensus local « mou » où ni les tensions ni les solidarités ne semblent vraiment se développer.

S'il est difficile de porter un jugement précis sur la situation des quatre autres communes numériquement trop peu représentées, leur description antérieure et les entretiens qui y ont été réalisés portent à croire que Joué-sur-Erdre présente un profil assez proche de celui de Bouée

avec un phénomène récent de lotissements, qu'Oudon et Le Cellier constituent à eux seuls un modèle d'urbanisation équilibré favorisant le consensus local malgré de petites frictions¹¹² ponctuelles et que la situation de Mauves-sur-Loire s'apparente à celle d'Aigrefeuille et d'Herbignac tant le développement de lotissements ne s'y fait pas non plus sans y perturber quelques habitudes locales bien enracinées.

2.5.3 La volonté et la capacité municipale d'intégrer les mutations locales

Les municipalités tiennent un rôle majeur dans l'intégration des nouveaux habitants ; elles peuvent prendre l'initiative de divers types de démarches pour faciliter l'accueil et l'insertion des arrivants, des plus symboliques - comme l'organisation de cérémonies de bienvenue - aux plus concrètes telle la mise en place de nouveaux équipements ou activités.

Elles peuvent également produire un effet incitatif ou repoussoir sur les acheteurs potentiels d'un terrain constructible par leur façon de présenter la commune et ses perspectives d'évolution.

* Les modalités municipales d'accueil

Les municipalités ont le devoir d'assurer l'accueil de deux types de personnes : celles désireuses de s'installer sur la commune et celles qui viennent de réaliser ce projet. Pour les autorités locales, la première démarche relève du registre de la séduction ou de la dissuasion voire même du contrôle. La seconde doit prendre en compte un fait – l'installation – et le gérer au mieux. Les approches ne sont pas comparables mais s'insèrent toutes deux dans les orientations politiques et urbanistiques de la commune.

Dans le cadre de la première démarche, des communes comme La Bernardière ou Joué-sur-Erdre n'acceptent les « nouveaux habitants » qu'à la seule condition de les avoir rencontrés en préalable à toute vente de terrains et pour chaque délivrance de permis de construire. Les maires de ces deux communes tiennent des discours très clairs sur ce procédé :

¹¹² « Ceux qui arrivent maintenant, ils prennent les gens du bourg pour des êtres inférieurs. D'abord, il y a beaucoup de professions libérales. Ils voudraient s'implanter tout de suite dans la vie associative. Moi, j'estime qu'il faut quand même laisser le temps au temps et non, tout de suite, d'arriver et dire : « c'est moi que voilà ; j'habitais Nantes et je faisais telle chose ». » (Monsieur W. résidant à Oudon)

« Pour que les populations qui viennent s'installer ici sachent où elles mettent les pieds, je leur explique bien ce qu'est la commune. On a peur de voir arriver des flots de population pas du tout prêts à accepter le type de vie qu'il y a ici, qui auraient des exigences sur lesquelles on ne pourrait pas répondre, qui pourraient provoquer des problèmes de voisinage qu'ont connu certaines communes. » (Maire de La Bernardière)

« Je veux voir les clients avant qu'ils déposent le permis. » (Maire de Joué-sur-Erdre)

La « mise en garde » est claire et à même de décourager des personnes qui refusent l'idée de devoir se fondre dans le « moule local ». Le maire de Saint-Etienne-de-Montluc rejette catégoriquement cette vision de l'urbanisation :

« Mais quel est le but d'une personne ? Est-ce que c'est de se dire : « moi, je suis là depuis tout le temps, j'ai des droits plus que les autres » ? Non. Et est-ce que ce n'est pas intéressant d'être dans une commune, même si on est là depuis très longtemps et puis de se dire « mais on a la chance d'être dans une commune, d'accueillir des gens et que les gens se sentent bien et prennent leur part dans la vie de tous les jours ». Moi, je trouve que c'est ce qu'il y a de plus formidable. » (Maire de Saint-Etienne-de-Montluc)

Le maire de Bouée, reconnaît, de son côté, avoir le désir plus informel de rencontrer les personnes qui ont acheté des terrains constructibles sur la commune. Néanmoins, il reconnaît le fait que dans le processus de commercialisation des parcelles par des aménageurs privés, ces personnes n'ont absolument pas l'obligation de se faire connaître en mairie avant l'achat du terrain. De ce fait, sa démarche relève alors plus de la seconde forme d'accueil : recevoir au mieux les nouveaux arrivants pour les aider à trouver leur place dans la société locale.

C'est, en tous cas, dans cet état d'esprit que le maire de Nort-sur-Erdre conçoit la venue de nouveaux habitants sur sa commune :

« Le fait de faire l'accueil des nouveaux arrivants, on a vu des gens qui sont venus à cette réunion-accueil organisée par la Municipalité, qui étaient voisins et qui ne se connaissaient pas. On demande [lors de cette cérémonie] aux gens de se présenter, de dire d'où ils sont et puis les gens entre eux se rendent compte qu'ils sont voisins. Ils s'invitent à l'apéritif, etc. [...] Il faut que les gens aient l'impression d'être pris en considération, d'être reconnus et en fait, je crois que c'est un petit peu aussi un besoin fondamental chez les gens : on a besoin qu'on s'intéresse à soi, de ne pas être anonyme sur un secteur. » (Maire de Nort-sur-Erdre)

Les « mains tendues » des municipalités vers leurs nouveaux habitants revêtent également d'autres formes moins institutionnalisées mais ayant plus souvent trait au quotidien :

« Il y a des associations, des syndicats de copropriétaires. Ça se passe bien. On reprend les espaces publics à chaque fois ce qui permet d'avoir des contacts avec eux et de se parler, de se concerter pour l'entretien des espaces verts et autres. » (Maire du Bignon)

Au-delà du facteur de densité, la conception du lotissement est, pour beaucoup d'élus municipaux, à soigner tant le cadre de vie participe au bien-être du ménage ; de façon pragmatique, c'est aussi désamorcer les tensions qui pourraient poindre entre le ménage et des tiers, voisins ou acteurs locaux principalement. Le maire d'Aigrefeuille-sur-Maine, conciliant contraintes techniques et convictions humanistes, est favorable à cette recherche de paix sociale :

« On nous demande de resserrer [l'habitat] pour plusieurs raisons : des raisons de voirie, d'urbanisation, de réseau, d'économies de terrains, par rapport à l'environnement. Il fait donc mieux avoir un « poumon vert » collectif (Photo 5) à côté d'espaces qu'on a restreints que de faire du bâti vertical. Il faut que [les gens] trouvent des poumons pour expurger, des soupapes d'évacuation en ayant des sentiers partout. » (Maire d'Aigrefeuille-sur-Maine)

* Les types d'évolution des équipements communaux

L'arrivée d'habitants supplémentaires dans les communes périurbaines modifie le rapport entre les besoins en équipements de la population communale (la demande) et la capacité des équipements existants à y répondre (l'offre). Selon un mécanisme de réajustement permanent, les municipalités sont sollicitées par leurs administrés pour veiller à ce que ces deux composantes restent en adéquation, et surtout pour que l'offre réponde de manière satisfaisante à la demande. Vis-à-vis des *desiderata* de populations résidant auparavant dans le pôle urbain nantais ou nazairien, cette gageure relève de l'aptitude des nouvelles communes de résidence à intégrer la part d'urbanité que les ménages citadins souhaitent retrouver, que ce soit à l'identique ou sous une forme locale plus originale. Interrogés sur cet aspect de la gestion communale en 2003, les maires des communes-échantillon ¹¹³ ont pu s'expliquer sur la nature de leurs choix ainsi que sur

¹¹³ Ou, en l'absence des maires, leurs représentants.


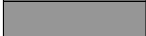
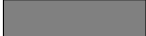
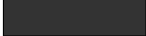

les priorités politiques et budgétaires qui les ont motivés. Après confrontation des discours aux faits, quatre types de politique municipale d'équipements ont été observés sur le terrain (Tableau 63).

Tableau 63 : Nature de la gestion communale des équipements collectifs dans les communes-échantillon périurbaines nantaises en 2003

"Communes échantillon"	Equipements des communes à usage collectif					
	SCOL	PERI	SPOR	COM	ASSAI	AUTRE
Le Bignon						
Nort-sur-Erdre	<i>GESTION globalement PREVENTIVE</i>					
St-Étienne-de-Montluc						
La Bernardière						
Joué-sur-Erdre	<i>GESTION globalement REACTIVE</i>					
St-Hilaire-de-Clisson						
Bouée						
Le Cellier	<i>GESTION globalement PALLIATIVE</i>					
Oudon						
Aigrefeuille-sur-Maine						
Herbignac		<i>GESTION</i>		<i>HETEROGENE</i>		
Mauves-sur-Loire						

Conception : V. Hervouet, 2005

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003

	<i>gestion préventive</i>	SCOL : équipements scolaires
	<i>gestion réactive</i>	PERI : équipements périscolaires
	<i>gestion palliative</i>	SPOR : équipements sportifs
	<i>gestion poussive</i>	COM : équipements commerciaux
	<i>gestion non précisée</i>	EPUR : assainissement
		AUTRE : autres équipements

- une gestion municipale préventive

Grâce à une démarche basée sur l'anticipation, les équipements de la commune sont en mesure de répondre non seulement aux besoins de la population communale actuelle mais aussi à des besoins futurs supplémentaires qu'une poursuite de l'urbanisation pourrait générer.

Le Bignon, Saint-Etienne-de-Montluc et Nort-sur-Erdre (Tableaux 64, 65, 66) apparaissent comme les communes-échantillon qui réussissent à allier, le plus efficacement possible, l'accroissement du nombre de leurs administrés et l'adaptation des équipements collectifs à cette hausse des utilisateurs.

Tableau 64 : Evolution des équipements collectifs au Bignon - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	agrandissement de l'école publique en cours (trois classes)	
périscolaires	maison de l'Enfance (2002)	pas de projet à venir
sportifs	construction salle de sports (1980')	agrdt salle de sports (2003)
commerciaux	commerces de proximité	pas de projet à venir
assainissement	station suffisante 3500 habitants (1998)	pas de projet à venir
autres	construction centre de loisirs (2003)	pas de projet à venir

agrdt : agrandissement

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2003-2005

Tableau 65 : Evolution des équipements collectifs à St-Etienne-de-Montluc - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	construction grand groupe scolaire	projet groupe scolaire en maternelle
périscolaires	construction d'une halte-garderie	projet de halte-garderie avt saturation
sportifs	salles de sport classiques	construction salle pour judo (2003)
commerciaux	pas de réalisations récentes	projet ZAC commerc. accepté (2004)
assainissement	construction station d'épuration (2000)	pas de projet à venir
autres	construction espace culturel (2002)	pas de projet à venir

ZAC : zone d'aménagement concerté

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2003-2005

Tableau 66 : Evolution des équipements collectifs à Nort-sur-Erdre - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	extension d'un groupe scolaire (1996)	ouverture classe maternelle (2003)
périscolaires	pas de réalisations récentes	maison de l'Enfance et ass. mat. (2004)
sportifs	pas de réalisations récentes	projet quatrième salle de tennis (2004)
commerciaux	projet d'agrandissement du supermarché en cours	
assainissement	construction d'une station d'épuration	pas de projet à venir
autres	pas de réalisations récentes	pas de projet à venir

ass. mat. : assistante maternelle

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2003-2005

Cette évolution implique, de la part des communes, à la fois des moyens financiers importants, une capacité à anticiper les besoins de la population et une volonté politique forte de tenir compte des mutations locales. L'ampleur de la tâche est décrite, par exemple, par le maire du Bignon :

« On a mis en service la nouvelle station d'épuration en 1998. [...] Là (en 2003) on agrandit une école publique. On y construit trois classes nouvelles. C'est en prévision : on n'a pas besoin des trois cette année. Il y en aura une qui restera en réserve. C'est la maternelle qu'on agrandit parce que c'est par les petits que ça commence et puis on a quelque part dans le groupe (scolaire) des classes qui peuvent servir indépendamment à la maternelle ou au primaire. C'était prévu dès la construction du groupe. On a construit récemment un restaurant scolaire. On a construit des locaux pour le centre de loisirs qui sert aussi pour l'accueil périscolaire donc là, on est parés aussi. Pour les salles de sport, on vient de terminer deux salles supplémentaires, une salle pour les arts martiaux et une autre qui sera partagée entre le tennis de table et le tir à l'arc. On est en train de terminer, pour la fin de l'année, la construction d'une maison de l'Enfance. Ça c'était une volonté de la commune. On a hésité un peu parce que c'est un engagement d'argent important en construction mais aussi en fonctionnement après. Donc on pourra accueillir vingt-cinq enfants, soit en crèche, en accueil de permanences, soit en halte-garderie ou accueil occasionnel. »
(Maire du Bignon)

Le maire de Saint-Etienne-de-Montluc, malgré son volontarisme, reconnaît la difficulté d'une telle gestion tout en relativisant l'importance de la Commune dans certains domaines :

« Les Communes ne feront jamais face à l'ensemble des besoins car c'est un problème de coût. Cela poserait aussi des problèmes de gestion sociale : ainsi il y aurait risque de rupture des contrats de travail des assistantes maternelles si l'accueil périscolaire pouvait accueillir l'ensemble des enfants de la commune. » (Maire de Saint-Etienne-de-Montluc)

Si Saint-Etienne-de-Montluc dispose d'un assainissement adapté, d'installations scolaires spatieuses et de taxes professionnelles importantes avec la présence de la centrale d'achats d'une importante chaîne de supermarchés, quelques équipements déjà programmés sont encore à réaliser : un relais d'assistance maternelle multicommunale, une maison de l'Enfance, et une nouvelle salle de sport.

Nort-sur-Erdre, bien qu'elle « risque d'avoir des soucis » (maire de Nort) en devant attendre la décision d'un nouveau groupe scolaire dans le prochain PLU, peut se prévaloir de disposer d'une station d'épuration très performante, d'une grande halte-garderie et d'un important centre de loisirs pour enfants. La construction d'un dojo récent en plus d'installations sportives déjà performantes et l'ouverture d'un espace culturel également modulable en salle de banquets donnent la mesure des efforts locaux. La municipalité est convaincue de la nécessité, pour Nort-sur-Erdre, de continuer à se développer et à rester démographiquement dynamique pour rester un « pôle secondaire ». Un projet commercial et résidentiel de cinquante logements, de commerces

et de services sur une zone intercommunale d'activités en périphérie est un autre exemple de l'ambition communale.

- une gestion municipale réactive

Les équipements de la commune répondent aux besoins actuels des habitants sans pour autant que des projets ou des réalisations anticipant une hausse future de ces besoins soient, pour l'instant, en gestation. Néanmoins, la mise en adéquation de l'offre à la demande se fait dans un laps de temps assez réduit, de façon réactive.

La municipalité de la Bernardière (Tableau 67), sous couvert des propos du maire, est la seule qui affirme que quels que soient les équipements considérés, ils sont suffisants ; les installations scolaires et périscolaires seraient adaptées, l'assainissement satisfaisant, les structures sportives adéquates, etc. Au vu de l'augmentation constante de la population communale, ce discours ne tient-il pas plutôt d'une volonté politique délibérée de se satisfaire des équipements actuels alors même que d'éventuels nouveaux besoins voient le jour chez les habitants ? Ces « exigences sur lesquelles on ne pourrait pas répondre » (maire de La Bernardière) peuvent, certes, se heurter à de réelles contingences financières - notamment quant à la création d'une école publique - mais peut aussi être l'alibi pour la préservation d'une « culture locale » d'ailleurs revendiquée.

Tableau 67 : Evolution des équipements collectifs à La Bernardière - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	absence d'école publique	pas de projet à venir
périscolaires	pas de réalisations récentes	pas de projet à venir
sportifs	construction salle de sport (1992)	pas de projet à venir
commerciaux	aide à l'installation d'une boulangerie	pas de projet à venir
assainissement	construction d'une station d'épuration	pas de projet à venir
autres	aménagement du bourg (1992-1996)	pas de projet à venir

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2003-2005

Les équipes municipales de Joué-sur-Erdre (Tableau 68) et de Saint-Hilaire-de-Clisson (Tableau 69) se veulent également les tenantes d'une gestion réactive en se mobilisant sur quelques projets bien précis : l'assainissement à Saint-Hilaire-de-Clisson, une salle des fêtes à Joué-sur-Erdre ou les équipements scolaires dans les deux communes.

Tableau 68 : Evolution des équipements collectifs à Joué-sur-Erdre - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	pas de réalisations récentes	projet de déménagement maternelle
périscolaires	mise en place d'un accueil périscolaire	pas de projet à venir
sportifs	absence de structures couvertes	projet d'une aire couverte (2008)
commerciaux	commerces de proximité	pas de projet à venir
assainissement	construction d'une station d'épuration	pas de projet à venir
autres	pas de réalisations récentes	projet salle de vote-fêtes (2004-2005)

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2003-2005

Tableau 69 : Evolution des équipements collectifs à St-Hilaire-de-Clisson - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	école communale trop petite	construction de trois classes (2003)
périscolaires	pas de réalisations récentes	pas de projet à venir
sportifs	pas de réalisations récentes	pas de projet à venir
commerciaux	commerces de proximité	soutien communal aux projets
assainissement	construction d'une station d'épuration	augmentation capacité station (2003)
autres	processus général de regroupement des équipements (1985-2005)	

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2003-2005

Toutefois, il s'agit plus d'étoffer des capacités communales existantes que de diversifier une offre. Le commentaire du maire de Joué-sur-Erdre est révélateur des réticences à satisfaire l'ensemble des besoins exprimés par les « nouveaux résidents » :

« On veut s'ouvrir mais faire des petites choses. » (Maire de Joué-sur-Erdre)

Un effort de planification est tout de même à relever à Saint-Hilaire-de-Clisson, même s'il semble constituer une fin en soi en 2003 alors que la population communale est toujours en croissance :

« Moi, je me souviens dans mon premier mandat, on avait anticipé pour vingt ans donc j'avais demandé - j'étais premier adjoint – à ce qu'on centralise tous les équipements sportifs, et culturels, et éducatifs au même endroit. Donc on a mis vingt ans et maintenant, ça y est. » (Maire de Saint-Hilaire-de-Clisson)

La volonté de limiter l'ouverture de la commune à l'urbanisation paraît, à Saint-Hilaire-de-Clisson, aller de paire avec une stabilisation de l'offre en équipements au risque de devoir pallier les besoins quand la carence se fera sentir.

- une gestion municipale palliative

Les besoins actuels des habitants sont supérieurs à la capacité des équipements existants. Pour pallier ce déficit, des projets sont en cours d'élaboration ou de réalisation. L'inadéquation de l'offre et de la demande va donc perdurer quelques temps avant d'être régulée, d'être palliée *a posteriori*.

Bouée, Le Cellier et Oudon (Tableaux 70, 71 et 72) correspondent *grosso modo* à ce profil même si la distinction avec la gestion réactive se réduit souvent au caractère tardif et peu prospectif des décisions municipales : une troisième salle de sport est seulement en projet au Cellier alors que les deux salles existantes sont déjà saturées ; le projet d'une épicerie à Bouée a été à l'ordre du jour alors même qu'aucun commerce n'existe plus sur la commune depuis plusieurs mois.

Tableau 70 : Evolution des équipements collectifs à Bouée - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	création d'une troisième classe (2000)	pas de projet mais interrogations
périscolaires	absence de halte-garderie	pas de projet à venir
sportifs	construction salle polyvalente (2001)	pas de projet à venir
commerciaux	absence de commerces de proximité	réhabilitation pour épicerie (2004)
assainissement	construction d'une station d'épuration	capacité suffisante pour futur
autres	construction salle de réunion (1980')	aménagement du bourg (2006-2008)

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2003-2005

Tableau 71 : Evolution des équipements collectifs au Cellier - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	deux écoles (publique et privée)	pas de projet à venir
périscolaires	absence de halte-garderie	projet de halte-garderie
sportifs	construction salle de sport (1992)	projet troisième salle de sport (2004)
commerciaux	commerces de proximité	projet d'une deuxième boulangerie
assainissement	construction d'une station d'épuration	fin de l'assainissement du bourg (2003)
autres	pas de réalisations récentes	projet de salles culturelle et de réunion

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2001-2005

Tableau 72 : Evolution des équipements collectifs à Oudon - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	fermeture d'une classe évitée (1997)	ouverture de deux classes (2003)
périscolaires	existence accueils périscolaires (pr/pu)	projet bâtiment supplémentaire
sportifs	construction salle de sport (1970')	pas de projet à venir
commerciaux	commerces de proximité	pas de projet à venir
assainissement	construction d'une station d'épuration	assainissement en cours d'achèvement
autres	pas de réalisations récentes	pas de projet à venir

pr/pu : privé et public

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2001-2005

Les arguments financiers et fiscaux sont présentés comme des freins à un développement plus important des équipements mais la préservation des habitudes locales l'est souvent tout autant pour ne pas aller au devant des nouveaux besoins des habitants :

« Et quand vous faites venir des habitants d'ailleurs qui viennent souvent d'un même bassin, ce sont des gens qui ont [...] des habitudes de vie et qui veulent les apporter avec elles. Or, je leur explique que nous sommes à la campagne, qu'elles n'auront donc pas le tram ni la rue Crébillon, ni les magasins. Il faut donc qu'elles se contentent d'un certain nombre de choses mais il n'empêche qu'il y a des besoins nouveaux qui arrivent et qu'il faut traiter : une halte-garderie, on n'en avait pas, il va en falloir une, etc. ; tout ça, ça coûte des fortunes. » (Maire du Cellier)

« Si on écoute tout le monde, il y a beaucoup de besoins. Si on écoutait tout le monde, il faudrait construire plein de choses, il faudrait garder les enfants bientôt chez leurs parents. Moi, je pense qu'on est pourvu correctement. On aura un développement certainement ; c'est pour ça qu'on va mettre un bâtiment à disposition pour l'accueil périscolaire mais je pense que c'est correct. » (Maire d'Oudon)

- une gestion municipale poussive

Dans ce cas de figure, si les besoins actuels de la population communale sont très supérieurs à la capacité des équipements existants sur la commune à y répondre, aucun projet n'est encore sérieusement envisagé à moyenne échéance (dans un délai d'un ou deux ans) pour y remédier.

Il n'existe pas en 2005, parmi les communes-échantillon, d'exemples où cette gestion est appliquée de manière unilatérale pour tous les équipements collectifs communaux, quels qu'ils

soient. La commune de Joué-sur-Erdre a sans doute constitué un exemple rare de ce cas de figure avant l'élection d'un nouveau maire en 2001. Mais généralement, cette absence de réponse à un manque criant d'équipements se rencontre localement pour quelques types d'équipements précis : les installations sportives à Herbignac ou les structures périscolaires à Aigrefeuille, par exemple.

- une gestion municipale hétérogène

Quelques municipalités présentent une grande hétérogénéité d'action en matière d'équipements collectifs. Mais, au contraire des élus prônant une forme de *statu quo* pour ne pas à avoir à engager des mutations locales, ce sont plutôt les conseils municipaux volontaristes et libéraux – d'un point de vue urbanistique – qui peinent à accompagner les dynamiques résidentielles par ailleurs encouragées.

Herbignac, Aigrefeuille-sur-Maine et Mauves-sur-Loire (Tableaux 73, 74 et 75) gèrent ainsi les équipements collectifs locaux avec réactivité pour certains domaines, avec un peu retard et des projets en cours dans d'autres et enfin avec quelques inquiétudes sans réponse.

Tableau 73 : Evolution des équipements collectifs à Herbignac - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	école publique et école privée	pas de projet à venir
périscolaires	construction d'une halte-garderie	pas de projet à venir
sportifs	salle de sport saturée en 2003 (1991)	pas de projet à venir
commerciaux	agrdt super. (2002) discount (2002-03)	pas de projet à venir
assainissement	construction d'une station d'épuration	projet intercommunal car insuffisance
autres	pas de réalisations récentes	pas de projet à venir

agrdt : agrandissement ; *super.* : supermarché

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2003-2005

Tableau 74 : Evolution des équipements collectifs à Aigrefeuille-sur-Maine - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	agrdt de l'école publique en cours	construction du collège public (2005)
périscolaires	pas de halte-garderie	halte-garderie en projet
sportifs	agrdt de la salle de sports (2003)	pas de projet à venir
commerciaux	commerces proximité / supermarché	pas de projet à venir
assainissement	construction d'une station d'épuration	pas de projet à venir
autres	pas de réalisations récentes	pas de projet à venir

agrdt : agrandissement

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2003-2005

Tableau 75 : Evolution des équipements collectifs à Mauves-sur-Loire - état des lieux en 2003

Equipements à usage collectif	Evolutions marquantes	
	avant 2003	en 2003 ou après
scolaires	ouvertures de classes (2002 et 2004)	projet d'une cantine scolaire
périscolaires	mise en place d'un accueil périscolaire	maison de l'Enfance (2004)
sportifs	installations anciennes insuffisantes	pas de projet à venir
commerciaux	commerces proximité / ambulants	pas de projet à venir
assainissement	construction d'une station d'épuration	projet station avec Nantes Métropole
autres	pas de réalisations récentes	salle culturelle et de loisirs (2006)

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, suivi actualités, 2001-2005

Ainsi, l'accompagnement d'une politique assez permissive de lotissements semble ne pas poser de problèmes dans les domaines scolaire et périscolaire à Herbignac, pour l'assainissement à Aigrefeuille-sur-Maine et pour les structures commerciales dans les deux communes. De même, l'agrandissement de la salle de sport et de l'école publique à Aigrefeuille-sur-Maine et la construction d'une nouvelle station d'épuration intercommunale à Herbiganc étaient prévues ou en cours de réalisation en 2003. Pourtant, des doutes planent encore sur la réponse aux insuffisances des équipements périscolaires à Aigrefeuille-sur-Maine ou sportifs à Herbignac. Les élus municipaux de ces deux communes sont conscients de ces carences mais souhaitent les résoudre de manière circonspecte et réfléchie :

« Non, les équipements ne sont pas adaptés. Et tant que la population n'est pas là, on ne peut pas anticiper l'investissement. Il faut le faire de façon concomitante. C'est là que c'est le plus difficile. [...] C'est tout ce qui touche autour de la petite enfance et de l'enfance. Aujourd'hui, on a un manque d'accueil en halte-garderie, en accueil périscolaire. Les assistantes maternelles sont débordées. Ça, je dirais que c'est une grosse préoccupation. »
 (Maire d'Aigrefeuille-sur-Maine)

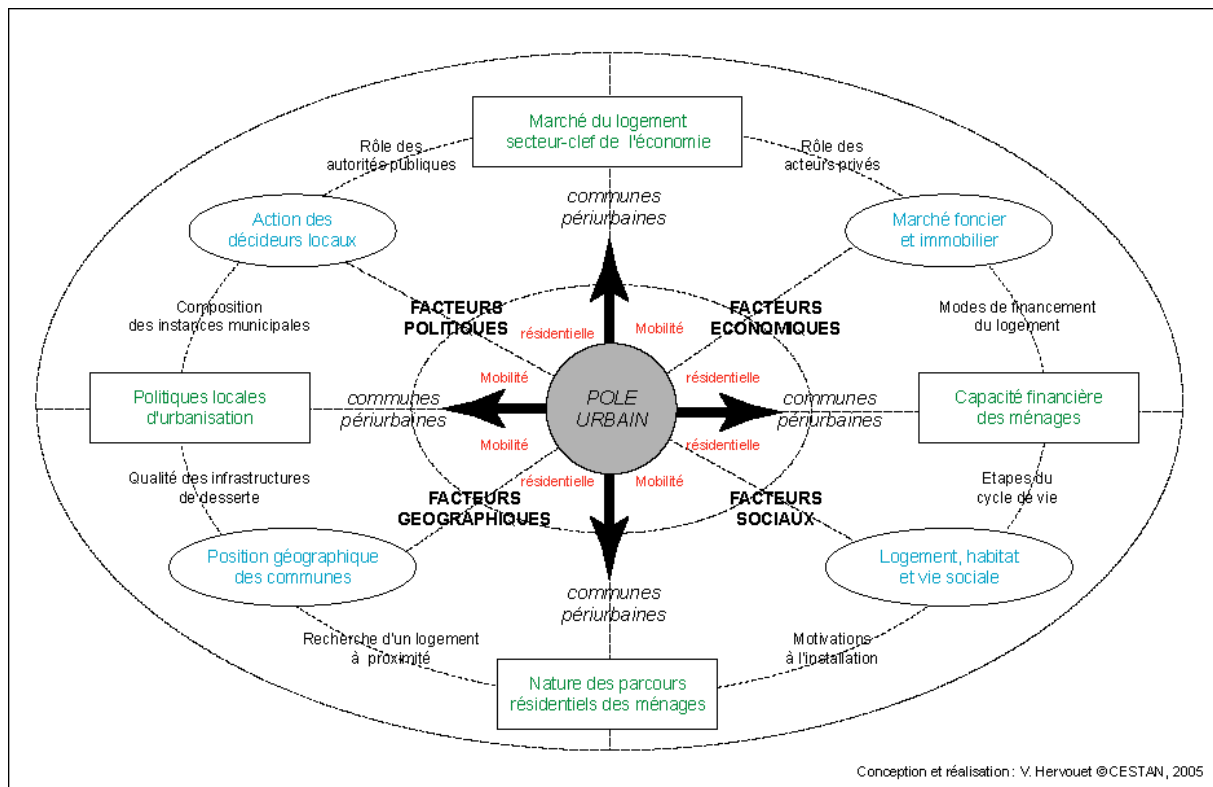
L'anticipation des événements, du fait de la rapidité de l'évolution de l'urbanisation y semble difficile à mettre en place. A Mauves-sur-Loire, l'équipe municipale applique une gestion des équipements intégrant anticipation, action et vigilance. La maîtrise des événements y est assez affirmée : si les équipements scolaires, périscolaires et l'assainissement sont en cours de réajustement, les installations sportives sont, par contre, tout à fait en phase avec l'afflux de population. L'entrée de Mauves-sur-Loire dans la communauté urbaine Nantes Métropole a obligé cette commune à développer une stratégie politique globale dans tous les domaines pour pouvoir continuer à exister au sein d'un tel ensemble institutionnel. Ainsi, le maire et son équipe municipale visent « une offre complémentaire dans l'associatif [car] la qualité n'arrive pas à un niveau satisfaisant ». Reposant sur des manifestations comme Le Festival du Polar ou des concerts de

musique classique sur les bords de Loire, cette politique culturelle se veut inventive et même risquée avec parfois des écueils – des concerts non reconduits faute d'une assistance suffisante - au rendez-vous. Malgré la multiplication des initiatives, la municipalité avoue avoir été débordée par le rythme d'urbanisation de ces dernières années. Aussi, en 2005, Mauves-sur-Loire a décidé de concilier « *une approche prudente du budget pour une gestion avisée* » (adjoint aux Finances de Mauves *in* Ouest-France, 4 avril 2005) avec « *la saisie des opportunités qui se présentent en matière d'aides et de subventions* » (maire de Mauves *in op. cit.*) afin de poursuivre « *les efforts de la commune pour satisfaire la population en matière de services.* » (*Ibid.*).

CONCLUSION DU CHAPITRE IV

La mobilité résidentielle dans les espaces périurbains s'organise de façon globalement centrifuge même si quelques mouvements locaux ou intra-périurbains échappent à l'effet polarisant de la ville-centre et de sa banlieue. Ces flux radiaux subissent la quadruple influence simultanée de facteurs géographiques, sociaux, économiques et politiques (Figure 1). Ceux-ci agissent principalement sur la décision des ménages de venir s'installer dans les espaces périurbains. Entre envies personnelles, choix raisonnés et contraintes financières, les candidats désireux de quitter le pôle urbain pour résider en périphérie se situent tout à la fois dans le registre de la liberté, des contingences voire de l'impossibilité.

Figure 1 : Fonctionnement centrifuge de la mobilité résidentielle dans les espaces périurbains en 2005



D'un point de vue géographique, l'intensité de la périurbanisation est fortement liée à la position géographique de la commune périurbaine : plus celle-ci est proche de la ville-centre et plus la périurbanisation y est, en général, forte ; on retrouve en cela le principe de la propagation de l'onde d'urbanisation qui dessine des couronnes successives radioconcentriques autour du pôle urbain. Des facteurs locaux – comme à Mauves-sur-Loire - peuvent parfois contrarier cette dynamique très puissante.

De façon déterminante, la qualité des infrastructures de desserte va rendre plus ou moins attractive une commune périurbaine : plus ces infrastructures seront performantes et plus le

temps de trajet entre la ville-centre et le lieu de résidence périphérique sera réduit. Le niveau de contraction spatio-temporelle du territoire devient tout aussi essentiel que la distance kilométrique elle-même.

L'effet de proximité constitue le troisième principal facteur géographique qui oriente la mobilité résidentielle dans les espaces périurbains. Ainsi, la quête d'un logement périurbain se réalise le plus souvent dans les espaces périphériques les plus proches du domicile urbain : un ménage ayant habité dans le sud de l'agglomération nantaise ira rarement chercher à se loger dans les espaces périurbains septentrionaux nantais par exemple.

La combinaison de ces trois composantes géographiques – position, desserte, proximité – va orienter la nature des parcours résidentiels des ménages selon les caractéristiques de la commune d'accueil : un lotissement construit à Saint-Etienne-de-Montluc sera ainsi très attractif pour un jeune ménage de Saint-Herblain, de Sautron ou d'Orvault du fait de sa proximité avec la ville-centre, de son bon niveau de desserte routière et son positionnement occidental proche de la banlieue ouest nantaise d'origine ; à l'inverse, un ménage vivant aux Sorinières, en Sud-Loire, se montrera moins enthousiaste à l'idée d'acquérir une parcelle d'un lotissement de Joué-sur-Erdre, commune éloignée de Nantes, mal desservie par un réseau routier perfectible et en position cardinale diamétralement opposée à celle des Sorinières.

Le choix du terrain et du logement périurbains relèvent plus volontiers de facteurs sociaux. Le logement, sous sa forme appropriée qu'est l'habitat, est le lieu de développement privilégié de la vie sociale de ses occupants. L'étape du « cycle de vie » individuel ou familial qu'il représente détermine aussi les exigences auxquelles il doit répondre : une famille locataire vivant en ville avec deux enfants et un troisième à naître mettra en avant la nécessité de trouver un logement plus spacieux avec jardin alors qu'une personne qui vient de divorcer sans obtenir ni la garde de ses enfants ni la jouissance du domicile conjugal aura des *desiderata* tout autres. D'ailleurs, les motivations à l'installation peuvent appartenir à un domaine différent de celui de la famille ou du couple.

Mais qu'elle que soit la cause du déménagement, la capacité financière du candidat à la migration conditionne la faisabilité du projet : sans argent ni patrimoine, ce bien immobilier n'est pas accessible et toute forme de mobilité résidentielle vers les espaces périurbains devient caduque. La dimension économique du processus apparaît.

La valeur du terrain constructible ou de la maison individuelle qui va y prendre place est déterminée par les règles des marchés foncier et immobilier. Les acteurs privés – aménageurs, promoteurs, agents immobiliers ou simples propriétaires – y jouent un rôle. Face à cette offre, les

acquéreurs potentiels mobilisent leur actif pécuniaire qu'ils confrontent aux possibilités de financement proposés par les organismes financiers ou le secteur bancaire. Si l'offre est conforme à l'actif mobilisable des ménages, le déménagement est possible ; dans le cas contraire, le projet est avorté.

Le principe moral et sociétal selon lequel chaque individu doit pouvoir disposer d'un toit érige le marché du logement en un secteur-clef de l'économie dans lequel l'Etat ne peut être totalement absent. – ne serait-ce qu'en légiférant. Si depuis la fin des années soixante-dix, l'engagement des autorités publiques à l'échelle de la Nation est moins fort qu'après la Seconde Guerre Mondiale, l'action des décideurs locaux est venue relayer partiellement l'action passée de l'Etat. Suivant la législation en vigueur, la prise en charge et l'organisation de l'urbanisation sont maintenant du ressort communal, en collaboration ou non avec les acteurs privés. Cette gestion, dont les maires et leurs conseils municipaux ont la maîtrise, est bien entendu tributaire de la composition socioprofessionnelle des instances communales.

Bouclant la boucle, les politiques locales d'urbanisation sont donc le fruit des choix des municipalités mais elles ne peuvent cependant pas prétendre s'affranchir totalement de la situation géographique : un conseil municipal peut décider d'autoriser ou de réaliser lui-même un lotissement de cent lots sous une pression foncière forte due à la proximité de la ville-centre ; les parcelles seront toutes vendues en trois mois. Un autre conseil municipal, dans un contexte local peu concurrentiel car plus éloignée de la ville-centre, autorisera un projet plus modeste de vingt lots qui ne trouveront tous acquéreurs qu'au bout de deux ou trois ans. Les enjeux urbanistiques et démographiques ne sont, dans ces deux cas, pas les mêmes.

Bien que la figure 9 telle qu'elle est présentée gomme quelques liens transversaux, soulignons quand même ceux qui relient fortement les facteurs économiques aux facteurs géographiques : dans les espaces périurbains, le prix d'un terrain constructible est souvent fonction de la distance – de plus en plus mesurée en temps - qui le sépare de la ville-centre ; plus il en sera proche, plus sa valeur risque d'être grande.

Suivant la même transversalité, les aspirations sociales des ménages peuvent trouver des réponses dans la démarche d'urbanisation des communes, dans un prêt octroyé par une collectivité territoriale ou dans des dispositions législatives étatiques.

Au final, le modèle centrifuge de la mobilité résidentielle périurbaine est assez éclairant sur les liens qui se nouent entre la ville et les espaces périphériques lors de la recherche d'un

logement en propriété. Il souligne l'importance de la présence de la ville et de l'influence urbaine qu'elle génère avec tout ce que cela conditionne.

Mais cette mobilité résidentielle, pour bien comprendre son rôle dans la diffusion de l'urbanité, est à considérer parallèlement avec la mobilité au quotidien des ménages qu'elle vient elle-même bouleverser : les pérégrinations familiales s'organisant systématiquement à partir du domicile, la remise en cause de la localisation de celui-ci a inmanquablement des répercussions sur la structuration des déplacements du quotidien.

CHAPITRE V

LES MIGRATIONS DU QUOTIDIEN

DANS LA MÉTROPOLE NANTAISE :

L'EXPRESSION DE LA POLARISATION URBAINE

« La mobilité est au cœur du processus d'urbanisation et prend une double forme : les déplacements dans la ville liés à la division des tâches et les migrations liées aux cycles de vie et à la vie socioprofessionnelle. [...] Les migrations dans les villes sont [...] liées aux cycles de la vie qui induisent des déménagements : célibataires s'installant dans de petites surfaces centrales, ménages avec enfants migrants à la périphérie, personnes âgées se rapprochant des services sociaux et de santé. [...] Les déplacements liés à la division des tâches provoquent des déplacements quotidiens entre les différents espaces de la ville, conséquence de l'obligation pour les citadins de se rendre sur leur lieu de travail, dans les établissements scolaires, sur les centres d'achat. » (Bonello Y.-H., 1996, p. 63)

Y.-H. Bonello insiste ainsi sur l'aspect protéiforme de la mobilité dans le processus général d'urbanisation. La mobilité résidentielle centrifuge (chapitre 4) apparaît, nous l'avons vu, comme le principal moteur de la périurbanisation et de l'étalement urbain induit ; toutefois les déplacements du quotidien méritent également une attention particulière par leur relation avec les migrations résidentielles elles-mêmes.

Selon un double lien complexe de causes à effets, chaque nouvelle étape résidentielle bouleverse l'agencement des « *pérégrinations* » (Pinson T., Thomann S., 2001) du quotidien¹¹⁴ alors même que la décision de déménager n'est rendue possible que grâce à l'évolution des modes de déplacement. Dans les espaces périurbains, c'est d'autant plus vrai que l'accession à la propriété à l'origine de l'installation en périphérie se traduit par l'éloignement généralisé de la ville-centre (Tableau 50).

Aussi, l'analyse de la mobilité résidentielle prend toute son importance dans la compréhension globale de la périurbanisation et de ses effets territoriaux. Quantitativement et qualitativement, les migrations de la vie quotidienne sont une forme de matérialisation, la plus visible sans doute, des liens tissés entre les espaces périurbains et le pôle urbain voisin. A ce titre, elles prennent un relief particulier quant à l'hypothèse de diffusion d'urbanité, du centre des villes vers leur périphérie.

Dans notre périmètre de recherche, il nous faut donc cerner les interactions entre les agglomérations nantaise et nazairienne et leurs espaces périurbains. Au-delà du nouveau domicile, point d'ancrage fort, les migrations au quotidien permettent le développement de la vie sociale

¹¹⁴ L'expression souvent usitée de « mobilité quotidienne » semble peu adéquate pour rendre compte de déplacements parfois ponctuels et aléatoires. Par contre, la dénomination de « mobilité du quotidien » intègre, d'après nous, l'observation à l'échelle du jour sans impliquer pour autant une régularité journalière des déplacements observés.

des ménages. Mais quels lieux de l'agglomération sont fréquentés ? Pour quels motifs ? Selon quelle fréquence ? Comment sont vécus ces temps de déplacements ? Comment s'organisent-ils ? Présentent-ils une cohérence à même de faire l'objet d'analyses sur les individus ou la collectivité ? Quelles évolutions sociétales ont permis de mettre en place cette mobilité du quotidien telle qu'elle existe ? Implique-t-elle de profonds bouleversements dans le rapport à l'espace et au temps ?

Face à la diversité des questionnements, l'étude de la mobilité du quotidien, mise en perspective avec celle de la mobilité résidentielle, doit donner un sens aux dynamiques périurbaines et à leur impact sur l'évolution des notions de ville, d'urbain et d'urbanité.

1 La motorisation générale des sociétés occidentales

La hausse de la motorisation est une évolution majeure de ces quarante dernières années dans les sociétés des pays occidentaux. Quelques données chiffrées suffisent à s'en rendre compte. Selon F. Ascher (1995), l'ensemble des déplacements ont crû en France, entre 1985 et 1995, de 60 % pour les transports collectifs, de 90 % pour l'automobile et de 500 % pour les transports aériens pour un total annuel de 12 700 kilomètres par personne ; dans les villes de l'Europe de l'Ouest, chaque personne effectuait en moyenne, en 1995, 3.4 déplacements journaliers soit 10 à 20 % de plus qu'aux Etats-Unis, référence pourtant en matière de mobilité. D'après cette même source, la marche à pied a beaucoup reculé – seulement 1.2 déplacement par personne et par jour – avec une baisse de 20 % sur dix ans et l'utilisation du vélo pour se rendre au travail est devenue marginale avec 0.2 déplacement par personne et par an. Dans le même temps, la distance des déplacements quotidiens a augmenté de 33 % depuis 1985 et la durée de ces trajets était comprise entre une heure et une heure dix minutes dans les grandes villes françaises, en 1995.

Ce tableau contrasté révèle, en fin de compte, que c'est surtout le développement des modes de transports les plus performants qui est à l'origine de cette hausse exponentielle de la mobilité dans la société. A l'échelle métropolitaine, les transports collectifs et l'automobile apparaissent donc comme les principaux vecteurs de l'accélération des déplacements journaliers. Pourtant, à elle seule, la voiture, mode de transport individuel par excellence, cristallise dans des proportions grandissantes l'essentiel des flux de circulation. Elle s'impose comme une quasi condition *sine qua non* de la périurbanisation : sans elle, tout étalement urbain, sauf en engendrant des situations de précarité (Rougé L., 2005), s'avère difficile. A ce titre, l'avantage que l'utilisation de la voiture procure, la façon dont les usagers se l'approprient, l'importance de l'investissement

financier que son emploi nécessite sont autant d'éléments signifiants à explorer pour comprendre la nature et l'intensité du lien que l'automobile instaure entre centre et périphérie.

1.1 L'usage de l'automobile ou la révolution du rapport à l'espace

L'invention du moteur à explosion et son utilisation pour mettre au point des véhicules autotractés a totalement bouleversé la répartition et le fonctionnement des villes. A. Bretagnolle (1999) rappelle ainsi que, dès le XIXe siècle, en France (Reynaud J., 1841 ; Lalanne L., 1863 ; Reclus E., 1895 ; Vidal de la Blache, 1898) comme au Royaume-Uni (Mackinder, 1899), des théories intégrant les progrès technologiques du chemin de fer et de l'automobile se sont efforcées d'expliquer la configuration de l'armature urbaine et la disposition des principaux pôles urbains. De façon plus élaborée et à grande échelle, G. Chabot (1931, 1938), W. Christaller (1933), G. K. Zipf (1941, 1949), C. Clark (1951), S. Korzybski (1952) ou E. Juillard (1962) ont montré, au siècle suivant, que l'évolution de la vitesse de déplacements des habitants et l'élargissement concomitant des courbes isochrones agissaient sur la morphologie urbaine, entre les villes mais aussi dans le tissu urbain lui-même. Plus récemment encore, P. Derycke (1982) a énoncé la théorie selon laquelle l'utilité des lieux rend possible une interprétation de la baisse du gradient des densités, donc de l'étalement de l'espace urbain, en fonction de l'accroissement des vitesses et de l'élargissement de la portée des navettes entre le centre et la périphérie.

En à peine deux siècles, le « temps du piéton et du vélo » a été supplanté par celui des transports collectifs puis par celui de l'automobile. Les horizons se sont élargis et les lieux pouvant faire l'objet d'un aller-retour journalier ont été de plus en plus nombreux. La contraction du rapport espace/temps a été de plus en plus forte ; les progrès dans la qualité des infrastructures routières – et secondairement ferroviaires - n'ont fait qu'accroître le phénomène.

Depuis quarante ans, dans cette course à la performance, l'automobile a fini par s'imposer (définitivement ?) aux transports collectifs par l'étalement de la ville au-delà des quartiers agglomérés desservis par bus, tramways, métros ou trains de banlieue. F. Ascher (2000) rappelle l'adéquation de la voiture aux évolutions de la société :

« Si [l'automobile] doit être maîtrisée, civilisée, domestiquée, elle ne peut que très peu être freinée dans son développement car elle est particulièrement adaptée à la société hypertexte : elle permet non seulement de ne plus avoir besoin des densités urbaines pour disposer d'un fort potentiel d'interaction, mais elle rend aussi possible « d'avoir en même temps le beurre et l'argent du beurre », c'est-à-dire des maisons plus grandes avec des jardins et

des espaces urbains dilatés, et l'accès épisodique aux qualités spécifiques de la ville dense selon les besoins et les envies de chacun. » (Ibid., p. 193)

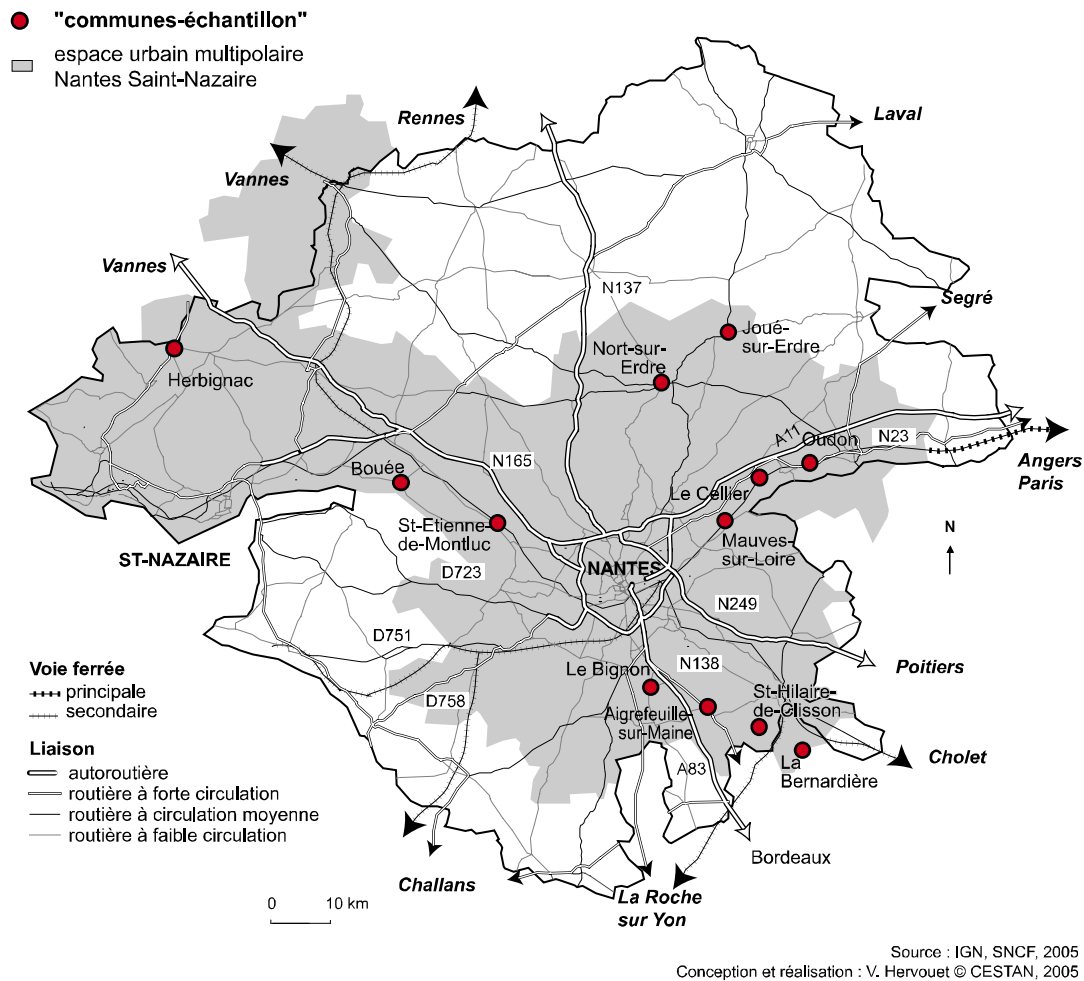
Par la diversité de leur positionnement géographique par rapport à la ville-centre (Tableaux 10 et 11), les communes-échantillon constituent un panel diversifié propice à une étude comparative des infrastructures et des conditions de desserte locale. La prédominance annoncée de l'automobile dans les espaces périurbains va pouvoir ainsi être vérifiée à moins que d'autres alternatives soient en mesure de la supplanter ou de la relayer.

1.1.1 La compression de l'espace-temps¹¹⁵ : les réalités de terrain

D'un point de vue technique, le réseau des infrastructures de transport qui s'est progressivement mis en place dans la métropole Nantes – Saint-Nazaire a rompu la logique purement kilométrique de l'espace par une compression variable de son rapport au temps : des axes de communication performants ont permis de réduire les temps de trajets et de « rapprocher » certaines destinations alors que dans le même temps des liaisons moins rapides ont « repoussé » d'autres lieux dans des situations d'enclavement plus ou moins relatives (Carte 21).

¹¹⁵ La « compression de l'espace-temps » est une expression qui apparaît notamment dans l'ouvrage *Mobilités, fluidités ... libertés ?* (Montulet B., Kaufmann V., 2004, p. 26).

Carte 21 : Positionnement des communes-échantillon dans le réseau d'infrastructures de transport de Loire-Atlantique en 2005



Les communes-échantillon ont ainsi connu des évolutions différenciées en fonction de la nature du réseau d'axes de transport qui s'est développé sur leurs territoires respectifs ou au contraire, à leurs marges (Carte 22).

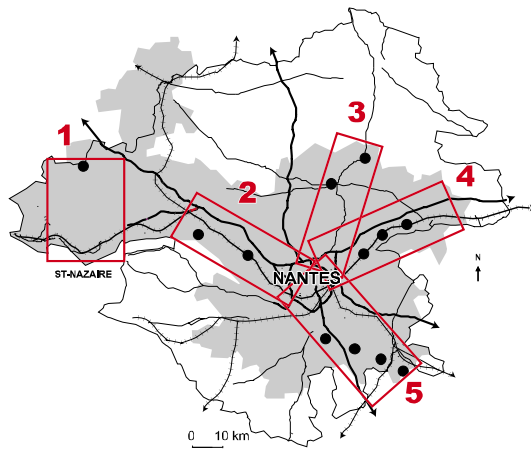
Dans la logique radiale dominante du rapport centre-périphérie, l'étude groupée de communes aux positions cardinales voisines permet de mettre en évidence plus facilement le rôle des infrastructures par des comparaisons immédiates, à situation de desserte comparable.

* Quatre communes au sud de la Loire : Le Bignon, Aigrefeuille, Saint-Hilaire, La Bernardière

La commune du Bignon est la première des communes rencontrées à la sortie sud de l'agglomération nantaise. Elle ne dispose pas de gare ferroviaire (Tableau 76), la plus proche - celle de Vertou - étant située dans l'agglomération nantaise même, à huit kilomètres de là.

Carte 22 : Liaisons routières et ferroviaires entre communes-échantillon et pôle urbain voisin en 2005

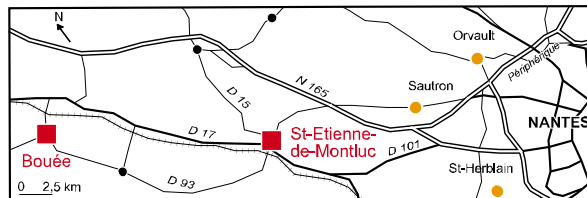
■ espace urbain multipolaire
 Nantes Saint-Nazaire



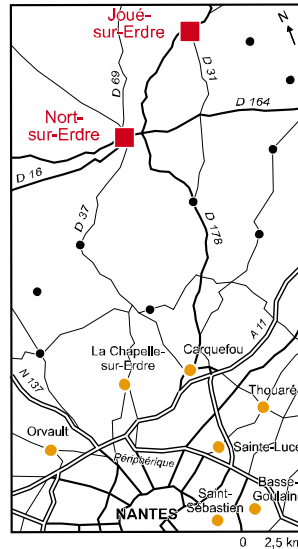
1 HERBIGNAC



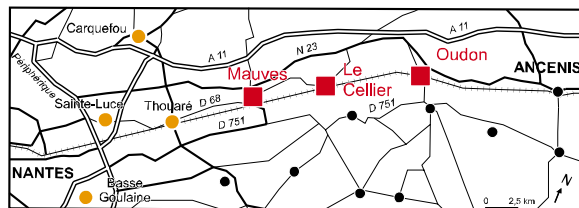
2 BOUEE - ST-ETIENNE-DE-MONTLUC



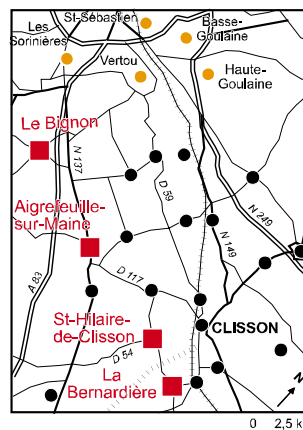
**3 NORT-SUR-ERDRE
 JOUE-SUR-ERDRE**



4 MAUVES-SUR-LOIRE - LE CELLIER - OUDON



**5 LE BIGNON
 AIGREFEUILLE-SUR-MAINE
 ST-HILAIRE-DE-CLISSON
 LA BERNARDIERE**



- "commune échantillon"
 - commune du pôle urbain
 - autre commune
 - commune de banlieue
 - SAINT-NAZAIRE ville-centre
- Liaison**
- autoroutière
 - routière à forte circulation
 - routière à circulation moyenne
 - routière à faible circulation
 - ferrée

Source : IGN, SNCF, 2005

Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Tableau 76 : Inventaire des liaisons routières et ferroviaires entre ville-centre et communes-échantillon périurbaines nantaises en septembre 2003

Axe	"Communes échantillon"	Chemin de fer		Routes vers Nantes			Projets d'axes routiers		
		Gare	km	A	RN	RD	CT	MT	LT
SUD	Le Bignon	non	8	oui	oui	oui	non	oui	non
	Aigrefeuille-sur-M.	non	8	oui	oui	non	non	oui	oui
	Saint-Hilaire-de-C.	non	3	non	oui	oui	oui	oui	oui
	La Bernardière	non	5	non	oui	oui	non	non	oui
EST	Mauves-sur-Loire	oui	0	non	oui	oui	non	non	non
	Le Cellier	oui	0	non	oui	oui	non	non	oui
	Oudon	oui	0	non	oui	oui	non	oui	oui
NORD	Nort-sur-Erdre	non	27	non	non	oui	non	oui	oui
	Joué-sur-Erdre	non	27	non	non	oui	non	non	non
OUEST	Bouée	non	6	non	oui	oui	non	non	oui
	Saint-Etienne-de-M.	oui	0	non	oui	oui	non	non	oui
NORD	Herbignac	non	18	non	non	oui	non	non	oui

Sources : entretien maires, V. Hervouet, 2003, IGN, DRE Pays de la Loire, CETE Ouest, 2005

Chemin de fer :

Gare : présence ou absence d'une gare ferroviaire sur la commune

km : distance en kilomètres de la gare ferroviaire la plus proche

Routes vers Nantes :

A : autoroutes

RN : routes nationales

RD : routes départementales

Projets d'axes routiers :

CT : projets routiers à court terme

MT : projets routiers à moyen terme

LT : projets routiers à long terme

cf. Annexe 24 pour précisions

En matière d'infrastructures de transport, c'est donc essentiellement l'évolution du réseau routier qui a agi sur la desserte locale. Jusque dans les années quatre-vingt, l'accès à l'agglomération nantaise ne se fait que par une route départementale (RD 57) qui traverse les faubourgs (Les Sorinières, Vertou, Rezé) de façon malaisée avant d'atteindre le centre de Nantes. Puis, la construction de l'autoroute Nantes-Bordeaux (A 83) prolongée par une pénétrante menant au cœur de la ville-centre (A801) et, dans la décennie suivante, la création d'un périphérique nantais (Annexe 23) ont rendu la commune facile d'accès et attractive sur le marché foncier nantais. Le maire du Bignon le résume parfaitement :

« Les gens ont découvert que le Bignon était tout proche de l'agglomération ce qui n'était pas le cas avant. Même si le nombre de kilomètres n'a pas diminué, les temps de trajet, eux, ont diminué. » (Entretien du 29 août 2003)

Soucieuse d'impulser une politique économique ambitieuse et source de recettes fiscales, la municipalité bignonnaise reconnaît que les modifications futures du réseau routier seront plus

profitables à ses zones artisanales qu'à ses zones d'urbanisation. Cependant, l'accès facilité de la commune à la Nationale Nantes-Niort par la construction d'un giratoire (aux Gros Cailloux) à échéance 2005-2006 constitue une exception notable en terme d'aménagement au profit des habitants. En vingt ans, la commune est passée d'un anonymat certain à une forte convoitise foncière ; la durée du trajet pour se rendre dans le centre de Nantes a fluctué - hors heures de pointe - de plus d'une demi-heure à vingt-deux minutes (estimation des ménages questionnés) soit une baisse d'environ 25 à 30 %.

Quelques kilomètres plus au sud, la commune d'Aigrefeuille-sur-Maine (Carte 22) est elle traversée par la Nationale Nantes-Niort (Tableau 76). Cette situation de passage couplée à une volonté municipale explique que cette commune se soit ouverte à l'urbanisation dès les années soixante. Également dépourvue de gare de chemin de fer, cette commune a elle aussi essentiellement évolué avec les modifications du réseau routier local. Toutefois, comme elle ne dispose pas d'accès direct à l'autoroute Nantes-Bordeaux qui traverse pourtant son territoire, la commune d'Aigrefeuille-sur-Maine a surtout bénéficié de l'amélioration des infrastructures d'entrée d'agglomération, déjà décrites ci-dessus. L'adjointe à l'urbanisme locale le précise concrètement :

« Le temps était peut-être le même mais ce qui changeait, c'était en ville. Ce n'était pas le fait d'accéder à la ville. On n'a pas de feux rouges avant le Palais des Congrès. On va beaucoup plus vite à Nantes maintenant qu'avant. » (Entretien du 25 août 2003)

Bien que plus éloignée de l'agglomération nantaise que Le Bignon, Aigrefeuille, se positionne de manière isochronique - une moyenne estimée par les ménages également de vingt-deux minutes - par rapport à la ville-centre et sa banlieue. Le gain de temps enregistré en vingt ans pour se rendre dans le pôle urbain nantais avoisine la dizaine de minutes, comme au Bignon. Une seconde « ceinture nantaise » pourrait, dans quelques années, voir le jour non loin d'Aigrefeuille (Annexe 23). Néanmoins, le projet semble plus devoir faciliter à terme les déplacements transversaux que les trajets radiaux vers le cœur d'agglomération ; de ce fait, ce projet ne mobilise pas toute l'attention de la municipalité qui, à sa décharge, estime sans doute que la commune ne présente aucun signe d'enclavement et n'est pas tributaire d'un tel aménagement pour son développement futur. De même, les élus d'Aigrefeuille-sur-Maine relativisent l'impact de l'ouverture d'un éventuel échangeur sur l'autoroute Nantes-Bordeaux : débouchant sur un tronçon payant, cette installation attirerait sans doute peu les migrations du

quotidien mais serait utilisée prioritairement pour les migrations de moyenne et longue distance. Les quelques ménages travaillant à La Roche-sur-Yon pourraient toutefois constituer une exception notable.

La commune de Saint-Hilaire-de-Clisson est dans une position beaucoup plus complexe que les deux communes précédentes car elle n'est pas positionnée par rapport à un seul axe majeur de communication - comme Le Bignon et Aigrefeuille-sur-Maine le sont avec la nationale 137 (Tableau 76). En effet, à la croisée de deux routes départementales de faible importance (Carte 22), Saint-Hilaire est distante de six kilomètres de l'axe Nantes-Bordeaux et seulement de trois kilomètres de Clisson. Ainsi, l'accès à l'agglomération nantaise est possible par trois cheminements différents (Hervouet V., 1997) : la RN 137 déjà décrite, la RN 149 Nantes-Poitiers et la RN 249 Cholet-Nantes. Aucun de ces trois axes n'offre cependant un accès totalement direct à l'agglomération nantaise et des déplacements transversaux intermédiaires sont nécessaires pour quitter le relatif enclavement communal.

En l'état actuel du réseau routier, les ménages interrogés estiment pouvoir accéder au centre de Nantes dans un laps de temps oscillant entre trente et quarante-cinq minutes. Même si les améliorations d'entrée d'agglomération nantaise entraînent une contraction constante du temps de trajet depuis vingt ans, celle-ci est proportionnellement moins forte - de l'ordre de 20 % - que pour les deux communes précédentes. Le temps de trajet est égal ou supérieur au budget-temps limite (soit une heure quotidienne) que les ménages s'étaient, jusqu'il y a peu, donnés et qui est en constante augmentation, nous l'avons vu. Ainsi, la municipalité est dans la position ambiguë de souhaiter une amélioration du réseau routier actuel par le biais du contournement de Clisson en cours de réalisation, et du projet de « deuxième ceinture nantaise » à venir (Annexe 23) sans que, fidèle à sa politique d'urbanisation, elle ne souhaite une trop grande accessibilité à la commune qui fasse peser sur cette dernière une pression foncière incontrôlable. La municipalité se prévaut de la proximité de la gare de Clisson distante d'environ deux kilomètres mais, comme nous le verrons, cet atout reste encore peu déterminant.

La commune de la Bernardière présente une situation identique, trait pour trait, à celle de Saint-Hilaire-de-Clisson : l'accès se fait par des routes départementales sinueuses ; sa position est intermédiaire entre les axes Nantes-Bordeaux et Nantes-Poitiers ; elle est relativement proche de Clisson. Pourtant, une différence importante réside dans son éloignement plus grand de quelques kilomètres – trois à cinq - de Clisson comme de l'agglomération nantaise.

Malgré des visées d'urbanisation aussi prudentes qu'à Saint-Hilaire, l'attente de nouveaux aménagements routiers y est plus souhaitée ; peut-être est-ce à mettre en relation avec cette différence d'éloignement amenant davantage de sérénité et moins de craintes municipales pour les années à venir ? Ce serait d'autant plus compréhensible que les projets qui peuvent agir sur le développement de la commune - comme l'achèvement futur du contournement de Clisson par le sud et l'ouest - ne sont encore qu'à échéances assez lointaines 2010-2015 (Annexe 23). Comme à Saint-Hilaire-de-Clisson, la contraction du rapport espace-temps pour les déplacements vers l'agglomération nantaise n'y est pas aussi importante qu'au Bignon et à Aigrefeuille.

* Trois communes entre Nantes et Ancenis (Mauves, Le Cellier, Oudon)

Mauves-sur-Loire, Le Cellier et Oudon présentent *a priori* une configuration géographique relativement semblable (Carte 22) : les trois bourgs sont accrochés à flanc de coteaux de Loire ; elles sont longées par la voie ferrée Nantes-Paris qui passe en contrebas du bourg et par la route nationale 23, située elle sur le plateau ; elles possèdent toutes une gare où les arrêts, à défaut d'être très fréquents, sont réguliers et quotidiens ; l'accès à l'autoroute A11 n'est possible sur aucune de ces communes, cette infrastructure ne proposant d'échangeur qu'à Carquefou (à l'ouest) et à Ancenis (à l'est). Ici s'arrêtent les points communs aux trois communes car d'autres facteurs viennent perturber la logique de la seule distance kilométrique à la ville-centre nantaise.

Mauves-sur-Loire peut s'appuyer sur trois axes routiers possibles vers l'agglomération nantaise : la route départementale 68 propose un trajet de qualité satisfaisante pour accéder à Nantes par les centres-villes de Thouaré-sur-Loire et de Sainte-Luce-sur-Loire ; par ailleurs, la commune est au départ d'un pont accessible aux seuls véhicules légers et qui permet de rallier la banlieue sud de Nantes en rive gauche ; enfin, l'accès des malvéens à la Nationale 23 est facilité par un giratoire qui permet l'intégration d'un trafic secondaire à un flux de circulation principal très dense. Ainsi, à partir de Mauves-sur-Loire, les dix kilomètres pour rallier Nantes sont effectués en quinze minutes environ même si, à l'inverse de la tendance générale de ces dernières décennies, ce temps de trajet a tendance à augmenter avec un trafic automobile sans cesse croissant ; le « doublement » de la route nationale par l'autoroute n'a pas eu l'effet de délestage

escompté, une partie du transit des poids lourds s'y étant maintenu pour des raisons principalement économiques ¹¹⁶.

Le Cellier ne présente pas une telle insertion dans le réseau routier : en effet, si la route départementale 68 relie Le Cellier à l'agglomération nantaise via Mauves, ce tronçon routier est plus sinueux qu'entre Mauves et Thouaré ; de plus, l'absence de pont entre Le Cellier et La Varenne interdit par ailleurs tout itinéraire *bis* de rive gauche vers Nantes ; enfin, l'insertion du trafic en provenance du bourg du Cellier sur la Nationale 23 – au-delà du fait que ce bourg est déjà plus éloigné de cet axe que celui de Mauves - est assez problématique en heures de pointe car les carrefours équipés de stops sont inappropriés à un trafic aussi dense, l'attente pouvant y être longue. Le maire de la commune a bon espoir d'obtenir l'ouverture d'un échangeur au niveau de sa commune « *en y mettant le prix* » mais le projet ne semble pas pouvoir se concrétiser à court terme (Annexe 23), la société d'autoroute y étant peu favorable. Au vu de tous ces éléments, il apparaît que les habitants du bourg du Cellier ne disposent pas d'une même facilité de trajet vers Nantes que leurs voisins de Mauves-sur-Loire ; les six kilomètres séparant les deux communes prennent ici une importance qui va au-delà de la seule valeur numérique.

La situation d'Oudon se présente comme un intermédiaire entre celle de Mauves et celle du Cellier. Dotée d'un pont qui la relie à Champtoceaux (Maine-et-Loire), la commune d'Oudon peut proposer à ses administrés une alternative routière en rive gauche de Loire qui s'avère cependant assez sinueuse. Par ailleurs, bien que son bourg soit aussi proche à « vol d'oiseau » de la Nationale 23 que celui de Mauves-sur-Loire, l'accès y est malaisé ; la route de Couffé qui semble y mener ne fait que passer dessous alors que les deux réelles intersections sont situées de part et d'autre du bourg, en position plus éloignée et moins facile d'accès. Le maire de la commune ne désespère pas de trouver avec l'Équipement et le Conseil Général de Loire-Atlantique une solution routière qui puisse répondre à la fois à ce problème, à la gestion problématique d'un trafic poids-lourds venu du pont et enfin à la desserte de la zone artisanale communale. En l'état actuel des choses, ces « points noirs » contrarient la contraction des temps de trajets vers l'agglomération nantaise, du moins jusqu'à l'accès à la Nationale 23.

¹¹⁶ De nombreuses entreprises de transport routier interdisent à leurs chauffeurs d'emprunter l'autoroute A23 pour économiser les dépenses de péage.

* Deux communes sur les bords de l'Erdre (Nort-sur-Erdre, Joué-sur-Erdre)

Situées au nord - nord-est de l'agglomération nantaise (Cartes 21 et 22), Nort-sur-Erdre et Joué-sur-Erdre sont situées dans une des régions périphériques les moins bien desservies.

Pour une commune d'un poids démographique relativement important (environ 6 000 habitants), Nort-sur-Erdre n'est pas véritablement bien irriguée par les infrastructures routières. Certes, ce n'est pas une commune enclavée en dehors de tous grands axes mais les aménagements routiers locaux paraissent insuffisants pour permettre une bonne fluidité du trafic.

A l'intersection de six routes départementales, Nort-sur-Erdre ne bénéficie d'aucun axe de desserte du gabarit de Nationale 137 (Nantes-Rennes) à douze kilomètres plus à l'ouest ou de la déjà mentionnée Nationale 23 (Nantes-Angers), vingt kilomètres plus au sud-est. Ainsi, seules les routes départementales 26 (par Sucé-sur-Erdre) et 178 (par Carquefou) permettent aux nortais d'accéder à l'agglomération nantaise. Les ménages interrogés évaluent en moyenne à quarante-deux minutes (pour vingt-deux kilomètres) la durée du trajet pour aller dans le centre de Nantes ; c'est assez long au vu des trente-huit minutes de moyenne déclarées par les ménages de Saint-Hilaire-de-Clisson pour un trajet de vingt-huit kilomètres de routes de qualité assez médiocre sur les premiers kilomètres. Le maire de Nort-sur-Erdre souhaiterait l'amélioration de ces axes mais l'attente municipale semble encore plus grande par rapport au projet de deuxième « ceinture nantaise » qui relierait Nort-sur-Erdre à Ancenis, à la région de Savenay et à Saint-Etienne-de-Montluc, autre « commune-échantillon ». Localement, la commune souffre du passage en centre-ville de toutes les routes départementales (sauf de l'axe Nantes-Châteaubriant) et espère une contournante dès que possible (Annexe 23), le flux des véhicules de touristes venant exacerber les difficultés récurrentes de circulation, l'été.

La commune de Joué-sur-Erdre, dix kilomètres plus au nord-est, est traversée par la Départementale 176 qui mène à Châteaubriant. Trois quarts d'heure, selon les dires des ménages interrogés, sont souvent nécessaires pour se rendre dans le centre de Nantes. Même si une alternative par la commune des Touches permet aux jovéens de rallier l'agglomération nantaise sans se rendre à Nort-sur-Erdre, ces estimations horaires confirment que le réseau routier dans lequel s'insère les deux communes n'est pas extrêmement performant au regard d'autres axes de la métropole. Le cas suivant de Saint-Etienne-de-Montluc le met d'autant plus en évidence.

* Deux communes entre Nantes et Saint-Nazaire (Saint-Etienne-de-Montluc, Bouée)

Saint-Etienne-de-Montluc et Bouée sont deux communes des bords de Loire qui présentent toutefois un positionnement géographique assez différent par rapport aux deux villes-centre de la métropole : la première est très proche de Nantes alors que la seconde est légèrement au-delà de la ligne d'équidistance entre cette ville et Saint-Nazaire (Cartes 21 et 22).

Saint-Etienne-de-Montluc, avec Aigrefeuille-sur-Maine présentée dans le premier paragraphe, est sans aucun doute l'une des deux communes-échantillon qui bénéficie du réseau routier de proximité le plus performant. Située sur l'ancien axe principal entre Nantes et Saint-Nazaire - la Départementale 17 aussi appelée « route du Milieu » - elle est aussi reliée aux communes de la banlieue nantaise par des routes secondaires nombreuses : la RD 93 permet de rejoindre Sautron, la RD 101 mène à Saint-Herblain et la RD 17 assure la liaison avec Couëron. C'est donc dans une situation de desserte déjà favorable que l'aménagement en voie express de la RN 165 (Nantes – Saint-Nazaire) est intervenu pour donner à Saint-Etienne-de-Montluc et surtout à ses habitants tous les atouts pour vivre « aux portes » de l'agglomération nantaise. Ces derniers estiment pouvoir atteindre en dix à quinze minutes de voiture les centres-villes des communes de banlieue déjà citées et en vingt à trente minutes, le centre de Nantes. La commune dispose également d'une gare ferroviaire très bien desservie décrite plus loin. Finalement, seul un trafic poids-lourds de centre-ville préoccupe la municipalité qui envisage très sérieusement le contournement de la commune pour la desserte de la zone industrielle. Cela fluidifierait plus encore un trafic routier déjà performant.

Pourtant située sur ce même axe Nantes – Saint-Nazaire, Bouée a hérité d'un positionnement géographique moins favorable. En effet, si la présence de la Nationale 165 à moins de six kilomètres et de la « route du Milieu » à deux kilomètres et demi du bourg permet de relier facilement l'agglomération nantaise avec un gain de temps et de sécurité, le réseau routier présent sur le territoire communal est d'une qualité plus médiocre avec des routes sinueuses et peu larges. La situation de Bouée rappelle celle de Saint-Hilaire-de-Clisson, de la Bernardière, du Cellier et d'Oudon dans la nature du réseau de communication liant ville-centre et commune périurbaine : des axes routiers peu performants aux alentours immédiats du bourg de départ viennent se greffer à de grands axes régionaux très performants où les gains de temps sont importants.

* Une commune rétro-littorale au nord de Saint-Nazaire (Herbignac)

La commune d'Herbignac présente des infrastructures routières très contrastées selon la destination qu'on envisage (Carte 22). Autant les liaisons avec la partie occidentale et littorale de l'aire urbaine de Saint-Nazaire sont assurées correctement grâce à la Départementale 774 aménagée en voie rapide, autant les routes en direction de la commune de Saint-Nazaire même, au sud, sont sources d'un trafic beaucoup moins fluide. Ainsi, de part et d'autre de la Grande Brière, la Départementale 50 (vers Donges, Montoir et Trignac par la Chapelle-des-Marais et Saint-Joachim) et la Départementale 47 (vers Saint-Nazaire par Saint-Lyphard et Saint-André-des-Eaux) offrent des itinéraires moins roulants où les dépassements sont difficiles. Le responsable des services techniques municipaux d'Herbignac résume la situation de la façon suivante :

« Les liaisons avec Saint-Nazaire sont épouvantables. Saint-Nazaire : c'est la même (route) depuis tout le temps. Alors maintenant, il est presque préférable de passer par Guérande pour aller à Saint-Nazaire parce qu'après Guérande, c'est nettement meilleur. » (Entretien du 27 août 2003)

La somme des situations relevées dans les communes-échantillon met en évidence l'inégalité des automobilistes « face à la route » pour rejoindre l'agglomération urbaine voisine, nantaise comme nazairienne. Ainsi, la recherche incessante du gain de temps face à l'espace semble parfois se heurter à des facteurs locaux auxquels l'usage automobile peut ne pas être toujours la meilleure des réponses. Cette mise en doute de la toute puissance de l'automobile se justifie-t-elle ? La diffusion de l'urbanité peut-elle se faire dans les espaces périurbains par d'autres vecteurs que le véhicule individuel ? Les transports collectifs apparaissent-ils adéquats pour cette logique périurbaine centrifuge/centripète, au-delà de leur position habituelle affirmée dans le pôle urbain ?

1.1.2 Les transports collectifs face à l'automobile

« L'automobile est, avec les télécommunications (radio, télévision, téléphone, Internet), l'outil majeur de la société hypertexte, qui permet de passer individuellement et de façon non routinière, d'un champ d'activités à un autre, de s'extraire du territoire de la contiguïté pédestre, de changer de métrique. Ce type de prestations ne peut plus être assuré par les transports collectifs classiques que dans des situations urbaines limitées, pour certaines mobilités, et souvent aussi pour des populations sans alternatives constitués par des « captifs des transports en commun ». ». (F. Ascher, 2000, p. 193)

Le constat de l'auteur sur l'inefficacité des transports collectifs face à l'automobile est sans appel : les espaces périurbains ne peuvent être irrigués que par les voitures individuelles ; la collectivité n'a pas la capacité de proposer une offre de transport alternative satisfaisante. Ce scénario se vérifie-t-il dans les communes-échantillon de la région nantaise ?

Statistiquement, l'utilisation massive de l'automobile est, en tous cas, une évidence : les chiffres de l'INSEE (Tableaux 13 à 24) comme les résultats des enquêtes de terrain (Tableaux 77 et 78) le confirment nettement. Pour les seuls déplacements professionnels des chefs de famille ou de leurs conjoints, la voiture - remplacée très ponctuellement par la moto - est utilisée par plus des quatre cinquièmes (respectivement 84 % et 83 %) de ces deux populations. Lorsque l'on ne tient compte que des actifs travaillant dans le pôle urbain voisin (Tableaux 79 et 80), cette proportion atteint les neuf dixièmes : 90 % des chefs de famille et 93 % des conjoints utilisent alors leur véhicule particulier.

Tableau 77 : Moyens de locomotion empruntés par les chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) pour aller au travail

Mode de transport pour aller au travail	Commune de résidence des ménages questionnés										
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	M20	P25	Total
Voiture - moto	96	70	83	87	80	86	83	94	82	87	84
Train	0	11	0	0	0	12	9	3	6	8	5
Autocar	0	11	0	3	5	0	0	0	6	0	3
Marche à pied	2	1	7	3	10	0	0	0	1	1	3
Vélo - cyclomoteur	2	3	2	6	0	2	0	0	2	1	2
Autobus - tramway	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.5
Autres modes	0	3	7	0	5	0	9	3	2	4	3

Autres modes : avion, camion, fourgon, camionnette

Source : Enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : L^e Bignon

HER : Herbignac

M20 : communes à moins de 20 km de la ville-centre

SEM : Saint-Etienne-de-Monluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

P25 : communes à plus de 25 km de la ville-centre

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

LBE : La Bernardière

Face à ce quasi monopole de l'automobile dans les espaces périurbains, quelques facteurs peuvent laisser entrevoir un ralentissement de l'attractivité de ce mode de transport. Parmi ceux-ci, l'application de plus en plus contrôlée du Code de la Route est un frein à la contraction du rapport espace-temps. Plus encore, la multiplication des ralentissements et des embouteillages aux heures de pointe en raison d'un trafic sans cesse plus dense allonge les temps de trajets.

Tableau 78 : Moyens de locomotion empruntés par les conjoints des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) pour aller au travail

Mode de transport pour aller au travail	Commune de résidence des ménages questionnés										
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	M20	P25	Total
Voiture - moto	93	77	85	85	50	85	94	91	85	86	82
Train	0	4	0	0	0	6	0	3	2	3	2
Autocar	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0.5
Marche à pied	2	11	12	4	33	9	0	3	7	6	9
Vélo - cyclomoteur	5	4	3	7	17	0	0	0	4	0	4
Autobus - tramway	0	2	0	4	0	0	0	0	1	0	1
Autres modes	0	0	0	0	0	0	6	3	0	5	1.5

Autres modes : avion, camion, fourgon, camionnette

Source : Enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

HER : Herbignac

M20 : communes à moins de 20 km de la ville-centre

SEM : Saint-Etienne-de-Monluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

P25 : communes à plus de 25 km de la ville-centre

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

LBE : La Bernardière

Tableau 79 : Moyens de locomotion empruntés par les chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) pour ceux allant travailler dans le pôle urbain voisin

Mode de transport pour travail dans pôle urbain	Commune de résidence des ménages questionnés								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Voiture - moto	100	85	94	95	92	71	100	83	82
Train	0	15	0	0	0	29	0	17	2
Autocar	0	0	0	5	8	0	0	0	0.5
Marche à pied	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Vélo - cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Autobus - tramway	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres modes	0	0	6	0	0	0	0	0	1.5

Autres modes : avion, camion, fourgon, camionnette

Source : Enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

HER : Herbignac

SEM : Saint-Etienne-de-Monluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

LBE : La Bernardière

De manière plus locale, la réduction des voies allouées à la voiture en ville comme en entrée d'agglomération – avec la transformation de la pénétrante A801 en un véritable boulevard urbain à Nantes, la suppression volontaire des places de stationnement ou l'existence de péages en entrée de ville - comme c'est déjà le cas à Londres – sont des éléments qui pourraient freiner le

flux de véhicules. D'un point de vue financier, la hausse accélérée du prix du pétrole - plus de 70 dollars le baril en août 2005 - en dépit des prévisions rassurantes ¹¹⁷, serait de nature à venir contrarier l'usage massif de l'automobile. Au final, donc, la voiture peut-elle rester durablement le moyen de locomotion préféré des ménages périurbains ? Tout dépend sans doute de la capacité des transports collectifs à répondre aux besoins de mobilité des habitants des zones périphériques.

Tableau 80 : Moyens de locomotion empruntés par les conjoints des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) pour ceux allant travailler dans le pôle urbain voisin

Mode de transport pour travail dans pôle urbain	Commune de résidence des ménages questionnés								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Voiture - moto	100	90	100	92	83	85	100	75	93
Train	0	7	0	0	0	15	0	12.5	4
Autocar	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marche à pied	0	0	0	0	17	0	0	0	1
Vélo - cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autobus - tramway	0	3	0	8	0	0	0	0	1
Autres modes	0	0	0	0	0	0	0	12.5	1

Autres modes : avion, camion, fourgon, camionnette

Source : Enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

HER : Herbignac

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

LBE : La Bernardière

Dans la région nantaise, l'offre de transports en commun prend deux formes : celle proposée par le Réseau Atlantic d'autocars mis en place par le Conseil Général de Loire-Atlantique et celle du réseau ferroviaire de la SNCF ; si l'utilisation coûteuse du taxi peut intervenir dans des systèmes subventionnés à la demande pour relayer les autocars, comme les taxis Abeille au Cellier et à Oudon, elle ne peut que rester marginale du fait même de son coût. Sur la base, donc, des seuls réseaux d'autocars et de trains, les communes-échantillon apparaissent très inégalement desservies par les transports en commun (Tableau 81, Annexe 24).

¹¹⁷ Se reporter au chapitre 4 (le surcoût d'une mobilité quotidienne croissante).

Tableau 81 : Dessertes en transport collectif entre Nantes et les douze communes-échantillon périurbaines en 2004

"Communes échantillon"	Types de transports en commun				Total trajets
	Trains lignes SNCF		Cars Réseau Atlantic		
	vers Nantes	de Nantes	vers Nantes	de Nantes	
St-Étienne-de-Montluc	12	15	7	7	41
Nort-sur-Erdre	0	0	18	20	38
Mauves-sur-Loire	5	5	4	4	18
Joué-sur-Erdre	0	0	9	9	18
Herbignac	0	0	9	9	18
Le Cellier	4	4	4	4	16
Aigrefeuille-sur-Maine	0	0	7	7	14
Le Bignon	0	0	4	6	10
Oudon	5	5	0	0	10
Bouée	0	0	3	3	6
Saint-Hilaire-de-Clisson	0	0	0	0	0
La Bernardière	0	0	0	0	0

Source : Conseil Général de Loire-Atlantique, SNCF, 2004

* L'inégalité de la desserte en transports en commun :

Saint-Etienne-de-Montluc est la commune-échantillon dont la desserte en transports collectifs est la plus variée et la plus importante : elle se fait par train ou par autocar à raison de quarante-et-un trajets journaliers vers et en provenance de Nantes. Cette diversité de l'offre est perceptible à travers la relative faiblesse de la part de la voiture pour les déplacements professionnels (Tableaux 77 et 78). En effet, plus de 11 % des chefs de famille actifs questionnés prennent le train pour aller travailler. Si une proportion identique emprunte l'autocar pour des raisons professionnelles, elle se dirige non pas vers Nantes mais, au contraire, vers la centrale EDF de Cordemais qui dispose d'un service de ramassage de ses employés dans les communes voisines - dont Bouée fait partie. Néanmoins, cette utilisation des transports en commun est loin de supplanter le véhicule particulier ; celui-ci conserve une place essentielle dans les trajets quotidiens vers l'agglomération nantaise.

Nort-sur-Erdre ne possède pas de gare ferroviaire mais comble cette lacune avec un nombre de navettes d'autocars extrêmement élevé – trente-huit trajets journaliers - vers Nantes ou en provenance de la ville-centre. Malgré ce dispositif, seuls 5 % des chefs de famille questionnés et travaillant dans l'unité urbaine de Nantes disent utiliser ce type de transport.

A un degré moindre, Joué-sur-Erdre et Herbignac proposent également un nombre assez élevé de trajets en transports en commun mais les dix-huit trajets journaliers se font uniquement

en autocar. Malgré tout, à Herbignac ¹¹⁸, les chefs de famille actifs interrogés ne plébiscitent pas l'autocar comme moyen de locomotion ; seulement 8.3 % de ceux qui travaillent dans l'unité urbaine de Saint-Nazaire l'empruntent malgré les possibilités offertes.

Si le nombre de trajets proposés est similaire - dix-huit – à Mauves-sur-Loire, l'offre en transports en commun est répartie environ pour moitié entre train et autocar. Pourvue d'une gare proposant quelques arrêts dans la journée, la commune par la voix de sa municipalité a la volonté d'inciter ses habitants à emprunter le train ; argument de poids, le train est accessible depuis 2002 avec un seul ticket de bus de la TAN ¹¹⁹ depuis que la commune appartient à Nantes Métropole. L'agrandissement du parking de stationnement pour les usagers a été réalisé en 2004.

Sa voisine du Cellier bénéficie d'une desserte ferroviaire légèrement plus faible : huit arrêts contre dix à Mauves. Les tarifs sont moins avantageux que pour les malvéens car cette commune n'appartient pas à Nantes Métropole mais au Pays d'Ancenis. Par ailleurs, elle bénéficie d'un réseau d'autocars qui reste assez peu développé soit huit trajets par jour comme à Mauves. Dans ces conditions, la desserte ferroviaire reste la plus intéressante des deux en termes de temps pour aller dans le centre de Nantes.

Aigrefeuille-sur-Maine, sans gare ferroviaire, ne peut faire profiter ses habitants que d'un réseau d'autocars mais les réponses des ménages questionnés à ce sujet sont révélatrices : aucun chef de famille ou conjoint n'emprunte ce moyen de locomotion pour aller travailler dans l'agglomération nantaise ou ailleurs. Ce réseau est, en fait, surtout utilisé par les enfants scolarisés dans des établissements secondaires de Nantes ou de sa banlieue.

La gare d'Oudon, à l'instar de celle de Mauves-sur-Loire, profite d'un nombre d'arrêts légèrement supérieur à ceux comptabilisés au Cellier (dix contre huit). Néanmoins, cette commune ne peut compter que sur ce seul type de transport en commun ; le réseau Atlantic n'irradie pas du tout le territoire communal oudonnais. L'atout ferroviaire, aussi mesuré soit-il, reste donc la seule alternative possible à l'automobile.

De manière diamétralement opposée, la commune du Bignon ne peut proposer à ses administrés qu'un service d'autocars ; en effet, aucune voie ferrée ne traverse le territoire communal. D'une envergure très modeste - seulement quatre trajets par jour vers Nantes -, cette offre paraît assez dérisoire au vu des besoins en déplacements professionnels des ménages de la commune. Comme à Aigrefeuille-sur-Maine, aucun des chefs de famille ou conjoint questionnés ne dit emprunter l'autocar pour se rendre sur son lieu de travail.

¹¹⁸ Le nombre insuffisant de questionnaires collectés à Joué-sur-Erdre (seulement sept) interdit toute analyse communale pertinente.

¹¹⁹ Transports de l'Agglomération Nantaise

Bouée, de son côté, n'est que très faiblement desservie par les autocars du réseau Atlantic et, de ce fait, les ménages interrogés ne mentionnent jamais ce transport en commun pour assurer leurs déplacements professionnels.

Enfin, les communes de Saint-Hilaire-de-Clisson et de la Bernardière n'ont aucun accès aux transports en commun à l'exception de la desserte du marché de Clisson, en autocar, ce qui n'est d'aucune utilité pour les actifs de ces communes.

* L'automobile : équipement périurbain par excellence

Bien que l'inventaire des possibilités de prendre les transports collectifs dans les communes-échantillon laisse déjà apparaître leur manque d'efficacité par rapport à la voiture, la réalisation d'un comparatif entre automobile, autocar et train (Tableau 82) matérialise, chiffres à l'appui, cette impression.

Tableau 82 : Comparatif transport individuel/transport collectif sur les trajets entre Nantes et les douze communes-échantillon périurbaines en 2004

"Communes échantillon"	Durées de trajet pour le centre de Nantes			Résultat du comparatif
	VOITURE*	CAR**	TRAIN***	
Mauves-sur-Loire	15 - 30	25 - 40	9 - 13	train
Le Bignon	15 - 20	21 - 43	-	voiture
Le Cellier	20 - 35	35 - 50	16 - 17	train
St-Étienne-de-Montluc	20 - 35	32 - 55	16 - 22	train
Aigrefeuille-sur-Maine	15 - 30	35 - 72	-	voiture
Oudon	25 - 45	-	15 - 23	train
Nort-sur-Erdre	30 - 45	48 - 61	-	voiture
Herbignac	15 - 30	49 - 50	-	voiture
St-Hilaire-de-Clisson	30 - 45	-	27 - 45	train ou voiture
Bouée	30 - 40	50 - 60	35 - 51	train ou voiture
Joué-sur-Erdre	35 - 45	66 - 78	-	voiture
La Bernardière	30 - 40	-	32 - 50	train ou voiture

Source : Questionnaires ménages, V. Hervouet, 2003 ; Réseau Atlantic, SNCF, 2004

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

* estimations haute et basse consignées dans les questionnaires "ménages"

** trajets le plus lent et le plus rapide selon les horaires fournies par le Réseau Atlantic

*** trajets le plus lent et le plus rapide selon les horaires fournies par la SNCF (hors trajet domicile-gare)

- un manque de rapidité généralisé du réseau d'autocars

Quelle que soit la commune-échantillon considérée, le réseau Atlantic d'autocars présente un déficit important sur les durées de trajet proposées. Même en ne retenant que les estimations hautes – intégrant embouteillages et ralentissements - données par les ménages interrogés sur leurs déplacements en automobile, les fourchettes de temps que nécessitent les navettes en cars restent bien au-delà de ces valeurs.

La comparaison transport collectif/véhicule particulier est ainsi très à l'avantage de ce dernier lorsque la commune ne possède que cette alternative de l'autocar face à l'automobile. Cinq communes-échantillon sont dans ce cas de figure : Le Bignon, Aigrefeuille-sur-Maine, Nort-sur-Erdre, Joué-sur-Erdre et Herbignac.

Bien qu'en terme de comparatif horaire, cela ne change pas la donne, il faut noter que la relative lenteur des autocars se place dans une autre logique territoriale que le seul contentement d'un besoin individuel. En effet, mis en place par le Conseil Général de Loire-Atlantique, le réseau Atlantic a valeur de service public aux populations et privilégie sciemment le nombre de dessertes à la rapidité du trajet. Malgré cet argumentaire, les responsables locaux souhaiteraient pallier l'insuffisance de la qualité du service proposé, comme l'illustre le maire du Bignon ¹²⁰ :

« La ligne, c'est Le Bignon - Les Sorinières - Saint Paul (Rezé) - Pont Rousseau (Rezé) – Pirmil (Rezé). Alors on va réfléchir avec le Conseil Général mais on va réfléchir parce qu'on pense que le trajet est trop long pour être incitatif. [...] C'est plus d'une demie-heure ! Une bonne demie-heure. Et donc on va réfléchir à une liaison plutôt à rejoindre ... au lieu de passer par les Sorinières et Pont-Rousseau, voir si il ne serait pas possible d'utiliser la pénétrante (prolongeant l'autoroute Nantes - Bordeaux). »

La logique de service à la population - et le débat ici n'est pas de discuter son bien-fondé – empêche donc ce type de transport d'être concurrentiel sur le seul facteur du temps. Le déplacement en automobile est, *a contrario*, optimisé par la volonté du conducteur d'arriver sans détour et le plus vite possible à destination sans autre impératif que le respect du Code de la Route. Sur ce point, l'autocar ne dispose pas de sites propres hors du périmètre de l'agglomération ; il est donc soumis aux mêmes désagréments de circulation que l'automobile ; il ne peut s'en affranchir qu'avec l'utilisation des couloirs de bus en ville qui se révèle être, au final, peu décisive au regard des autres contraintes qui surviennent dans les espaces périurbains.

¹²⁰ Entretien du 23 août 2003.

- des situations de réelle concurrence « sur le papier »

L'efficacité du réseau ferré s'est historiquement construite sur la vitesse de déplacement des hommes et des marchandises que ce moyen de locomotion a permis. Ce fut le cas avec la *new frontier* au temps des pionniers américains et son avancée vers le Far West ; le développement industriel, au XIXe siècle, a été très lié à la création et à l'extension du chemin de fer et aux approvisionnements en matières premières qu'il pouvait acheminer ; l'urbanisation « en doigts de gants » s'est non seulement faite le long des axes routiers mais aussi autour des lieux de dessertes ferroviaires.

Et les migrations des populations dans les espaces périurbains, même à l'époque de la généralisation de l'automobile, n'échappe pas totalement à cette dynamique structurante des territoires par le réseau ferré. C'est d'autant plus vrai lorsque la desserte routière est de qualité moyenne. Bouée, Saint-Hilaire-de-Clisson et La Bernardière sont des communes qui entrent dans cette configuration : aucune d'entre elles, en effet, ne possède de gare et malgré tout, les chefs de famille résidants qui y ont été interrogés affirment plus qu'ailleurs - entre 8 % et 12 % du panel - que le train est leur mode de transport pour se rendre au travail. Logiquement, ce trajet débute d'abord par une brève utilisation de la voiture pour rejoindre la gare. Mais cela met d'autant plus en relief la qualité de l'outil ferroviaire rallié. Les gares de Savenay (à proximité de Bouée) et de Clisson (dans les environs de Saint-Hilaire-de-Clisson et de La Bernardière) assurent ainsi parfaitement une liaison rapide de vingt-cinq à cinquante minutes jusqu'à la gare centrale de Nantes.

Toutefois, la comparaison entre trajets en train et déplacements en automobile (Tableau 82), doit être relativisée par l'ajout de temps en amont et en aval du voyage ferroviaire proprement dit : le déplacement pour se rendre à la gare et celui effectué pour rallier le lieu de travail à partir de la gare de destination allonge ainsi la durée de la migration « domicile-travail ». C'est donc bien uniquement « sur le papier » une réelle concurrence, en termes de temps, que se livrent train et voiture alors que dans les faits, elle se vérifie moins. Mais contrairement à l'autocar, le train peut quand même se prévaloir de circuler essentiellement en site propre ce qui l'avantage dans les situations de trafic routier dense.

- l'avantage arithmétique assez fréquent du réseau ferroviaire

Pour les habitants d'une commune possédant une gare, le temps de trajet pour accéder au train est naturellement plus réduit que dans le cas des trois communes précédentes : le rapport de force entre l'automobile et le train a ainsi tendance à basculer pour ce dernier. Mauves-sur-Loire, Le Cellier, Oudon et Saint-Etienne-de-Montluc jouissent de cet équipement et le comparatif montre, en effet, que toutes les durées de trajets ferroviaires – même en se basant sur les estimations les plus hautes - sont inférieures au plus bas diagnostic en temps des trajets automobiles vers le centre de Nantes faits par les ménages interrogés (Tableau 82). Cet écart est assez faible à Mauves-sur-Loire (treize contre quinze minutes) mais il devient plus conséquent à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération nantaise : seize contre vingt minutes au Cellier et à Saint-Etienne-de-Montluc et quinze contre vingt-cinq minutes à Oudon. La qualité relativement médiocre des routes aux alentours de la commune périurbaine de départ participe à l'accroissement de cette différence dans les deux communes de bords de Loire. Mais c'est aussi le risque de ralentissements et d'embouteillages auquel le train n'est pas soumis qui croît avec la hausse de la distance kilométrique à la ville-centre.

Mais alors pourquoi cet avantage n'est bien souvent qu'arithmétique et incite peu les ménages à en profiter pleinement ? Nous avons déjà avancé, il est vrai, quelques raisons à cette désaffection de l'outil de transport collectif : manque de fréquence, desserte insuffisante, qualité du service privilégiée sur sa rapidité. Mais, pour contrebalancer ces insuffisances, des avantages sont aussi à dénombrer tel un moindre coût économique - d'autant plus d'actualité en 2005 avec la flambée du prix des carburants -, une sécurité accrue pour le passager, une disponibilité de temps, etc. Non, au delà des considérations quantifiables, il semble qu'il faille chercher des éléments de réflexion d'ordre sociologique pour expliquer ce recours massif à l'automobile, clef de voûte des dynamiques périurbaines et vecteur actif quotidien de la diffusion de l'urbanité.

1.2 L'Homme et l'Automobile : entre intimité, liberté et contrainte

La nécessité d'appréhender la mobilité autrement que sous le seul angle de la description des possibilités de déplacements ou des migrations effectives est défendue, notamment, par V. Kaufmann et B. Montulet (2004) :

« N'aborder que la géographie des flux sans s'intéresser aux logiques d'action qui les sous-tend conduit à développer des analyses normatives partant du principe implicite que l'accroissement des vitesses de transport et des

distances parcourues est synonyme de liberté. Les potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques de transport sont souvent considérés comme des instruments permettant d'offrir de la mobilité aux acteurs, des moyens de les rendre mobiles. Cette confusion entre les potentiels de vitesse offerts par les systèmes techniques de transport, l'attribution a priori de stratégies aux individus et la mobilité des acteurs doit impérativement être dépassée pour que l'on soit en mesure de traiter de la mobilité spatiale sous un angle sociologique. C'est uniquement en intégrant l'intentionnalité des acteurs, les raisons qui font qu'ils sont mobiles ou au contraire immobiles, que l'on peut y parvenir. » (Ibid., p. 32)

J.-P. Orfeuill (1994), G. Dupuy (1999) ou D. Pinson et S. Thomann (2001) mettent ainsi en avant les liens d'attachement, d'appropriation voire d'identification entre l'Homme, usager, et sa voiture. Plus qu'un simple objet utilitaire et de consommation, la voiture représente pour ses passagers un outil de liberté d'action individuelle ou familiale mais aussi une part de la sphère privée, au même titre que le logement. La relation utilisateur/utilisé se révèle donc tout sauf neutre.

1.2.1 La nature de la relation voiture/usager

L'analyse des discours des ménages sur l'usage de l'automobile permet de mieux comprendre ce qui relie le conducteur et ses passagers au véhicule automobile emprunté. Interrogés sur l'aspect le plus intime de leur mobilité, les trente ménages de Mauves-sur-Loire, du Cellier et d'Oudon ont fait part de leurs ressentis, de leurs réactions, de leurs modes de pensée face à l'omniprésence de la voiture dans leur vie périurbaine.

* Le degré d'appropriation de l'habitacle

Chaque automobiliste prend différemment possession de l'espace intérieur de son véhicule. Le niveau de « personnalisation » de l'habitacle est ainsi un indicateur du degré d'appropriation au même titre que l'aménagement du domicile, lieu d'intimité familiale par excellence. Sur ce point, la plupart des réponses marquent un refus de marquer cet espace par la présence d'objets personnels :

« *Moi, je ne décore pas les bagnoles, je ne mets pas des trucs dedans.* » (Monsieur P.)

« *Je n'aime pas trop les gadgets.* » (Monsieur K.)

« *Oh non ! Non ! On n'a pas mis de petits coussins.* » (Madame J.)

Madame T. reconnaît, tout au plus, y avoir mis la photo de son petit-fils et Madame H., avoir collé une petite fleur au pare-brise. La matérialisation des lieux n'est donc pas l'outil privilégié pour instaurer un endroit familial.

Les ménages avouent, en revanche, prendre possession des lieux par l'ambiance qu'ils y (re)créent à leur guise. L'usage de l'autoradio (pour vingt-et-une personnes) est l'outil principal de cette appropriation bien qu'une minorité (six personnes) est réfractaire à cette technologie pour diverses raisons que sont la recherche de tranquillité, l'élimination des sources d'énerverment ou de déconcentration.

De manière assez inattendue, la discussion entre passagers est loin d'être une activité généralisée entre les passagers, certains couples revendiquant même le fait « *d'éviter le dialogue* » (Monsieur et Madame O.) ou d'« *apprécier le silence* » (Madame B.)

La rêvasserie (pour quatre personnes) et l'organisation de l'emploi du temps (par sept personnes) sont également des attitudes récurrentes, pendant les trajets en voiture ; elles concernent le plus souvent les personnes seules dans leur véhicule.

Au final, les ménages se montrent peu attachés à marquer, aux yeux d'autrui, leur occupation personnelle du véhicule. C'est plus souvent à travers les griefs reconnus aux transports en commun que l'automobile apparaît comme la garante de la préservation d'un cocon personnel.

* Le vécu du trajet automobile

Soumis à des déplacements quotidiens de plus en plus longs et fréquents (Bonnet M., Desjeux D., 2000), le conducteur et ses éventuels passagers pourraient alimenter la montée d'un mécontentement général sur le vécu des « *systèmes individuels de mobilité* » (Ascher F., *in Ibid.*, p. 202). La *quasi* automaticité de l'usage de l'automobile pourrait alors être remise en cause et d'autres moyens de locomotion préférés. Or, malgré ce contexte haussier, les temps de trajet sont intégrés comme une nécessité ce qui les rend *ipso facto* supportables :

« *Ce n'est pas du temps perdu parce que quelque part, il y a un sens.* » (Madame S.)

« *Je n'ai pas le choix en fait alors je ne me pose pas trop de questions.* » (Madame E.)

« *De toute façon, on n'a pas le choix. La circulation, c'est la circulation.* » (Monsieur F.)

La « mise à distance » résidentielle (chapitre 4) est, selon les dires des ménages, assumée en tout état de cause :

« *On a fait le choix de venir là donc il faut assumer les inconvénients* » (Madame V.)

« *Beaucoup de gens nous avaient dit : « Vous allez voir. Vous êtes loin de tout. Vous allez trouver cela rengaine. » Absolument pas. Pas du tout !* » (Monsieur C.)

L'automobile peut même constituer un lieu de refuge à l'écart des trépidations de la vie familiale :

« *Ca fait du bien parce que moi, je suis tout le temps avec les enfants.* » (Madame G.)

« *Le moment où je suis en voiture, c'est vraiment un moment pour moi toute seule et c'est sûrement un des rares moments où je ne suis pas « envahie » par mes enfants.* » (Madame S.)

Ainsi l'aspect fatigant et pénible de ces « *pérégrinations* » (Pinson D., Thomann S., 2001) est assez peu souligné par les personnes interrogées. Seuls quelques points bien particuliers d'utilisation comme le rôle des saisons, l'état de santé, les difficultés de circulation, la durée et le sens du trajet sont avancés pour reconnaître des désagréments à la voiture :

« *C'est vécu comme une contrainte l'hiver. On sort du travail à dix-sept heures trente : il fait nuit. On part le matin à sept heures : il fait nuit.* » (Monsieur S.)

« *C'est le problème de dos : lombalgie discale persistante. Alors, c'est pour ça : conduire c'est bien mais il faut éviter.* » (Monsieur N.)

« *Si je suis dans les bouchons, là je n'apprécie pas beaucoup.* » (Madame G.)

« *Trois quarts d'heure de trajet, ça fait beaucoup !* » (Madame J.)

« *Le matin, il y a un petit peu le stress de la journée alors que le soir, on est moins pressé, la journée est finie.* » (Monsieur Y.)

Mais dans leur globalité, les ménages affirment apprécier utiliser leur automobile et en trouver des réelles sources de satisfaction :

« On a une bonne voiture qu'on aime beaucoup. Et ça ne nous coûte pas. » (Monsieur et Madame O.)

« L'instant même où on est dans la voiture, je ne le prends pas pour un moment désagréable, c'est vraiment un moment de détente. J'ai un bon autoradio et j'ai de la bonne musique. » (Monsieur P.)

« Moi, je monte dans la voiture : je suis décontracté. Je peux arriver super énervé du travail, je monte dans le véhicule : tout tombe, je suis cool. » (Monsieur Z.)

* Les critères de choix et les modalités d'usage de l'automobile

Selon des critères purement techniques ou plus affectifs, le choix d'un véhicule est révélateur du degré d'attachement de l'acheteur à sa nouvelle automobile. Or, les réponses obtenues des ménages sur ce point laissent peu de doutes : l'achat raisonné de l'objet utilitaire prévaut sur le « coup de cœur » pour se faire plaisir. Certes, quelques personnes se déclarent avant tout attacher à l'importance de l'esthétique et de la marque :

« Je suis passé un jour chez Rover. J'ai vu cette petite voiture qui me plaisait bien. Et puis ça y est : j'ai eu le béguin pour elle et puis je n'ai pas cherché ailleurs. » (Monsieur R.)

Cependant, une majorité de conducteurs retient avant tout la fiabilité (pour dix ménages), la sécurité (pour neuf ménages), la consommation de carburant (pour huit ménages) et le volume intérieur (pour cinq ménages) :

« On ne resterait pas avec un vieux véhicule par exemple. » (Madame U.)

« La sécurité, c'est ma première préoccupation, c'est en première page. » (Monsieur N.)

« Je me rappelle qu'on avait eu une voiture, elle était épouvantable comme voiture. Elle consommait dur. » (Madame T.)

« C'est surtout le fait d'avoir une grande voiture quand même avec trois enfants. » (Madame G.)

L'exigence de performances - puissance, vitesse - n'est jamais citée et est même refusée par deux ménages. Le confort intérieur du véhicule est l'aspect qui divise le plus les usagers entre ceux qui sont soucieux de leur bien-être personnel ...

« *Quand on faisait des braquages, on avait mal aux épaules tandis qu'avec une direction assistée maintenant, c'est mieux.* » (Madame X.)

« *Le confort est important c'est-à-dire l'accessibilité à monter dans le véhicule parce qu'une voiture basse pour ma femme, avec ses problèmes de hanches, c'est très mauvais.* » (Monsieur W.)

... et ceux qui affirment haut et fort le contraire :

« *Pas une voiture pour aller se promener tous les jours. C'est une voiture pour nos besoins personnels.* » (Madame M.)

Au moment de l'acquisition du véhicule, une voiture de moyenne gamme est souvent achetée comme véhicule principal, alors que la seconde automobile d'appoint pour assurer des trajets plus courts ou moins fréquents est choisie en bas de gamme. Les modèles hauts de gamme sont peu prisés voire écartés d'office - « *Je n'ai pas le culte de la grosse bagnole* » (Monsieur P.).

Sur l'usage du véhicule, le transport de marchandises salissantes comme le bois, les déchets végétaux ou les objets poussiéreux divise la communauté des conducteurs : certains utilisent systématiquement une remorque (sept ménages) ; d'autres n'en utilisent pas et protègent leur véhicule ou les marchandises avec des housses, des couvertures, des plastiques ou des sacs (douze ménages) ; d'autres encore, optent pour la première ou deuxième solution selon les cas (sept ménages) ; enfin, quelques uns, très minoritaires, mettent les objets transportés en vrac dans l'habitacle (deux ménages).

Les animaux domestiques sont diversement accueillis dans les automobiles : s'ils sont très souvent acceptés sur une couverture protégeant les banquettes ou sur un tapis de sol (chez dix ménages), ils ne bénéficient pas partout de la même magnanimité de la part de leurs maîtres ; six ménages se refusent ainsi à faire pénétrer leur animal de compagnie dans leur véhicule. Le souci de propreté est souvent à l'origine de ce choix même si des considérations de sécurité entrent également en jeu.

* Le partage du véhicule avec des tierces personnes

Le premier niveau de partage du véhicule se situe au niveau des deux conjoints. Dans le cas le plus courant où chaque conducteur dispose d'une voiture (Carte 17), les véhicules sont-ils

attirés ? Et si oui, pourquoi ? C'est rarement le cas. Quelques raisons bien particulières peuvent dicter cette répartition durable des automobiles :

« *On n'a pas le droit vis-à-vis de l'assurance* » (Monsieur C.)

« *J'ai mon problème de pied gauche qui va sur le frein (dans le cadre d'une voiture à embrayage électronique).* » (Madame Y.)

Rares sont les personnes qui manifestent un attachement à son véhicule au point de ne pas vouloir le partager avec son conjoint :

« *Mon mari n'aime pas du tout prêter sa voiture. C'est un objet très personnel.* » (Madame T.)

Après le conjoint, les autres membres proches de la famille sont les principaux emprunteurs potentiels :

« *Mes voitures, je les ai prêtées moi ! Surtout à ma sœur.* » (Madame Y.)

« *Je prête mon véhicule à mes enfants.* » (Monsieur H.)

Le cercle des amis est plus sujet à controverse pour le prêt du véhicule. Les réticences sont plus nombreuses et l'acceptation reste fonction du capital confiance accordé :

« *De bons amis ! Oui, sûrement.* » (Monsieur X.)

« *Non. Enfin, ça dépend qui !* » (Madame P.)

« *Il a un grand ami. Il la prêterait.* » (Madame J. parlant de son mari)

Pour le restant des autres emprunteurs, les propriétaires d'automobile ont tendance à se déterminer selon une philosophie toute personnelle. Ainsi, de façon assez communautaire, le partage du véhicule avec un large cercle de connaissances ne pose pas de problèmes :

« *On est prêts à le faire. De même qu'on bénéficie quelquefois, si notre voiture est indisponible. On a recours aussi aux amis, aux voisins.* » (Madame B.)

« *Sans problème. Je le fais même régulièrement ! Quand j'ai des copains qui ont des besoins de voiture, en général, ils savent que je peux leur prêter la mienne.* » (Monsieur P.)

« On a prêté cet été au fils du voisin pendant qu'on était parti. Il l'a eue pendant trois semaines. »
(Madame L.)

A l'opposé, l'exclusivité d'emploi du véhicule par ses propriétaires est défendue :

« On ne prendra pas le risque de voir notre véhicule abîmé par quelqu'un d'autre. » (Monsieur C.)
« Non, non. Catégorique. On n'est pas prêteurs. Non parce qu'on sait comment on la conduit. »
(Monsieur W.)

Reste ceux qui sont d'accord sur le principe mais rechignent à l'accepter dans les faits :

« Je serais ennuyée de dire « oui ». Je serais ennuyée de dire « non ». » (Madame I.)

Autre forme de partage, le covoiturage (DESS Habitat, 2000) récolte l'adhésion de peu de conducteurs sauf en cas d'extrême nécessité :

« Je préfère y aller seule. » (Madame V.)
« Je veux garder mon indépendance. Je ne veux pas dépendre de qui que ce soit. » (Madame C.)
« Il ne faudrait pas que ça revienne tous les jours mais occasionnellement, pourquoi pas ? »
(Madame L.)

Au vu de tous ces aspects, l'attachement de l'automobiliste à son véhicule relève avant tout du pragmatisme. C'est avant tout un objet utilitaire nécessaire aux populations périurbaines qu'il s'agit d'acquérir en fonction de son emploi puis de conserver dans un bon état et aussi longtemps que possible. Dans cette perspective, son usage est assez réglementé : la nature des marchandises embarquées ou l'acceptation d'animaux domestiques est tributaire de la capacité des propriétaires à garder l'habitable propre ; seules les personnes dignes de confiance sont autorisées à s'en servir. En aucun cas, la voiture n'apparaît comme une pièce supplémentaire du domicile familial qu'il faudrait aménager. Par contre, c'est clairement un morceau de propriété privée où l'intimité est préservée et où les « intrus » extérieurs au cercle de la famille ne sont acceptés que ponctuellement.

1.2.2 L'émancipation par l'automobile ?

La comparaison des transports collectifs avec l'automobile dans les communes-échantillon a mis en évidence la flexibilité introduite par l'usage de la voiture, notamment pour gérer au mieux les durées de trajet. Mais peut-on, pour autant, considérer que l'automobile est source d'émancipation et de liberté d'action pour les populations périurbaines ?

En termes d'impacts écologiques et financiers, son utilisation est lourde de conséquences pour l'individu comme pour la société : pollution de l'atmosphère par la circulation automobile, infrastructures routières traumatisantes pour l'environnement, coûts d'achat et d'entretien importants pour le budget familial, consommation d'un pétrole (raffiné) dont le prix est en constante hausse depuis quelques années, etc. Ces éléments peuvent-ils influencer sur le comportement des automobilistes ? Est-ce un frein au libre-arbitre de chaque conducteur ou même de chaque utilisateur potentiel ? Là encore, le point de vue des ménages apporte un éclairage sur ces interrogations et sur les perspectives futures.

* La revendication d'une liberté de mouvement

Liberté, indépendance, mobilité, souplesse, flexibilité, précision, autonomie, commodité, absence de contraintes sont des notions que les automobilistes mettent en avant pour décrire les qualités qu'ils reconnaissent à leur pratiques individuelles de mobilité et pour expliquer qu'ils les aient adopter.

L'analyse de discours révèle que c'est avant tout la capacité de s'accommoder au mieux des impératifs de la vie quotidienne qui guide l'ensemble de ces jugements. Ainsi, l'émancipation de la contrainte horaire (« *quand on veut* », « *pas tributaires des horaires* », « *à toute heure* ») est souvent mentionnée. De même, le sentiment d'adopter un mode de locomotion qui puisse répondre le plus rapidement possible aux besoins de la famille (« *sous la main* », « *toujours disponible* », « *au cas où* ») est une source de satisfaction importante. S'affranchir des conditions météorologiques (« *par n'importe quel temps* ») ou de la présence d'autrui, individu non familial et parfois dérangeant (« *pas de personnes* », « *seule* », « *pas de bruit* ») rentre également en ligne de compte. Plus classiquement, l'efficacité et la qualité de la desserte (« *où on veut* », « *sur un point donné* », « *on s'approche le plus possible* ») sont citées de façon récurrente.

La liberté que semble procurer l'automobile appelle inmanquablement, chez l'automobiliste, la comparaison avec les transports en commun. Incriminant souvent pêle-mêle le délai d'attente à la gare, le rejet de la promiscuité, le manque d'indépendance, la lenteur du car ou le risque de grève, les ménages invoquent parallèlement l'incompatibilité de leur propre situation personnelle à l'utilisation des transports collectifs. Ainsi, des horaires de travail très variables, la nécessité d'aller faire les courses, la réactivité par rapport à de possibles appels de l'école pour aller chercher les enfants, l'éloignement de la gare du domicile ou le fait de ne pas travailler dans le centre de Nantes justifient l'usage exclusif de l'automobile. Ces considérations personnelles occultent, la plupart du temps, des considérations collectives sur l'impact de l'automobile sur la société.

* Le peu de conscience des nuisances collectives

Chez les ménages, la propension est très nette à déplorer les désagréments individuels subis en voiture et, au contraire, à se montrer plus évasifs et moins convaincus quant aux nuisances collectives occasionnées et aux mesures pour y remédier.

Ralentissements, encombrements et embouteillages arrivent au premier rang des désagréments dont le trafic automobile est dit porteur, que ce soit de façon très ponctuelle ou quotidienne :

« Les embouteillages sont pour les entrées et sorties de ville. Aux heures de pointe. Tous les jours. Un petit peu plus le mardi et le jeudi. Et puis le vendredi soir, autrement. Sur le trajet, moi, j'apprécie le retard entre dix minutes et un quart d'heure. Le matin, c'est bien dix bonnes minutes » (Monsieur S.)

Les difficultés de stationnement, assez fréquentes dans l'agglomération nantaise, font l'objet de nombreuses critiques mais sont résolues diversement par les conducteurs :

« Moi, je dis que Nantes, ce n'est pas fait pour aller en voiture, c'est tout. Donc on n'y va pas. » (Monsieur D.)

« Des difficultés à se stationner ? Comme tout le monde, je pense. Ça dépend où on se dirige. Je pense que c'est la majorité des gens. Il faut aller obligatoirement dans un parking. » (Monsieur F.)

« Ce qui nous ennuie, c'est le stationnement ! C'est infernal ! Il faut aller dans un parking souterrain que je déteste. » (Madame Z.)

Par contre, la prise de conscience d'enjeux plus globaux pour la société est beaucoup plus faible de la part des automobilistes ; l'insouciance ou l'égoïsme prévalent même parfois. Ainsi, face aux menaces croissantes de pollution qui pèsent sur l'environnement des espaces urbains et périurbains, les réactions diverses sont révélatrices d'une prise de conscience collective hétérogène. Au désintéret égocentré (« *Nous, ici, on ne connaît pas ça.* » (Madame O.)) répond un sentiment général d'impuissance et de fatalité (« *Je ne vois pas ce qu'on peut faire.* » (Monsieur B), « *On n'a pas tellement le choix.* » (Monsieur A.), « *Ca fait partie de l'évolution de la vie, la voiture. Nous, en campagne, on dépend de notre véhicule.* » (Madame X.)). Quant au partage des responsabilités, certains désignent d'autres acteurs plus à même, selon eux, d'agir positivement en la matière (« *C'est plus au niveau des hommes politiques* » (Monsieur B.), « *La solution doit-elle venir des usagers ou des constructeurs ?* » (Monsieur D.)) ou minimisent l'acte d'accusation qui pèse sur les automobilistes (« *Mais il y a tellement d'autres choses qui polluent.* » (Madame D.), « *Je ne suis plus sensible à ce discours parce qu'aucun effort n'est fait sur les transports routiers.* » (Monsieur P.)). L'argumentaire le plus récurrent reste toutefois le dédouanement personnel en estimant peu contribuer à entretenir la pollution de la société :

« *On y pense quand même mais on estime qu'on fait le minimum dans notre pratique.* » (Madame B.)

« *Je ne vais pas faire des trajets inutiles, par contre.* » (Madame U.)

« *J'ai changé de voiture et les derniers modèles avec le moteur HDI et avec un pot catalytique polluent moins. La pollution, j'y fais très attention.* » (Monsieur Q.)

Certaines personnes ne peuvent, néanmoins, s'empêcher d'émettre des doutes, de manière plus ou moins implicite, sur l'efficacité de leurs propres actions en matière environnementale :

« *Je pense que notre bagnole, elle est énormément entretenue. On a le label « point vert ». Je ne sais pas si ça veut dire grand chose mais enfin ...* » (Monsieur W.)

En définitif, beaucoup de ménages reconnaissent implicitement vouloir conserver leur véhicule en attendant que la société propose d'autres alternatives financièrement attractives :

« *S'il y a possibilité d'avoir des véhicules non polluants, pourquoi pas ? Bon, à un coût le même bien sûr !* » (Monsieur D.)

« *On s'était posé le problème pour faire les trajets professionnels d'avoir une voiture électrique mais sur le marché les propositions sont réduites.* » (Monsieur S.)

Signes d'une timidité citoyenne à engager une lutte efficace contre la hausse croissante des déplacements automobiles sont les réponses sibyllines sur la réaction à avoir face aux pollueurs, sur le jugement des infrastructures routières actuelles et sur le regard porté sur quelques initiatives défavorables aux automobilistes. Ainsi, sur le thème de la pollution, l'intérêt individuel prend souvent le pas sur le bien de la collectivité :

« *On ferme tout pour éviter de respirer.* » (Madame Z.)

« *Je ferme les glaces. Surtout quand c'est un diesel. Ce n'est jamais facile de dire aux gens.* » (Monsieur X.)

« *Je ferme tout. [...] Attendez ! Je ne veux pas ... Si je reçois un coup de poing et qu'ils me disent « mêlez-vous de vos affaires », non merci.* » (Madame T.)

Face aux mesures adoptées pour réduire la place de la voiture, l'opinion des ménages oscille entre perplexité, raison et conviction :

« *A Paris, ça n'a pas l'air de faire l'unanimité.* » (Monsieur F.)

« *Ce n'est pas plus mal même si c'est embêtant quand on est pris dedans.* » (Monsieur D.)

« *C'est fait pour la sécurité. Ça ne me dérange pas.* » (Monsieur Q.)

Pourtant à proximité d'infrastructures routières assez développées (Carte 22), les habitants de Mauves, du Cellier et d'Oudon n'estiment pas inconcevable la construction de nouvelles routes, bien au contraire même :

« *Avec la circulation qu'il y a, elles (les routes) ne sont pas trop importantes.* » (Madame X.)

« *Loin des villes, on aurait une route qui permettrait d'aller directement sur le périphérique, ça éviterait quand même de s'arrêter.* » (Madame P.)

Par exemple, l'aménagement de la Nationale 23 en voie express ou la création d'un nouvel échangeur sur l'A11, même au prix d'importants travaux, est une idée qui en séduit certains :

« *C'est pour éviter les accidents surtout. En principe, il n'y a pas de destructions de villages quand les tracés sont bien faits.* » (Monsieur X.)

« *Une entrée d'autoroute pour pouvoir gagner le centre-ville plus vite.* » (Monsieur S.)

Si le syndrome NIMBY¹²¹ (Charlier B., 1999 ; Lecourt A., 2003) a été très rarement exprimé tel quel par les ménages, un relatif consensus autour du « tout automobile » se dégage. Cela n'empêche pas, toutefois, une frange des automobilistes de refuser le développement indéfini des infrastructures routières :

« *Je ne vois pas trop l'intérêt d'en faire beaucoup plus !* » (Monsieur Z.)

« *Les infrastructures sont bien développées à Nantes.* » (Madame J.)

« *Moi, je trouve que c'est suffisant pour l'agglomération.* » (Madame I.)

Dans cet exercice d'équilibriste qui consiste à ménager l'intérêt individuel tout en respectant le bien collectif, les automobilistes semblent surtout donner priorité à la vie familiale et à tout ce qui peut la faciliter son organisation. A leur décharge, l'usage de la voiture requiert un investissement financier qui légitime, sans doute à leurs yeux, le droit à la mobilité selon leurs propres règles.

* Un investissement financier important

En France, la voiture mobilise environ 15 % du budget des ménages soit un des taux les plus forts d'Europe (Ascher F., 1995). De manière plus générale, la part des transports dans les finances des particuliers a connu une hausse de 450 % entre 1960-1992 contre + 322 % pour l'ensemble des postes budgétaires (*Ibid.*, p. 133-134). Dans les espaces périurbains, cette charge s'ajoute à celle, déjà lourde, de l'accession à la propriété (chapitre 4) et de l'entretien de la résidence principale.

¹²¹ NIMBY : en anglais « not in my backyard » à traduire littéralement par « pas dans mon jardin » - phénomène étudié notamment par B.Charlier (1999) qui se manifeste par le refus de riverains d'accepter la construction d'infrastructures à proximité de leur domicile, même si par ailleurs ces mêmes personnes reconnaissent volontiers le caractère d'intérêt général des dits aménagements.

Interrogés sur ce fardeau financier, les ménages des communes-échantillons ont accepté de détailler les différentes facettes de ces dépenses : leur description, leur gestion, leur évolution et leurs conséquences.

Sur la connaissance du coût exact de l'usage de leur voiture - carburant, assurance, réparations, stationnement, prix d'acquisition, etc. - nombreux sont les ménages qui n'en ont pas une idée précise, soit par crainte du résultat du calcul - « *Je n'ai pas chiffré. On se fait toujours peur. C'est complètement dément. Oui, c'est hors de prix* » (Monsieur P.) - soit par résignation devant des dépenses inévitables - « *Comme c'est obligatoire, en fait, on ne fait pas l'addition* » (Madame E.) - soit par l'assurance d'un niveau de revenus suffisants pour ne pas s'en préoccuper - « *Non, ce n'est pas un souci. On arrive toujours à mettre de l'argent de côté maintenant alors ...* » (Monsieur O.). Pourtant, quelques familles assurent connaître les frais occasionnés par la possession d'une automobile. Cela se fait à travers une gestion comptable rigoureuse - « *Je gère mes comptes de façon analytique donc je peux vous dire au centime près ce que ça m'a coûté l'année dernière* » (Monsieur D.) ou au contraire, de façon plus imprécise et sur la seule consommation de carburant - « *Je sais combien consomme chaque voiture. Le coût exact, ça peut se faire. J'ai une idée par voiture.* » (Monsieur K.).

Adeptes de la première méthode, Monsieur V. livre ainsi ses calculs personnels au moment de la revente de son avant-dernier véhicule. S'étant porté acquéreur, en janvier 1998, d'une Laguna Renault neuve pour la somme de 101 760 francs (soit 15 513 euros), il l'a revendu au prix de 4 500 euros en octobre 2004 après 2 457 jours d'usage. Durant cette période, le carburant lui a coûté 7 404 euros, les vignettes et l'assurance 3 127 euros et l'entretien chez le garagiste 4 238 euros. Au total, ayant parcouru 114 350 kilomètres avec son automobile, il a déboursé vingt-trois centimes d'euro au kilomètre (soit 1.48 francs) pour un coût global journalier de 10.48 euros (soit 68.75 francs), frais de péage, de stationnement et de contraventions non inclus. Calculées, estimées ou non, les charges automobiles apparaissent de toute façon lourdes financièrement et surtout peu productives dans l'esprit des ménages - « *Une voiture n'a jamais été rentable.* » (Madame T.).

Une différence de comportements est à noter cependant dans la manière d'appréhender l'achat de l'automobile. Le premier choix est celui du neuf ou de l'occasion. Dans les faits, cette distinction n'est pas si nette que cela puisque nombre de ménages optent pour un véhicule d'occasion de moins d'un an qui s'apparente beaucoup plus à l'achat d'un véhicule neuf qu'à un véritable modèle d'occasion âgé de plusieurs années :

« C'est ce qu'on appelle des voitures de collaborateurs de chez Citroën donc c'est une voiture qui avait 10 000 kilomètres. Ce n'était pas vraiment pas une occasion ; elle était neuve quoi. Sur 100 000 francs, il y a quand même 15 000 francs d'écart. » (Monsieur H.)

« Des jeunes occasions. C'est mon garagiste qui me les vend ; ce sont des véhicules qui ont entre six mois et un an. » (Monsieur P.)

L'achat de véhicules neufs ou très récents concerne la moitié des ménages interrogés et est motivé par la plus faible probabilité d'ennuis mécaniques majeurs étant donné leur faible kilométrage. Cette stratégie s'accompagne souvent d'une grande fréquence de renouvellement - tous les deux ou trois ans - dans la logique d'évitement d'importants frais liés aux réparations. L'avantage de cette démarche est également de revendre le véhicule à un prix encore relativement élevé et de se servir de ce nouveau pécule pour financer une partie de l'achat du véhicule suivant :

« En changeant tous les deux ans, c'est vrai qu'il n'y a pas de gros entretiens à faire dessus. (C'est vrai aussi) que mon mari n'y perd pas non plus en la revendant tous les deux ans. » (Madame L.)

« Dans le temps, j'avais pris des crédits mais depuis de très nombreuses années, non je paie comptant parce que je négocie aussi mon prix de reprise de mon véhicule, toujours par la concession ou un garagiste que je connais. » (Monsieur Q.)

A contrario, les acheteurs de véhicules d'occasion plus anciens se placent, par choix ou par incapacité financière, dans une logique de recherche de la voiture « bon marché ». Celle-ci est alors financée le plus souvent par un prêt, l'apport personnel étant souvent généralement insuffisant ou nul. L'objectif est souvent « d'emmener le véhicule au bout de sa vie » ou de le changer quand le montant des réparations est rédhibitoire et dépassent la valeur estimée du véhicule. Ce changement de voiture est vécue, chez la plupart de ces ménages, comme un passage obligé source de tracasseries d'argent :

« On n'a jamais eu de voitures neuves : on a toujours eu des occasions. On a contracté un prêt sur deux ou trois ans. [Notre véhicule], on l'emmènera le plus loin possible. » (Madame J.)

« J'achète des véhicules d'occasion. Je ne suis pas une fana de la voiture et je trouve qu'on perd beaucoup d'argent quand on veut changer de voiture alors j'essaie de les dorloter. J'attends vraiment qu'elles aient des problèmes. » (Madame I.)

Ces deux philosophies d'acquisition marquent une césure entre les ménages qui parviennent, par leur pouvoir d'achat, à s'accommoder des contraintes qu'induit la possession d'un véhicule particulier et ceux qui subissent plus fortement les conséquences d'un tel usage.

Pourtant, l'ensemble des ménages interrogés est d'accord pour dénoncer le coût pécuniaire élevé de cette mobilité périurbaine, beaucoup plus d'ailleurs que les contraintes en temps occasionnées. Mais, preuves partielles de la faible marge de manœuvre, les actions que les ménages pensent pouvoir mettre en œuvre pour diminuer les dépenses liées à l'automobile sont limitées. La hausse du prix du carburant est considérée comme un fait dont il faut s'accommoder - « *Voir que l'essence augmente, ça m'est complètement égal ; j'ai besoin de mettre de l'essence dans ma voiture, j'en mets* » (Madame U.). Si beaucoup de conducteurs s'accordent sur la possibilité de réduire les frais de garagiste en effectuant eux-mêmes les réparations de base, le développement de l'électronique est un frein à cette pratique :

« Avant, je faisais un peu d'entretien sur mes véhicules mais maintenant, elles deviennent de plus en plus complexes, les voitures. Je mets [encore] de l'eau dans le lave-glace, je vérifie l'huile, je suis attentif à la pression des pneus quand on roule beaucoup. » (Monsieur P.)

La réduction des déplacements comme source d'économie est rarement envisagée du fait des obligations familiales et professionnelles même si le libre-arbitre est parfois invoqué comme raison :

« Je ne vois pas en quoi je pourrais modifier mes pratiques. Peut-être que des déplacements qui ne sont pas justifiés, on les éliminerait mais je ne pense pas qu'on modifierait pour autant les habitudes. » (Monsieur D.)

« Mes trajets me paraissent difficilement compressibles. A moins d'avoir un collègue qui habite au même endroit ce qui n'est pas le cas. » (Monsieur A.)

C'est souvent même, après installation dans les espaces périurbains, une augmentation de la mobilité du quotidien que les ménages doivent gérer, comme nous l'avions déjà noté dans l'étude de la mobilité résidentielle.

* Une hausse intégrée des déplacements

Selon l'INSEE, sur la période 1982-1995, les distances moyennes domicile-travail sont passées de neuf à quatorze kilomètres en France, tous types d'espaces confondus (Madre J.-L., Maffre J., 1997). Bien que l'amélioration des infrastructures routières agisse comme facteur modérateur au point que certains chercheurs veuillent y voir une « loi de conservation du budget-temps » (Offner J.-M. ; 1997, Gallez C., Orfeuill J.-P., 1998), les ménages périurbains doivent intégrer l'allongement des déplacements quotidiens dans l'organisation du planning familial.

A première vue contraignante, cette hausse des trajets - en distance et en temps donc - ne semble pas aussi mal vécue par les ménages que nous l'aurions présumé. En ayant toutefois bien à l'esprit la capacité des individus à se satisfaire, plus ou moins consciemment, des contraintes journalières, l'analyse de l'opinion des ménages sur leurs déplacements quotidiens (Tableau 83) aboutit à un tableau nuancé : dans notre panel de ménages, les représentations positives (27 %) et négatives (31 %) apparaissent dans des proportions comparables.

Tableau 83 : Opinion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur leurs déplacements actuels au quotidien

Opinion* des ménages sur leurs déplacements du quotidien	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Pas de réponse	48	45	51	47	61	48	50	48	49
Adjectif très positif	6	15	12	9	17	18	6	12	12
Adjectif assez positif	16	15	17	14	8	9	25	19	15
Adjectif neutre	19	31	17	10	42	41	38	31	26
Adjectif assez négatif	6	5	8	29	8	9	6	6	9
Adjectif très négatif	41	15	21	29	17	23	12	6	22
Adjectif descriptif	12	18	25	19	25	9	12	25	18

* Plusieurs adjectifs de nature différente ont pu être donnés

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

BOU : Bouée

LBE : La Bernardière

La qualité des infrastructures routières (Carte 21) influe beaucoup sur ce jugement : dans les communes situées à proximité d'axes de circulation importants - Saint-Etienne-de-Montluc, Bouée – les déplacements du quotidien sont vécus globalement positivement alors que des dessertes locales moins performantes peuvent généralement coïncider avec des ressentis plus négatifs comme à Nort-sur-Erdre. Cependant, les contre-exemples de La Bernardière - une

opinion positive malgré un relatif enclavement – et du Bignon – une opinion négative malgré une desserte performante - oblige à considérer d'autres facteurs explicatifs.

L'évolution des migrations du quotidien après déménagement dans les espaces périurbains (Tableau 51) apporte un autre éclairage : les deux communes où l'opinion des ménages est la plus négative sur les déplacements de tous les jours – Le Bignon avec 47 % et Nort-sur-Erdre avec 48 % - sont parmi celles qui présentent les plus fortes proportions de familles interrogées déclarant une hausse de ces mêmes déplacements (respectivement 45 % et 46 %). Mais là encore, le contre-exemple de Bouée – 19 % d'opinion négative pour 50 % des ménages ayant constaté une hausse de leurs déplacements après installation dans les espaces périurbains – relativise la corrélation entre les deux.

En entretiens, le vécu des pérégrinations en automobile a été exploré. Ces discours plus développés donnent une tonalité différente de celle des quelques mots consignés dans les questionnaires et forcément réducteurs d'une réalité complexe.

Sur le jugement de leur mobilité¹²², le consensus s'est fait chez les personnes interrogées pour affirmer qu'ils l'assumaient parfaitement. Mais les commentaires accompagnant cette réponse sont beaucoup plus nuancés. Une graduation apparaît même entre l'affirmation franche d'un bien-être et la reconnaissance d'un comportement raisonné :

« Ici, on fait ce qu'on veut, quand on veut, comme on veut. Ce n'est pas désagréable. » (Madame O.)

« Ce n'est pas un poids énorme mais je me dis que je ne ferais pas plus. Je n'irais pas habiter plus loin, je pense. » (Monsieur Y.)

« Dans le contexte où on est, on est vraiment dépendants de notre voiture. Je ne me verrais pas ici sans voiture. » (Monsieur W.)

Ceux, moins nombreux, qui décrivent leur mobilité comme « contrainte » ont des remarques qui diffèrent assez peu des précédents :

« On s'en accommode. » (Monsieur D.)

« On est obligés d'aller travailler tous les jours. » (Madame C.)

« On n'a pas trop le choix. » (Madame G.)

¹²² Lors des entretiens, les adjectifs « tolérée », « assumée », « contrainte » et « choisie » étaient systématiquement proposés après une phase de libre discours.

De même, les quelques rares ménages à avoir affirmé une mobilité « tolérée » (deux ménages) ou « choisie » (deux ménages également) restent dans un registre mi-désabusé, mi-résigné :

« On est bien obligés de tolérer les déplacements quotidiens pour le travail. » (Madame C.)

« On savait bien qu'en venant ici, on allait avoir plus de déplacements. C'était un choix. »
(Madame M.)

Au final, la difficulté à prendre du recul et à juger objectivement sa propre mobilité en l'affublant d'un qualificatif est bien résumée par les propos des personnes suivantes :

« Assumée ? Tolérée ? C'est quelque part entre les deux. Si je vous réponds « de manière naturelle », ce n'est pas une réponse correcte parce que c'est vrai qu'on est plus près de la contrainte mais c'est une contrainte qu'on ne perçoit pas directement. » (Monsieur P.)

« Moi, je pense qu'on vit dans la routine. On ne remet pas du tout en question notre façon de fonctionner. » (Madame Y.)

Plus factuel est, par contre, l'abandon des moyens de locomotion alternatifs à l'automobile utilisés durant l'étape résidentielle précédente dans le pôle urbain nantais ou nazairien ¹²³ :

« Moi quand je travaillais en ville, il y avait les bus, il y avait tout ce qu'il fallait. Tu prenais les trains et la voiture. » (Madame R.)

« On avait le bus quand on était à Sainte-Luce. On avait une voiture mais j'utilisais les transports en commun. Mon mari allait en voiture. » (Madame M.)

« Quand on était citadins, on était vraiment très près du travail et j'y allais à pied à l'époque. J'avais quand même ma voiture mais je pouvais ne pas l'utiliser pour aller à pied. » (Monsieur Y.)

Environ un tiers des ménages interrogés se sont ainsi dotés d'une deuxième voiture à leur installation dans les espaces périurbains :

¹²³ Rappel : les ménages rencontrés lors d'entretiens ont été repérés selon le fait que l'étape résidentielle précédente s'était réalisée dans l'unité urbaine de Nantes (chapitre3).

« Quand on était en appartement, on n'avait qu'une voiture. C'est quand on est arrivé qu'il a fallu deux véhicules parce que, notamment par rapport au travail de chacun, on n'avait pas les mêmes horaires et pour les enfants aussi. » (Monsieur et Madame C.)

Les cas de baisse de la mobilité du quotidien sont rares dans les communes-échantillon et liées à quelques causes bien spécifiques : l'arrêt d'activité de l'un des deux conjoints ou une meilleure localisation géographique par rapport aux lieux de travail. Sur les perspectives d'avenir, la poursuite du « tout-automobile » est un avis partagé par tous les ménages actifs rencontrés :

« Pour nous, je n'ai pas du tout pensé à autre chose que la voiture. » (Monsieur B.)

« Il n'y a guère que l'automobile qui puisse rester. » (Monsieur F.)

« On est sur la formule qui nous convient le mieux pour essayer de gérer tout le monde. Je crois qu'effectivement, il y a des possibilités sur Nantes, par exemple, de stationner avant d'entrer dans la ville qui ne sont pas satisfaisantes pour que ça évolue. » (Madame S.)

Seules quelques évolutions du cycle de vie semblent pouvoir venir contrarier ce maintien de la mainmise automobile à travers un rapprochement résidentiel de l'agglomération nantaise ou l'installation en maison de retraite.

Au final, l'« *automobilité* » (PUCA, 2005) qui marque fortement les espaces périurbains est une donnée qui s'impose aux ménages. L'éloignement géographique, la faiblesse et le manque de performance des transports en commun, le développement des infrastructures routières contribuent à attribuer à la voiture un rôle central et essentiel dans la mobilité périurbaine. Intégrant ce facteur, les automobilistes tentent de s'accommoder au mieux de cette contrainte en lui trouvant des véritables vertus de liberté, d'intimité et de flexibilité. Malgré tout, cet argumentaire, construit sur une vision sélective de la réalité, ne parvient pas à masquer les sources d'énervement, de fatigue, d'inquiétudes financières, de pertes de temps, etc. que l'automobile impose.

Dans ce rapport ambivalent de séduction/rejet pour ce moyen de locomotion, les ménages cherchent donc généralement à optimiser l'efficacité de leurs déplacements en termes de temps et d'argent. C'est en tenant compte de cette logique individuelle prégnante que l'analyse des déplacements dans les espaces périurbains en général et vers le pôle urbain en particulier prend tout son sens.

2 Les effets de l'automobile sur l'organisation des déplacements périurbains

De façon assez générale, J.-P. Orfeuill (1994) rappelle le rôle primordial de l'automobile quant à l'évolution des territoires et à la répartition des populations dans l'espace.

« L'automobile, comme d'ailleurs les moyens de transport de masse qui l'ont précédée, ne sert pas seulement à déplacer des personnes. C'est aussi et surtout le moyen de remodeler les espaces, de déplacer des lieux de résidence, des lieux d'emploi, des lieux d'activité, de loisirs, etc. » (Ibid., p. 46)

Si les logiques résidentielles présentes dans les espaces périurbains (chapitre 4) ont déjà fait l'objet de notre attention, l'organisation des déplacements du quotidien qui découlent souvent des premières reste à analyser dans sa morphologie et sa portée signifiante.

Devant la variété des approches possibles, le rapport entre le véhiculé et son lieu de destination a été privilégié ; les motivations du déplacement ont donc été retenues comme facteur discriminant. Ce choix se base sur l'hypothèse selon laquelle la diffusion de l'urbanité dans les espaces périurbains est conditionnée dans sa nature et son intensité par les motivations à migrer au quotidien.

Par ailleurs, dans une démarche comparative soulignant les apports spécifiques induits par la périurbanisation, les déplacements ont été regroupés selon leur conformité ou non au modèle classique de l'armature urbaine ; celui-ci privilégie le double effet de taille et de centre, ce que la mécanisation croissante de la société et la mobilité périurbaine peuvent remettre en cause.

2.1 Des déplacements conformes à la logique de l'armature urbaine

Dépositaire d'une offre rare que leur importance démographique permet de concentrer, les grands pôles urbains drainent à eux une clientèle qui se recrute dans un rayon géographique de plusieurs dizaines de kilomètres alentours. Ce type de fréquentation répond ainsi à la satisfaction de besoins absents ailleurs. En la matière, c'est principalement le niveau supérieur de l'offre médicale ou commerciale qui se retrouve ainsi dans les agglomérations urbaines. Les petits pôles urbains périphériques et les communes rurales concentrent, quant à eux, des équipements et des services plus banaux.

Dans cette répartition territoriale, l'ensemble Nantes - Saint-Nazaire fait donc valoir son rôle de métropole régionale en offrant l'accès à des services et des commerces rares aux

populations des deux aires urbaines voire d'au-delà. Au sommet de l'armature urbaine régionale (Damette F., 1994 ; Jousseau V., 1997), Nantes et, dans une moindre mesure, Saint-Nazaire attirent donc à elles les habitants de leurs espaces périurbains respectifs suivant une organisation globalement christallérienne des flux depuis longtemps théorisée (Von Thünen J. H., 1930 ; Christaller W., 1933, Lösch A., 1936).

2.1.1 Une offre médicale spécialisée et diversifiée

Grâce à leur réseau de cliniques et d'hôpitaux complétés par une myriade de médecins spécialistes disséminés dans les deux pôles urbains, les agglomérations nantaise et nazairienne proposent une offre médicale sans équivalence dans un rayon de cinquante à cent kilomètres, selon le domaine considéré (Annexe 25).

Interrogés sur leurs déplacements pour raisons médicales, les ménages des communes-échantillon, affirment venir avant tout chercher dans le pôle urbain nantais ou nazairien voisin les services de médecins spécialistes (Tableaux 84 et 85).

Tableau 84 : Lieux de fréquentation des médecins spécialistes par les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux (en %) de fréquentation des médecins spécialistes	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Commune de résidence	8	12	6	16	5	4	0	0	6
Commune de Nantes	47	55	39	44	53	39	59	48	47
Autres communes de l'UU Nantes	28	33	36	40	32	11	18	5	28
Autres UU dans rayon 20 km	13	0	16	0	0	46	18	33	13
Communes hors UU rayon 20 km	3	0	0	0	10	0	6	5	3
Autres communes	1	0	3	0	0	0	0	9	1

UU : unité urbaine

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon
 SEM : Saint-Etienne-de-Montluc
 AIG : Aigrefeuille-sur-Maine
 NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac
 SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson
 BOU : Bouée
 LBE : La Bernardière

Tableau 85 : Lieux de fréquentation des médecins spécialistes par les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) selon le positionnement géographique et le poids démographique de leur commune de résidence

Lieux (en %) de fréquentation des médecins spécialistes	Nombre d'habitants CR			Distance CR/Nantes		
	M2000	2000-3000	P3000	M20	2025	P25
Commune de résidence	8	12	6	16	5	4
Commune de Nantes	47	55	39	44	53	39
Autres communes de l'UU Nantes	28	33	36	40	32	11
Autres UU dans rayon 20 km	13	0	16	0	0	46
Communes hors UU rayon 20 km	3	0	0	0	10	0
Autres communes	1	0	3	0	0	0

UU : unité urbaine ; CR : commune de résidence

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

Nombre d'habitants de la commune de résidence :

M2000 : moins de 2000 habitants

2000-3000 : entre 2 000 et 3 000 habitants

P3000 : plus de 3 000 habitants

Distance routière entre la commune de résidence et Nantes :

M 20 : moins de 20 kilomètres

2025 : entre 20 et 25 kilomètres

P 25 : plus de 25 kilomètres

En effet, trois quarts des déplacements effectués pour cette raison se font vers le pôle urbain de Nantes. Plus ponctuellement, les unités urbaines voisines de la commune de résidence – pour 13 % des déplacements –, les communes de résidence elles-mêmes – pour 8 % - et les communes voisines de ces communes de résidence hors unité urbaine – pour 3 % - sont aussi des lieux possibles de destination médicale. Certains médecins dont la spécialité est très répandue – en kinésithérapie et dentisterie principalement - sont en effet présents dans les espaces périurbains nantais et assurent les besoins locaux et non plus métropolitains.

Les situations communales sont assez disparates mais s'avèrent fortement influencées par le niveau d'équipement communal (Annexe 26). Ainsi, les communes les mieux équipées - Nort-sur-Erdre et Saint-Etienne-de-Montluc - sont celles dont la proportion des ménages fréquentent le plus la commune de résidence pour les médecins spécialistes (respectivement 9 % et 8 %). Le poids démographique qui conditionne d'ailleurs beaucoup le niveau d'équipement (Tableau 85) joue également un rôle important dans la capacité communale à « retenir » ses habitants : les ménages des communes de plus de 3 000 habitants fréquentent à 11 % leur propre commune contre 6 % pour les communes de 2 000 à 3 000 habitants et seulement 1 % pour les communes de moins de 2 000 habitants.

Pourtant, de manière *a priori* paradoxale, ce sont les ménages interrogés des communes de plus de 3 000 habitants qui fréquentent le plus (à 87 %) l'unité urbaine de Nantes. L'explication la plus plausible - corroborée par les entretiens - est que les habitants de ces communes disposent

d'une offre médicale locale plus importante que dans les communes limitrophes et qu'ils sont, de ce fait, plus enclins à migrer vers l'échelon immédiatement supérieur de l'armature urbaine - l'agglomération nantaise dans ce cas précis - pour satisfaire de nouveaux besoins ; les habitants des communes moins peuplées recherchent d'abord une offre médicale dans les chefs-lieux de canton avant d'envisager d'aller dans le pôle urbain nantais ; ces chefs-lieux de canton représentent alors un relais, un premier palier avant l'accès à l'urbanité de l'agglomération. Lorsqu'il se réalise, dans un second temps, cet accès se fait prioritairement dans les communes de la première couronne avant une éventuelle fréquentation de la ville-centre ; les habitants des unités urbaines périphériques se rendront, au contraire, préférentiellement et directement dans la ville-centre.

Des communes comme Nort-sur-Erdre, Herbignac et Saint-Etienne-de-Montluc proposent ainsi une alternative à l'offre de l'agglomération nantaise dans le domaine médical et en minimise d'autant la fréquentation. Toutefois, de manière générale, la fréquentation décroît à mesure que l'on s'éloigne de la ville-centre : 87 % à moins de vingt kilomètres, 76 % entre vingt et vingt-cinq kilomètres, 60 % à plus de vingt-cinq kilomètres ; le positionnement géographique des communes-échantillon par rapport à la ville-centre reste, une fois encore, important.

2.1.2 Les commerces et services du centre de Nantes

Loin des contraintes médicales précédemment abordées, la fréquentation des commerces et services du centre de Nantes relève le plus souvent de l'agrément ou s'émancipe, du moins, des contingences du quotidien. En effet, bien que souvent lié à un besoin précis - un objet décoratif rare, un accessoire précis pour l'équipement de la maison, une tenue de mariage, etc. -, il constitue souvent une occasion de promenade, de flânerie dans les rues du centre-ville.

Les ménages mettent ainsi en évidence l'aspect très ponctuel et récréatif de cette « sortie en ville ». Profitant des atouts du cadre citadin sur lesquels nous reviendrons plus en détails (chapitre 6), les consommateurs recherchent donc à la fois la satisfaction d'un besoin commercial très spécifique ...

« Ça nous arrive très ponctuellement d'aller faire des courses dans le centre de Nantes pour des produits comme la torréfaction de café ou de l'épicerie fine. » (Monsieur S.)

« Pour une occasion tout à fait particulière : on a marié notre fils aîné au mois de juin ; effectivement, j'ai fait deux tours à Nantes avant ; dans les magasins, pour me trouver une tenue. Ça, c'est tout à fait exceptionnel. » (Madame V.)

« On va au marché de Talensac : on va pour le poisson. Nantes, on va surtout chez Decré, l'alimentation Decré : pour des légumes qu'on trouve de qualité à cet endroit et qu'on ne trouve pas dans un autre supermarché. » (Madame R.)

... tout en profitant de l'alibi pour rompre la monotonie des lieux de consommations plus habituels :

« Pour les courses vestimentaires, moi j'aime bien faire les magasins en centre-ville. Quand j'ai des cadeaux à faire aussi. J'aime bien aller en centre-ville pour tout ce qui n'est pas supermarché ou qui peut changer un petit peu. » (Madame Y.)

La richesse de l'offre culturelle (cinémas, théâtres, concerts, etc.) est également l'une des raisons qui attirent dans le centre de Nantes les populations périurbaines :

« Alors : au cinéma, je vais traditionnellement dans les cinémas du centre-ville ; je vais au Gaumont et Katorza ; ce sont les deux points de rendez-vous. Pour le théâtre, c'est un peu différent parce que j'ai une fille qui fait du théâtre alors je vais au TNT [Terrain Neutre Théâtre], quai Baco, ou au Théâtre Universitaire. Et puis pour le reste, pour les concerts je vais à la Bouche d'Air en général donc (quartier) Talensac, salle Paul Fort. » (Monsieur P.)

L'aspect non contraint de ces déplacements donne une signification sociale voire sociologique forte à ce type de fréquentation : venir dans un centre-ville nantais peu accessible à l'automobile relève d'un attachement au cadre citadin et d'un plaisir à le fréquenter. Malgré la résidence périurbaine, le lien avec la « ville compacte » demeure solide.

2.1.3 Les grandes surfaces pour des courses ponctuelles ¹²⁴

Concurrençant ou relayant les moyennes et grandes surfaces présentes dans les petits pôles urbains périphériques (V. Jousseume, 1998), les « grandes surfaces » alimentaires ou spécialisées de l'agglomération nantaise offrent une gamme plus étendue de produits mais de consommation moins courante. Ce matériel de bricolage, de jardinage, ces accessoires d'aquariophilie, ces meubles de salon, etc. peuvent être proposés également dans le centre de

¹²⁴ Sont considérées ponctuelles, les courses dont la fréquence est inférieure à celle de la semaine.

Nantes mais pas forcément (cf. l'urbanité périphérique, chapitre 6). Répondant à des besoins très ponctuels et aléatoires, l'achat de ces produits occasionne globalement des déplacements peu nombreux - mensuels, pluriannuels voire parfois seulement annuels.

Sans remettre en cause ce constat, l'étude des communes-échantillon met toutefois en évidence quelques facteurs qui peuvent faire varier le schéma global de fréquentation (Tableau 86).

Tableau 86 : Lieux de fréquentation des grandes surfaces commerciales par les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux (en %) de fréquentation ponctuelle* des grandes surfaces	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Commune de résidence	0	9	8	12	29	0	0	4	6
Commune de Nantes	13	12	12	44	29	17	7	7	20
Autres communes de l'UU Nantes	60	75	59	41	38	31	58	18	49
Autres UU dans rayon 20 km	2	3	19	3	4	50	31	64	19
Communes hors UU rayon 20 km	25	0	2	0	0	2	4	0	5
Autres communes	0	1	0	0	0	0	0	7	1

* ponctuelle : moins d'une fois par semaine ; UU : unité urbaine

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

BOU : Bouée

LBE : La Bernardière

Ainsi, c'est dans les deux communes les plus peuplées – Saint-Etienne-de-Montluc et Nort-sur-Erdre – que la fréquentation du pôle urbain pour les courses ponctuelles en grande surface est la plus grande – respectivement 87 % et 84 %. Cela accrédirait la thèse selon laquelle les ménages bénéficiant localement d'un niveau d'équipement déjà relativement élevé et d'une urbanité endogène seraient plus enclins à rechercher l'urbanité exogène de l'agglomération nantaise voisine - 44 % de la fréquentation des ménages de Nort se fait sur la seule commune de Nantes ! - que les ménages résidant dans des communes moins peuplées qui, eux, iront d'abord chercher de l'urbanité et un niveau d'équipement dans des communes périphériques bien équipées. De son côté, Herbignac, troisième commune-échantillon la plus peuplée du panel, possède un supermarché (Super U) qui s'est doté d'une galerie marchande ; de ce fait, c'est la seule commune à contenter une forte proportion d'habitants (29 %) pour les courses ponctuelles en grande surface et donc à réussir à concurrencer en la matière le pôle urbain de Saint-Nazaire.

Comme pour les courses hebdomadaires en grande surface, la distance à la ville-centre des communes-échantillon agit de façon déterminante sur le niveau de fréquentation du pôle

urbain dans le domaine des achats plus rares en grande surface : plus on s'éloigne de Nantes ou de Saint-Nazaire et plus le niveau de fréquentation de l'agglomération décroît, avec une chute importante au-delà du seuil des vingt-cinq kilomètres :

- 82 % pour les communes situées à moins de vingt kilomètres de Nantes
- 74 % pour les communes situées entre vingt et vingt-cinq kilomètres de Nantes
- 48 % pour les communes situées à plus de vingt-cinq kilomètres » de Nantes

De façon concomitante, la proportion des ménages fréquentant une commune périphérique importante hors pôle urbain pour faire ce même type de courses croît avec l'allongement de la distance à la ville-centre, le seuil des vingt-cinq kilomètres marquant également un palier :

- 3 % pour les communes situées à moins de vingt kilomètres de Nantes
- 12 % pour les communes situées entre vingt et vingt-cinq kilomètres de Nantes
- 48 % pour les communes situées à plus de vingt-cinq kilomètres de Nantes

Au final, dans le panel des communes-échantillon, la fréquentation de communes périphériques bien équipées ne surpasse jamais celle du pôle urbain voisin pour les courses ponctuelles en grandes surfaces ; même au-delà du seuil des vingt-cinq kilomètres, ces deux fréquentations sont quasiment au même niveau de 48 %. C'est donc un lien relativement fort - même si peu fréquent - qui unit les populations des communes périurbaines au pôle urbain voisin. L'étude ultérieure des galeries marchandes (chapitre 6) ne fera que le confirmer.

2.1.4 La fréquentation des établissements scolaires

Gérés par l'Etat (pour les universités), la Région (pour les lycées), le Département (pour les collèges) ou par les municipalités (pour les écoles élémentaires), les établissements scolaires sont répartis de façon assez régulière sur l'ensemble du territoire. De ce fait, leur implantation est assez conforme à l'armature urbaine et renforce même les effets de centre et de taille. Toutefois, la nature même de l'établissement scolaire conditionne sa zone de recrutement et donne ainsi un rôle variable au pôle urbain dans la scolarisation des élèves résidant dans les espaces périurbains : très grand pour l'enseignement supérieur à mineur pour les écoles primaires.

* Les établissements d'enseignement supérieur

La fréquentation des établissements d'enseignement supérieur (universités, sections de BTS ¹²⁵, etc.) participe activement à la polarisation des espaces périurbains par la ville-centre et son agglomération. En effet, les étudiants résidant en périphérie affirment être souvent contraints à une migration quotidienne vers Nantes ou Saint-Nazaire (Tableau 87).

Tableau 87 : Lieux de fréquentation des établissements d'enseignement supérieur par les enfants des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux (en %) de fréquentation des établissements d'ens. sup.*	Commune de résidence des ménages							
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	Total
Commune de résidence	0	0	0	0	0	0	0	0
Commune de Nantes	100	62	22	0	100	75	50	57
Autres communes de l'UU Nantes	0	12	0	0	0	25	0	8
Autres UU dans rayon 20 km	0	0	22	0	0	0	0	5
Communes hors UU rayon 20 km	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres communes	0	4	55	100	0	0	50	30

* *ens. sup.* : enseignement supérieur ; UU : unité urbaine

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

HER : Herbignac

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

Si la faiblesse de l'effectif des étudiants concernés – trente-six – invite à la prudence sur l'analyse des statistiques obtenues, le déséquilibre entre la fréquentation du pôle urbain nantais ou nazairien (65 % dont 57 % pour la seule ville-centre) et celle d'unités urbaines périphériques (5 %) est indiscutable ; seules Clisson et Montaigu offrent quelques opportunités aux étudiants avec la présence de BTS au sein de lycées. En dehors de l'espace métropolitain, l'émigration vers d'autres établissements d'enseignement supérieur concerne près d'un tiers des étudiants de l'étude avec des destinations aussi diverses que Brest, Bordeaux, Etel, Grenoble, La Roche-sur-Yon, Le Mans, Montpellier, Rennes, Sablé-sur-Sarthe ou Tours. C'est une forme de concurrence au pouvoir attractif de la métropole régionale Nantes – Saint-Nazaire. Toutefois, celle-ci garde une place très attractive pour les étudiants de ses espaces périurbains.

¹²⁵ BTS : Brevet de Technicien Supérieur

* Les établissements d'enseignement secondaire : lycées et collèges

A une plus grande échelle territoriale – celle du canton, du pays, de l'intercommunalité –, les établissements d'enseignement secondaire de premier cycle (les collèges) ou de second cycle (les lycées) confortent, au contraire des structures d'enseignement supérieur, l'organisation cristallérienne de la Loire-Atlantique (V. Jousseume, 1998 ; V. Jousseume, N. Croix, 2003). Les implantations d'établissements ont, en effet, été décidées dans les communes périurbaines les plus peuplées qui avaient très souvent déjà le statut de chef-lieu de canton. De ce fait, l'échelon urbain supérieur des espaces périurbains joue un rôle important dans l'organisation des flux scolaires du secondaire (Tableau 88).

Tableau 88 : Lieux de fréquentation des établissements d'enseignement secondaire par les enfants des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux (en %) de fréquentation des établissements d'ens. sec.*	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Commune de résidence	6	0	54	55	42	0	0	0	16
Commune de Nantes	23	26	0	0	42	9	33	33	22
Autres communes de l'UU Nantes	47	26	15	9	8	0	11	0	22
Autres UU dans rayon 20 km	12	26	23	36	0	82	56	33	30
Communes hors UU rayon 20 km	12	20	0	0	8	0	0	33	8
Autres communes	0	3	8	0	0	9	0	0	2

* *ens. sec.* : enseignement secondaire ; UU : unité urbaine

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

HER : Herbignac

SEM : Saint-Etienne-de-Monluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

LBE : La Bernardière

Orientée partiellement par le découpage de la carte scolaire¹²⁶, la fréquentation des établissements secondaires par les élèves des communes-échantillon apparaît très dispersée entre la commune de résidence (16 %), la ville-centre voisine (22 %), sa banlieue agglomérée (47 %), les unités urbaines périphériques (30 %) et même les communes périurbaines proches de la commune de résidence (8 %).

¹²⁶ Le système de la carte scolaire prévoit un établissement d'affectation selon la commune de résidence. Toutefois, les collèges privés et l'ensemble des lycées ne sont pas soumis à cette règle ; des dérogations peuvent, par ailleurs, être demandées par les parents d'élèves sous réserve d'acceptation par les instances d'accueil souhaitées.

En fait, ce bilan général cache des situations communales très différenciées. Seules trois communes-échantillon possèdent un collège (Annexe 26) et sont donc capables de retenir sur leur territoire une forte proportion d'élèves résidants scolarisés dans le secondaire : 55 % à Nort-sur-Erdre, 54 % à Aigrefeuille-sur-Maine et 42 % à Herbignac. La fréquentation du pôle urbain est moins facile à analyser car elle dépend simultanément de plusieurs facteurs : la faible distance à Nantes favorise cette fréquentation – avec 70 % des élèves concernés au Bignon et 52 % à Saint-Etienne-de-Montluc ; la forte proportion de lycéens dans le panel des personnes – dans le cas d'Herbignac par exemple – majore aussi les flux vers la ville-centre ; la présence d'établissements scolaires proches – comme pour Saint-Hilaire-de-Clisson avec deux collèges à Clisson et un lycée à Gorges – la minore au contraire par le jeu de la concurrence locale. La fréquentation hors pôle urbain et commune de résidence s'affirme à mesure qu'on s'éloigne de la ville-centre : 24 % au Bignon, 23 % à Aigrefeuille, 36 % à Nort-sur-Erdre et plus de 50 % à Saint-Hilaire-de-Clisson, Bouée et La Bernardière. Seule l'absence de collège à Saint-Etienne-de-Montluc – avec la fréquentation du collège public de Cordemais – et l'inexistence d'alternatives entre commune de résidence et pôle urbain à Herbignac viennent perturber cette croissance centrifuge continue.

* Les établissements d'enseignement primaire : écoles maternelles et élémentaires

Contrairement à celle des autres établissements scolaires, la fréquentation des écoles maternelles et élémentaires consacre la large prédominance de la commune de résidence, en raison du caractère communal des structures (Annexe 26). En effet, les enfants des ménages interrogés scolarisés en primaire fréquentent très massivement - 94 % en moyenne sur l'ensemble du panel – les écoles situées sur leur lieu de résidence (Tableau 89).

Les communes de la Bernardière et de Saint-Hilaire-de-Clisson ne possèdent pas d'école primaire publique ce qui explique qu'une part des enfants – respectivement 18 % et 8 % - soient scolarisés dans des communes voisines. En effet, la carte scolaire (cf. note 126) organisant l'enseignement public prévoit la scolarisation des enfants dans leur commune de résidence lorsqu'une école publique existe mais l'absence de structures publiques permet de scolariser l'enfant hors commune de résidence. Dans les faits, ce sont essentiellement les communes voisines qui assument ce rôle d'accueil grâce des accords passés entre municipalités sur ce point ; ces dispositions plus incitatives que contraignantes orientent cependant le choix des ménages.

Tableau 89 : Lieux de fréquentation des établissements d'enseignement primaire par les enfants des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux (en %) de fréquentation des établissements d'ens. prim.*	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Commune de résidence	97	94	95	95	100	92	100	82	95
Commune de Nantes	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres communes de l'UU Nantes	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres UU dans rayon 20 km	3	6	0	0	0	8	0	18	4
Communes hors UU rayon 20 km	0	0	5	5	0	0	0	0	1
Autres communes	0	0	0	0	0	0	0	0	0

* *ens. sec.* : enseignement primaire ; UU : unité urbaine

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

BOU : Bonée

LBE : La Bernardière

Ainsi, dans les espaces périurbains, la préférence locale prévaut encore sur la logique métropolitaine pour la scolarisation des enfants dans l'enseignement primaire : dans notre panel, aucun ménage ne scolarise ses enfants dans le pôle urbain voisin. La diffusion de l'urbanité se heurte finalement ici à l'un des « derniers remparts » locaux face à l'influence grandissante de l'agglomération urbaine voisine.

Ce n'est, *a contrario*, pas le cas du « passé résidentiel » des ménages et de leur « présent professionnel » qui peuvent tous deux contribuer activement à maintenir ou à multiplier les liens entre la commune de résidence périurbaine et le pôle urbain voisin soit entre le centre et sa périphérie.

2.2 Le rôle important du passé résidentiel des ménages

Si les migrations résidentielles à l'œuvre dans les espaces périurbains ont déjà été analysées (chapitre 4), leur influence sur les déplacements du quotidien ne l'ont pas été chez les ménages périurbains. Le parcours résidentiel laisse-t-il des « traces » sur leur façon actuelle de se déplacer ? Des corrélations peuvent-elles être faites entre la commune de résidence quittée et la nature des déplacements des ménages après leur installation dans les espaces périurbains ?

Ces interrogations prennent un relief particulier quand le parcours résidentiel a fait étape dans la ville-centre et dans sa banlieue agglomérée avant une migration centrifuge en périphérie. Dans ce cas précis, c'est tout l'impact d'une telle expérience urbaine sur la vie périurbaine qui est à mesurer. Contrairement aux déplacements contraints déjà étudiés – pour des besoins alimentaires, médicaux ou scolaires – les destinations « choisies » semblent tenir compte de cette antériorité ; l'analyse des visites à la famille ou aux amis ainsi que les activités de loisirs des adultes permettent de le penser.

2.2.1 La conservation des liens familiaux

L'observation des déplacements des ménages pour rendre visite à leur famille met en évidence le rôle de la localisation de la commune de résidence précédente. Interrogés sur ces deux points (Annexe 14), les ménages nous ont délivré des éléments précis qu'il a été possible de corréler par traitement informatique (logiciel MODALISA). Le croisement de ces données (Tableau 90) a confirmé l'hypothèse de travail selon laquelle l'installation dans les espaces périurbains peut constituer une importante « mise à distance géographique » d'un milieu de vie familial et assez largement investi durant les années précédant le déménagement. La parentèle y demeure toujours et constitue un point d'attraction important pour le ménage périurbain, devenu relativement « déraciné » si la migration résidentielle a dépassé une dizaine de kilomètres ; c'est le cas de figure de la plupart des familles qui demeuraient auparavant dans la ville-centre ou sa banlieue.

Tableau 90 : Lien entre la commune de résidence précédente et les lieux de visites familiales chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Commune de résidence (en %) des membres visités de la famille	Commune de résidence précédente des ménages						
	Même	Nantes	UUN	AU	HAU20	Autres	Total
Commune de résidence en 2003	25	8	5	11	10	5	11
Commune de Nantes	8	17	16	9	10	8	12
Autres communes de l'UU Nantes	14	18	27	12	0	9	17
Autres UU dans rayon 20 km	11	7	8	17	10	8	10
Communes hors UU rayon 20 km	11	14	11	24	40	12	15
Autres communes	31	36	33	27	30	58	35

UU : unité urbaine

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

Même : même commune de résidence qu'en 2003

UUN : unité urbaine de Nantes (ou Saint-Nazaire) hors ville-centre

Nantes : commune de Nantes (ou Saint-Nazaire)

AU : aire urbaine hors unité urbaine de Nantes (ou Saint-Nazaire)

Autres : autres communes

HAU20 : dans un rayon de 20 kilomètres hors aire urbaine

Le maintien d'un lien familial au lieu de résidence précédent est perceptible lorsqu'on analyse les données à types de communes quittées et visitées identiques. La comparaison avec la moyenne du panel laisse alors apparaître une sur fréquentation pour raisons familiales du lieu de résidence précédent par rapport aux autres lieux (Tableau 90) : + 14 % pour la commune de résidence par ceux qui étant restés, + 5 % pour Nantes par ceux qui ayant demeuré auparavant, +10 % pour la banlieue de Nantes par ceux qui y ont logés, + 8 % à + 20 % pour les autres types de communes par ceux qui en sont originaires.

Ainsi, malgré la mobilité résidentielle, la commune précédente de résidence demeure un lieu d'ancrage familial privilégié avec lequel des relations continuent à être entretenues : cela n'a finalement rien d'étonnant lorsque l'on se rappelle que la primo-accession à la propriété très récurrente dans les espaces périurbains succède souvent à une période de location à proximité de la famille ou provoque aussi le départ du foyer familial.

Dans les faits, une étape résidentielle précédente dans l'unité urbaine de Nantes ou de Saint-Nazaire incite le ménage concerné à revenir de façon plus fréquente qu'un autre dans cette même unité urbaine. Le passé résidentiel dans un pôle urbain favorise la conservation de liens familiaux plus nombreux avec celui-ci que chez n'importe quel autre type de ménage. C'est un facteur favorable important à la diffusion de l'urbanité dans les espaces périurbains.

2.2.2 La conservation des liens amicaux

A l'instar des visites à la famille, les déplacements pour voir des amis apparaissent fortement influencés par le lieu de résidence ayant précédé celui du logement actuel : lorsqu'il

s'agit d'effectuer des visites amicales, les ménages ont une plus grande propension à fréquenter le type de communes où ils ont demeuré lors de l'étape résidentielle précédente (Tableau 91).

Tableau 91 : Lien entre la commune de résidence précédente et les lieux de visites amicales chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Commune de résidence (en %) des amis du ménage visités	Commune de résidence précédente des ménages						
	Même	Nantes	UUN	AU	HAU20	Autres	Total
Commune de résidence en 2003	38	18	22	16	22	18	22
Commune de Nantes	7	26	17	8	0	17	16
Autres communes de l'UU Nantes	12	21	29	10	0	9	17
Autres UU dans rayon 20 km	7	7	6	22	0	5	10
Communes hors UU rayon 20 km	16	6	6	22	56	11	12
Autres communes	20	22	20	22	22	40	23

UU : unité urbaine

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

Même : même commune de résidence qu'en 2003

Nantes : commune de Nantes (ou Saint-Nazaire)

Autres : autres communes

UUN : unité urbaine de Nantes (ou Saint-Nazaire) hors ville-centre

AU : aire urbaine hors unité urbaine de Nantes (ou Saint-Nazaire)

HAU20 : dans un rayon de 20 kilomètres hors aire urbaine

La poursuite de relations amicales fortes avec le lieu de résidence précédent est perceptible, une fois encore, lorsqu'on analyse les données à types de communes quittées et visitées identiques. La comparaison avec la moyenne des communes-échantillon révèle une nette sur fréquentation pour visites amicales du lieu de résidence précédent par rapport aux autres lieux (Tableau 91) : + 16 % pour la commune de résidence par ceux qui étant restés, + 10 % pour Nantes par ceux qui ayant demeuré, + 12 % pour la banlieue de Nantes par ceux qui y ont logés, + 11 % à + 33 % pour les autres types de communes par ceux qui en sont originaires.

De manière plus flagrante encore que pour les visites familiales, les déplacements pour rencontrer des amis tiennent compte des trajectoires résidentielles des ménages et notamment de la dernière étape. Les liens noués quelques années précédemment demeurent souvent, même après l'éloignement géographique que représente l'installation dans les espaces périurbains pour les anciens citadins nantais ou nazairiens. C'est une source de multiplication des liens entre centre et périphérie ; le « passé urbain » favorise le maintien d'un lien physique entre ces deux types d'espaces ; la diffusion de l'urbanité vers les espaces périurbains peut s'en nourrir.

2.2.3 La conservation des activités de loisirs des adultes

Les déplacements des ménages pour rendre visite à la famille et aux amis sont suffisamment irréguliers pour relativiser leur impact sur le maintien quotidien des liens entre espaces périurbains et pôle urbain. Par contre, les migrations liées aux activités de loisirs des adultes des ménages revêtent un tout autre poids en raison de leur plus grande fréquence et de

leur importance dans la structuration de l'organisation familiale : ces déplacements récurrents et souvent hebdomadaires nécessitent de concilier intérêt individuel et gestion familiale, notamment dans une gestion optimale de la dimension géographique.

Or, le comparatif entre la commune de résidence précédente et les lieux de fréquentation des loisirs du chef de famille (Tableau 92) et de son ou sa conjoint(e) (Tableau 93) aboutit à la même conclusion que pour les deux premiers types de déplacements cités : le lieu de résidence quitté reste proportionnellement plus fréquenté pour les loisirs par les ménages qui y demeuraient auparavant que par l'ensemble des familles du panel.

Si la commune de résidence reste la plus fréquentée pour les activités de loisirs chez les chefs de famille (à 54 %) comme chez leurs conjoint(e)s (à 45 %), l'étape résidentielle précédente reste plus attractive pour les anciens résidents que pour l'ensemble de l'échantillon. C'est, en particulier, le cas pour les ménages ayant habité dans le pôle urbain nantais ou nazairien avant leur installation dans les espaces périurbains : la commune de Nantes ou de Saint-Nazaire est fréquentée par 12 % des chefs de famille et 10 % des conjoints de l'ensemble des ménages contre 19 % de ces deux populations y ayant vécu précédemment ; de même, les communes des banlieues nantaise et nazairienne sont le siège des activités de loisirs de 12 % de tous les chefs de famille et de 16 % de la globalité des conjoints contre respectivement 25 % et 24 % de ceux qui y ont transité.

Tableau 92 : Lien entre la commune de résidence précédente et les lieux d'activités de loisirs chez les chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux de fréquentation (en %) des activités de loisirs des CF	Commune de résidence précédente des ménages						
	Même	Nantes	UUN	AU	HAU20	Autres	Total
Commune de résidence en 2003	74	46	52	53	25	43	54
Commune de Nantes	7	19	9	9	0	16	12
Autres communes de l'UU Nantes	4	13	25	7	25	11	12
Autres UU dans rayon 20 km	4	12	5	23	50	13	11
Communes hors UU rayon 20 km	7	7	5	4	0	11	7
Autres communes	4	3	4	4	0	6	4

UU : unité urbaine; CF : chefs de famille

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

Même : même commune de résidence qu'en 2003
Nantes : commune de Nantes (ou Saint-Nazaire)
Autres : autres communes

UUN : unité urbaine de Nantes (ou Saint-Nazaire) hors ville-centre
AU : aire urbaine hors unité urbaine de Nantes (ou Saint-Nazaire)
HAU20 : dans un rayon de 20 kilomètres hors aire urbaine

Tableau 93 : Lien entre la commune de résidence précédente et les lieux d'activités de loisirs chez les conjoints des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux de fréquentation (en %) des activités de loisirs des CJ	Commune de résidence précédente des ménages						
	Même	Nantes	UUN	AU	HAU20	Autres	Total
Commune de résidence en 2003	48	48	43	38	20	52	45
Commune de Nantes	9	19	12	3	0	4	10
Autres communes de l'UU Nantes	11	16	24	15	0	18	16
Autres UU dans rayon 20 km	21	15	9	35	60	18	21
Communes hors UU rayon 20 km	9	2	12	9	20	4	7
Autres communes	2	0	0	0	0	4	1

UU : unité urbaine; CJ : conjoint(e)s

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

Même : même commune de résidence qu'en 2003

Nantes : commune de Nantes (ou Saint-Nazaire)

Autres : autres communes

UUN : unité urbaine de Nantes (ou Saint-Nazaire) hors ville-centre

AU : aire urbaine hors unité urbaine de Nantes (ou Saint-Nazaire)

HAU20 : dans un rayon de 20 kilomètres hors aire urbaine

Les habitudes en matière de loisirs prises durant l'étape résidentielle précédente semblent donc perdurer partiellement dans leur localisation malgré le changement de commune de résidence. Le développement de la réduction du temps de travail (RTT) peut laisser penser que les ménages s'accordent plus de disponibilité et donc de temps pour se rendre sur les lieux de pratiques des loisirs ce qui leur permettrait de conserver d'anciennes activités même après déménagement. Il n'est pas aisé d'avoir des certitudes sur ce point d'autant plus que d'autres facteurs comme le lieu de travail interviennent dans l'organisation des déplacements des ménages.

2.3 L'impact structurant des migrations « domicile-travail »

Ce qui qualifie d'abord et avant tout les espaces périurbains et la périurbanisation, c'est l'importance des « migrations alternantes » ou « navettes quotidiennes » entre un lieu de résidence situé en périphérie et un emploi localisé dans le pôle urbain voisin (chapitre 2). Les critères de l'INSEE sur lesquels nous nous sommes basés pour choisir l'aire d'étude et les communes-échantillon ont tenu fortement compte de cette donnée (chapitre 3).

Contrairement aux déplacements très ponctuels liés à la satisfaction d'un besoin rare, les migrations contraintes liées au travail constituent un axe structurant incontournable autour duquel l'ensemble des déplacements de la personne et, par ricochets, de son ménage doivent s'organiser. Dans cette perspective, ces migrations sont sans aucun doute les vecteurs le plus actifs de diffusion d'urbanité car il maintient, de façon contrainte certes, un lien physique très important et quasi quotidien avec un cadre souvent plus urbanisé que le lieu de résidence.

Sur ces déplacements, se greffent parfois, et de plus en plus, d'autres étapes de pérégrinations qui peuvent modifier les schémas classiques de fréquentation et donner une

nouvelle clef de lecture du développement et des conséquences de l'étalement urbain. C'est aussi là que l'étude de ces migrations de travail prend tout son intérêt.

2.3.1 Le lieu de travail : un point d'ancrage pour d'autres déplacements

Grâce à la diversité des situations rencontrées dans l'échantillon des ménages périurbains, la localisation du lieu de travail permet de distinguer globalement deux populations : celle qui vit principalement dans la commune de résidence ou aux alentours et celle qui entretient des relations quotidiennes avec le pôle urbain voisin. Les implications en termes d'organisation des déplacements sont très différentes pour l'un et l'autre de ces groupes de ménages.

* Ancrage local et vie « urbaine » chez les ménages périurbains

L'échantillon des ménages périurbains n'a été choisi ni en fonction d'un passé résidentiel particulier - à l'exception notable de trente entretiens - ni par rapport à un lieu de travail bien ciblé - qui aurait pu être le pôle urbain nantais ou nazairien. Ces choix méthodologiques impliquent donc qu'une grande diversité se soit fait jour quant à la localisation de l'activité professionnelle chez les chefs de famille (Tableau 94) comme chez leurs conjoints (Tableau 95), et d'une commune-échantillon à l'autre.

Tableau 94 : Lieux de travail des chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux de travail (en %) des chefs de famille périurbains	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
<i>Sans activité professionnelle</i>	10	12	14	26	33	7	36	0	17
Commune de résidence	9	17	17	8	26	5	5	3	11
Commune de Nantes	32	31	21	27	32	18	29	13	27
Autres communes de l'UUN Nantes	36	28	21	27	32	16	14	3	25
Com. plus proche UUN que CR	2	3	7	25	5	16	29	36	10
Com. égale distance UUN que CR	5	0	5	0	0	26	9	9	7
Com. plus éloignée UUN que CR	16	21	29	13	5	19	14	36	20

UUN : unité urbaine de Nantes (ou de Saint-Nazaire)

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

CR : commune de résidence

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

HER : Herbignac

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

LBE : La Bernardière

Tableau 95 : Lieux de travail des conjoints des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux de travail (en %) des conjoint(e)s périurbains	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
<i>Sans activité professionnelle</i>	27	30	27	33	39	16	52	3	29
Commune de résidence	16	20	25	42	47	16	0	3	21
Commune de Nantes	49	34	25	29	0	19	22	7	29
Autres communes de l'UU Nantes	17	37	35	25	35	16	22	13	23
Com. plus proche UUN que CR	2	0	0	0	12	20	21	23	8
Com. égale distance UUN que CR	2	7	6	4	0	16	14	30	9
Com. plus éloignée UUN que CR	14	2	9	0	6	13	21	24	10

UUN : unité urbaine de Nantes (ou de Saint-Nazaire)

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

CR : commune de résidence

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

HER : Herbignac

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

LBE : La Bernardière

Ainsi, chez les actifs de l'échantillon, chefs de famille ou conjoint(e)s, une personne sur deux travaille dans le pôle urbain nantais ou nazairien et l'autre moitié se disperse entre la commune de résidence, un pôle d'emploi voisin ou une destination plus lointaine. Dans le détail, quelques nuances apparaissent entre la population des chefs de famille et celle de leurs conjoint(e)s : la ville-centre et sa banlieue sont fréquentées de façon quasi similaire chez les premiers (27 % contre 25 %) alors que la fréquentation de la ville-centre est plus prononcée chez les second(e)s (29 % contre 23 %) ; de manière plus nette, les chefs de famille travaillent moins souvent que leurs conjoint(e)s dans la commune de résidence (11 % contre 21 %) et cette différence est compensée par une plus grande part des chefs de famille qui travaillent plus loin du pôle urbain que ne l'est déjà la commune de résidence.

Les inactifs sont principalement des retraités, les chômeurs étant en nombre relativement faible chez les ménages périurbains en accession à la propriété (Tableaux 37 et 38). Toutefois, ces inactifs sont plus nombreux chez les conjoint(e)s (29 %) que chez les chefs de famille (17 %) en raison de la présence non négligeable de mères au foyer.

La fréquentation d'un lieu de travail dans le pôle urbain nantais ou nazairien diminue, comme pour les autres types de fréquentation, avec l'éloignement de la ville-centre même si cette décroissance est plus rapide chez les conjoint(e)s : 69 % à moins de vingt kilomètres, 52 % entre vingt et vingt-cinq kilomètres et 31 % à plus de vingt-cinq kilomètres contre respectivement 56 %, 48 % et 28 % chez les chefs de famille. Quoi qu'il en soit, le partage entre actifs travaillant

localement et ceux exerçant leur métier dans le pôle urbain voisin est une réalité généralisée dans l'échantillon, les facteurs locaux modulant la part de chaque composante.

Ainsi, chez les chefs de famille, la décroissance de fréquentation du pôle urbain lorsqu'on s'en éloigne est perturbée à Aigrefeuille-sur-Maine où les pôles d'emplois voisins de Clisson et de Montaigu minorent cette fréquentation ; à Saint-Etienne-de-Montluc, l'emploi local assure même directement une alternative. Chez les conjoint(e)s, le nombre élevé d'emplois locaux à Herbignac est un frein à l'influence nazairienne alors qu'une fois encore, l'unité urbaine de Clisson et son fort potentiel économique capte une partie des ménages de La Bernardière et de Saint-Hilaire-de-Clisson qui, sans cette présence, se tourneraient plus massivement vers Nantes.

Au final, des dynamiques locales multiples se dégagent sur la thématique du lieu de travail entre les communes proches de Nantes et celles qui en sont plus éloignées, entre les communes disposant d'un volume d'emplois locaux importants et celles qui en ne disposent pas de cet atout économique. En termes de diffusion d'urbanité, l'inégale intensité des flux professionnels entre les communes de résidence et le pôle urbain nantais ou nazairien a des répercussions fortes sur le rapport centre-périphérie. C'est d'autant plus vrai que les déplacements ne se limitent pas au seul trajet pour aller sur le lieu de travail et en revenir mais qu'ils sont maintenant l'occasion de vaquer à d'autres occupations en d'autres lieux par des « déplacements en boucle ».

* Les « déplacements en boucle » ou la flexibilité permise par l'automobile

« Les déplacements en boucle, ce sont ceux qui font, qu'après le travail, lorsqu'on termine à 14H, on va au gymnase, puis chercher les enfants, puis faire une course avant de rentrer chez soi ce qui est source de flexibilité modale dans l'usage des moyens de transport. » (Chalas Y., 2004)

L'usage généralisé de l'automobile dans la société et plus encore dans les espaces périurbains est à l'origine du développement de ce type de pratiques de mobilité et confirme la relative liberté de déplacement revendiquée par les ménages dans les entretiens à propos de l'usage de la voiture. Ces « déplacements en boucle » soulignent aussi les limites des transports en commun qui ne peuvent proposer que des trajets programmés et sans souplesse ; l'impératif de proposer à tous un service collectif précis est incompatible avec le principe d'initiative individuelle qui préside à l'usage du véhicule individuel en général et de l'automobile en particulier.

Cette conception de la mobilité du quotidien nous ramène au terme de « pérégrination » utilisé notamment par D. Pinson et S. Thomann (2001). Selon ces auteurs, à partir de la maison, objet phare de leur ouvrage, les ménages périurbains tissent leurs pratiques de mobilité dans un souci premier d'efficacité et de rationalité, l'idée d'agrément pouvant parfois également entrer en jeu.

« Du côté des mouvements, la pérégrination est, pour l'habitant un mode de gestion de la multiplicité des déplacements, lié à l'éclatement du territoire et des modes de vie, fondé sur la combinaison optimale des parcours et des arrêts entre destinations dont l'un des termes sera inévitablement la maison. Plus ou moins contraintes et optimisées pour la vie quotidienne, en regard des économies d'espace et de temps auxquelles oblige le « choix » périurbain, les pérégrinations peuvent, en situation de hors travail, trouver en elles-mêmes les raisons ludiques de leur parcours (« faire un tour à ... en s'arrêtant chez ... »). Ici, l'automobile joue pleinement la vocation familiale que lui attribuait initialement la société fordiste. » (Ibid., p. 23)

Majeures par leur fréquence, les pérégrinations sur le chemin ou au retour du travail, sont des « enchaînements de déplacements » (Chalas Y., *op. cit.*) qui ont bouleversé les schémas traditionnels « fordistes » (*op. cit.*) de fréquentation basés sur un simple aller-retour au travail sans étape intermédiaire. Le rapport centre-périphérie dans sa globalité est réinterrogé par la dissociation espace de travail/espace résidentiel ; la concentration croissante d'activités dans le pôle urbain accroît la logique centrifuge dans les espaces périurbains alors même que des bassins de vie perdurent en périphérie. En marge d'un emploi local et d'un travail en ville, les pratiques de mobilité du quotidien s'organisent différemment.

2.3.2 Des aires de fréquentation différentes selon le lieu de travail

La toute puissance de l'automobile dans les espaces périurbains, la diversité du profil des communes-échantillon et des ménages interrogés sont, *a priori*, des obstacles à la quête d'une cohérence dans les pratiques individuelles ou familiales de mobilité. Toutefois, le lieu de travail apparaissant comme très structurant en la matière, la variation de sa localisation peut constituer une clef de lecture intéressante et, nous semble-t-il, pertinente.

Et en effet, quatre aires de fréquentation distinctes correspondant à autant de types de communes de travail – la commune de résidence, une commune alentour distante de vingt kilomètres au plus, une commune de la banlieue agglomérée, la ville-centre - ont été observées.

Pour dégager les principaux lieux de fréquentation des individus selon leur lieu de travail, nous avons fait appel au profil de modalités du logiciel MODALISA (chapitre 3). Cette technique permet de relever les réponses les plus liées à une caractéristique particulière de la personne qui répond – en l'occurrence le lieu de travail - à partir des quelques indices statistiques de base que sont l'écart à l'indépendance, le χ^2 et le pourcentage de l'écart maximum¹²⁷.

* Travailler dans sa commune de résidence

Dans le panel de ménages, trente-cinq chefs de familles et cinquante-deux conjoint(e)s travaillent dans leur commune de résidence. Or, le nombre de lieux préférentiels de fréquentation liés à cette caractéristique (Tableau 96) est plus faible chez les chefs de famille (quatre) que chez les conjoint(e)s (huit).

Cela souligne le rôle prépondérant du lieu du travail des conjoint(e)s dans l'organisation des déplacements familiaux lorsque la commune de résidence est ce lieu de travail. A cette localisation est ainsi liée la fréquentation communale de l'agence bancaire, du garage automobile, du salon de coiffure ; les loisirs des enfants s'y déroulent aussi.

La fréquentation hebdomadaire préférentielle d'une grande surface et surtout d'un établissement d'enseignement secondaire sur la commune de résidence indique que cette population se rencontre surtout dans les communes-échantillon d'un poids démographique suffisamment important pour proposer ce genre d'équipements (Annexe 26) à savoir Aigrefeuille-sur-Maine, Saint-Etienne-de-Montluc, Nort-sur-Erdre ou Herbignac.

Dans cette aire de fréquentation articulée de préférence vers les structures locales, seul le déplacement dans des grandes surfaces commerciales pour des besoins ponctuels s'inscrit dans la zone d'attraction du pôle urbain voisin. Les chefs de famille ont même tendance à ne pas fréquenter du tout les galeries marchandes de ce même pôle urbain.

¹²⁷ Ces indices statistiques, au-delà de leur formule, mesurent la concentration ou la dispersion des données et surtout permettent de comparer l'échantillon de valeurs avec des modèles moyens standardisés.

Tableau 96 : Lieux de fréquentation préférentiels des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) travaillant dans leur commune de résidence

Raison de la fréquentation (individu se déplaçant)	Lieu préférentiel fréquenté	Effectifs ménages	Validité statistique	
			EI>4.9	Khi ² >0.9
Agence bancaire (CF)	Commune résidence	24	10	6.4
Agence bancaire (CJ)	Commune résidence	30	7	2.2
Commerces de proximité (CF)	Commune résidence	31	5	1.1
Commerces de proximité (CJ)	Commune résidence	50	12	3.6
Garage automobile (CJ)	Commune résidence	29	6	1.6
Grande surface hebdo (CF)	Commune résidence	18	6	3.6
Grande surface hebdo (CJ)	Commune résidence	31	12	7.3
Loisirs des enfants (CJ)	Commune résidence	23	6	2.3
Salon de coiffure (CJ)	Commune résidence	40	11	4.0
Scolarité secondaire (CJ)	Commune résidence	10	7	17.4
Grande surface ponct. (CJ)	Commune de Nantes	17	7	4.3
Galerias marchandes (CF)	Pas de fréquentation	15	5	2.9

CF : chef de famille ; CJ : conjoint(e)

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Pour que la préférence pour un lieu soit retenu par MODALISA, l'écart à l'indépendance (EI) doit être au moins égal à 5 et le Khi^2 égal à 1 dans ce panel de X ménages.

* Travailler dans une commune proche de celle de sa résidence

Cent-dix-neuf chefs de familles et soixante-huit conjoint(e)s travaillent dans une commune distante de vingt kilomètres ou moins de leur commune de résidence et hors du pôle urbain nantais ou nazairien. Ce type de localisation est associé à quatorze lieux préférentiels de fréquentation (Tableau 97), dix chez les chefs de famille et quatre chez les conjoint(e)s.

Pour les deux populations confondues, les commerces de proximité, la grande surface fréquentée de façon hebdomadaire, l'agence bancaire et les loisirs du conjoint se situent dans une unité urbaine périphérique proche, du fait très probablement du manque d'équipements sur ces secteurs de la commune de résidence.

De façon complémentaire, des habitudes de fréquentation d'un garage automobile ou de visites des amis dans les petites communes voisines sont récurrentes lorsque les chefs de famille travaillent dans une commune proche de celle de leur résidence.

Tableau 97 : Lieux de fréquentation préférentiels des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) travaillant dans une commune distante de vingt kilomètres ou moins de leur lieu de résidence hors pôle urbain

Raison de la fréquentation (individu se déplaçant)	Lieu préférentiel fréquenté	Effectifs ménages	Validité statistique	
			EI>4.9	Khi ² >0.9
Agence bancaire (CF)	Com. dans UU 20 km	12	7	7.9
Agence bancaire (CJ)	Com. dans UU 20 km	12	7	9.8
Commerces de proximité (CF)	Com. dans UU 20 km	24	12	13.3
Commerces de proximité (CJ)	Com. dans UU 20 km	17	10	15.1
Garage automobile (CF)	Com. hors UU 20 km	11	5	5.4
Grande surface hebdo (CF)	Com. dans UU 20 km	22	13	17.1
Grande surface hebdo (CJ)	Com. dans UU 20 km	17	10	16.5
Grande surface ponct. (CJ)	Com. dans UU 20 km	18	7	4.8
Visite aux amis (CF)	Com. hors UU 20 km	16	7	5.9
Scolarité primaire (CF)	Commune résidence	27	5	1.3
Galeries marchandes (CF)	Commune de Nantes	35	6	1.4
Scolarité secondaire (CF)	Pas d'enfants scolarisés	23	6	2.3
Loisirs du conjoint (CF)	Pas de fréquentation	29	7	12.3

CF : chef de famille ; CJ : conjoint

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

* dans une commune distante de vingt kilomètres ou moins de la commune de résidence hors pôle urbain

NB : Pour que la préférence pour un lieu soit retenue par MODALISA, l'écart à l'indépendance (EI) doit être au moins égal à 5 et le Khi² égal à 1 dans ce panel de X ménages.

Le poids démographique assez modeste de la commune de résidence se lit dans le fait que les grandes surfaces fréquentées ponctuellement se situent plus généralement dans une unité urbaine périphérique que dans le pôle urbain voisin ; c'est une illustration supplémentaire du relais d'urbanité assuré par les communes-échantillon les plus importantes auprès des moins peuplées.

Enfin, l'absence récurrente d'enfants scolarisés dans l'enseignement secondaire autorise à penser que les lieux de résidence de cette population sont soit des communes à périurbanisation récente de la fin des années quatre-vingt-dix ou des années deux mille où les enfants fréquentent encore l'école primaire, soit au contraire des communes à périurbanisation beaucoup plus ancienne des années soixante-dix ou du début des années quatre-vingt où les enfants sont déjà dans l'enseignement supérieur ou la vie active.

Au vu de tous ces indices, des communes comme Bouée, La Bernardière, Saint-Hilaire-de-Clisson, Joué-sur-Erdre ou Le Bignon sont les lieux de résidence principaux de cette population de travailleurs et de leur famille.

* Travailler dans une commune du pôle urbain hors ville-centre

De façon radicalement opposée aux deux premières situations d'emplois locaux, les lieux préférentiels de fréquentation liés au travail d'un adulte du ménage dans la banlieue du pôle urbain – concernant quatre-vingt-six chefs de familles et cinquante et un conjoint(e)s du panel – se fait nettement vers ces seules communes pour des besoins banaux ou plus exceptionnels à travers les commerces de proximité, la grande surface à usage hebdomadaire ou ponctuel, les galeries marchandes (Tableau 98).

Tableau 98 : Lieux de fréquentation préférentiels des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) travaillant dans une commune de banlieue

Raison de la fréquentation (individu se déplaçant)	Lieu préférentiel fréquenté	Effectifs ménages	Validité statistique	
			EI>4.9	Khi ² >0.9
Agence bancaire (CF)	UUN sauf Nantes	14	6	5.1
Commerces de proximité (CF)	UUN sauf Nantes	23	10	7.5
Commerces de proximité (CJ)	UUN sauf Nantes	16	7	4.5
Galeries marchandes (CF)	UUN sauf Nantes	49	8	1.4
Galeries marchandes (CJ)	UUN sauf Nantes	35	7	1.6
Grande surface hebdo (CF)	UUN sauf Nantes	27	8	2.9
Grande surface hebdo (CJ)	UUN sauf Nantes	20	5	1.9
Grande surface ponct. (CF)	UUN sauf Nantes	45	10	2.5
Médecin généraliste	UUN sauf Nantes	11	5	4.5
Visite aux amis (CF)	UUN sauf Nantes	29	12	7.6
Visite à la famille (CJ)	UUN sauf Nantes	19	5	2.2
Scolarité secondaire (CF)	Commune de Nantes	12	6	6.8
Scolarité secondaire (CJ)	Commune de Nantes	39	7	1.6
Loisirs du conjoint (CF)	Commune résidence	23	6	2.2
Loisirs des enfants (CF)	Commune résidence	33	6	1.4
Scolarité primaire (CF)	Commune résidence	42	14	6.7
Scolarité primaire (CJ)	Commune résidence	28	8	3.7
Scolarité supérieur (CF)	Pas d'enfants scolarisés	68	9	1.4

CF : chef de famille ; CJ : conjoint

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

* commune agglomérée à la ville-centre

NB : Pour que la préférence pour un lieu soit retenue par MODALISA, l'écart à l'indépendance (EI) doit être au moins égal à 5 et le Khi² égal à 1 dans ce panel de X ménages.

Des services aussi courants que le médecin généraliste ou l'agence bancaire y sont également sollicités lorsque le chef de famille y travaille. De manière significative et conforme à notre analyse antérieure sur le sujet, les visites aux amis et à la famille se réalisent globalement dans cette banlieue de première ou seconde couronne. Seule la scolarité des enfants dans l'enseignement secondaire est assez couramment dans la commune de Nantes. La scolarité des

enfants en primaire, leurs loisirs et ceux du ou de la conjoint(e) demeurent toutefois encore dans la commune de résidence.

En terme d'urbanité, cette fréquentation des communes de banlieue du pôle urbain peut revêtir deux réalités bien distinctes : soit le lieu de travail est situé au cœur d'une de ses communes auquel cas le cadre de travail peut être tout aussi dense et urbanisé qu'à Nantes et la diffusion de l'urbanité vers les espaces périurbains de résidence peut alors s'apparenter à la situation qui est décrite dans le paragraphe suivant concernant la ville-centre ; soit l'emploi est situé sur une zone d'activités desservie par des infrastructures performantes (autoroutes, périphérique, pénétrantes, etc.) auquel cas il est difficile au niveau du vécu de l'assimiler au cœur d'agglomération. Ces portions plus excentrées et souvent non résidentielles des communes agglomérées à la ville-centre sont alors porteuses d'un autre type d'urbanité (chapitre 6).

* Travailler dans la commune de Nantes

Les personnes travaillant dans la commune de Nantes sont plus nombreuses que celle exerçant une activité professionnelle en banlieue puisque que quatre-vingt-six chefs de famille et soixante-treize conjoint(e)s correspondent à ce profil soit environ un cinquième de l'effectif total des travailleurs recensés. Les lieux préférentiels de fréquentation (Tableau 99) apparaissent moins nombreux que pour la situation professionnelle précédente – quatorze contre dix-huit – mais sont mieux partagés entre ceux attachés au lieu de travail du chef de famille au nombre de six et ceux liés à celui des conjoint(e)s au nombre de huit.

En dehors de la scolarité des enfants qui se déroule classiquement, pour l'école primaire, dans la commune de résidence, les autres formes récurrentes de déplacements se font à destination du pôle urbain et, plus précisément, de la ville-centre. C'est le cas pour les courses ponctuelles, les visites aux amis et à la famille, les galeries marchandes, l'agence bancaire. Les courses hebdomadaires en grandes surfaces demeurent, elles, le plus souvent dans les communes de banlieue de première ou seconde couronne.

Mais, de façon très significative, l'immersion importante « en ville » des ménages travaillant à Nantes se matérialise par la fréquentation des commerces dits « de proximité » - cette expression en perd même son sens ici - dans l'ensemble du pôle urbain, ville-centre comprise.

Tableau 99 : Lieux de fréquentation préférés des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) travaillant à Nantes

Raison de la fréquentation (individu se déplaçant)	Lieu préférentiel fréquenté	Effectifs ménages	Validité statistique	
			EI>4.9	Khi ² >0.9
Agence bancaire (CF)	Commune de Nantes	16	8	7.8
Agence bancaire (CJ)	Commune de Nantes	13	7	6.6
Commerces de proximité (CF)	Commune de Nantes	19	8	6.7
Commerces de proximité (CJ)	Commune de Nantes	19	6	3.1
Grande surface ponct. (CJ)	Commune de Nantes	24	10	8.2
Galeries marchandes (CJ)	Commune de Nantes	36	6	1.2
Visite aux amis (CF)	Commune de Nantes	22	6	2.5
Visite à la famille (CF)	Commune de Nantes	20	5	2.0
Commerces de proximité (CJ)	UUN sauf Nantes	19	9	8.4
Grande surface hebdo (CF)	UUN sauf Nantes	29	6	1.7
Grande surface hebdo (CJ)	UUN sauf Nantes	29	9	4.2
Loisirs du conjoint (CF)	Commune résidence	31	10	4.7
Scolarité primaire (CJ)	Commune résidence	32	7	1.8
Loisirs du chef de famille (CJ)	Pas de fréquentation	28	5	1.2

CF : chef de famille ; CJ : conjoint(e)

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

* ou Saint-Nazaire

NB : Pour que la préférence pour un lieu soit retenue par MODALISA, l'écart à l'indépendance (EI) doit être au moins égal à 5 et le Khi^2 égal à 1 dans ce panel de X ménages.

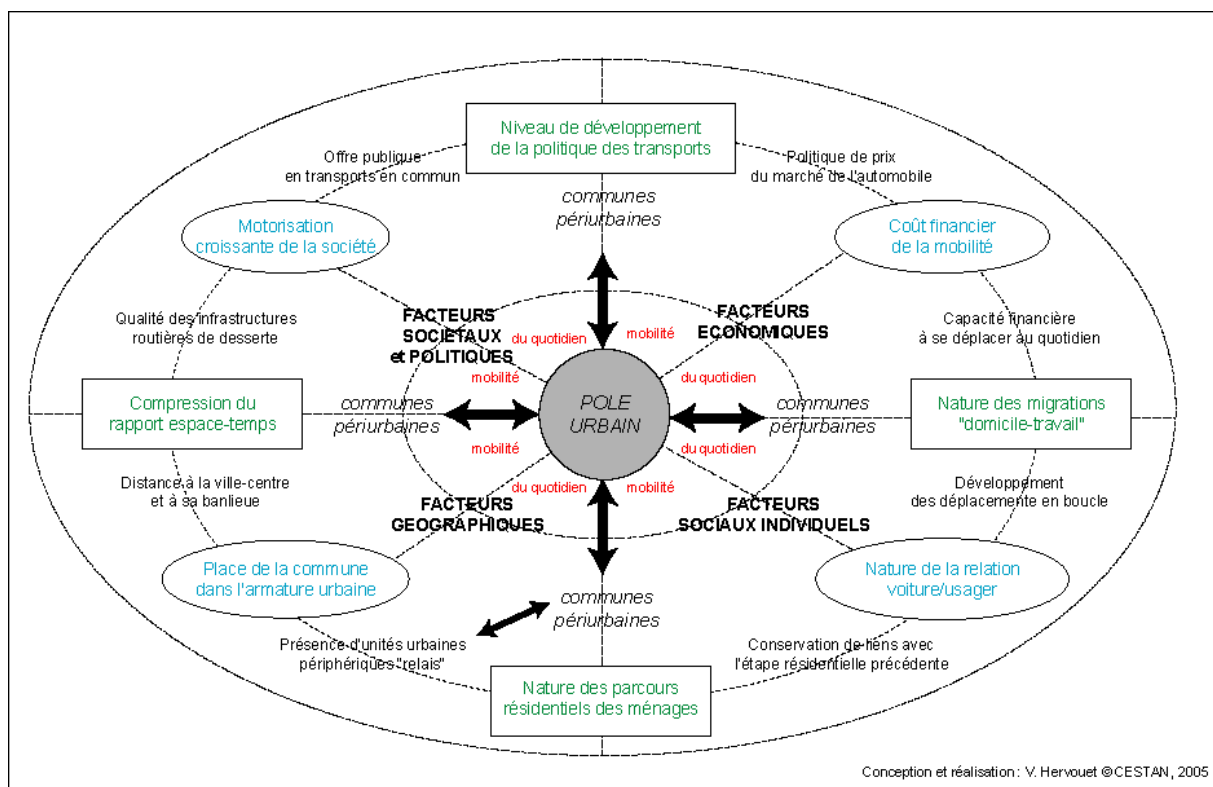
La diversité des quatre types de migrations « domicile-travail » et leurs conséquences sur les lieux préférés de fréquentation est révélatrice de l'hétérogénéité des espaces périurbains mais aussi de l'importance de la localisation des bassins d'emploi sur les dynamiques périurbaines territoriales. Et sur ce point, deux systèmes de fonctionnement se concurrencent, s'opposent, s'interpénètrent, se complètent même : les pôles périurbains d'emplois qui parviennent à fixer sur place une partie des populations résidentes tentent de résister à la forte et constante concentration métropolitaine des activités dans la ville-centre et dans ses zones d'activités industrielles et commerciales de son agglomération.

De manière concomitante, les ménages sont tiraillés entre les logiques résidentielles d'enracinement local auxquelles ils aspirent d'ailleurs souvent et les évolutions économiques qui attisent et augmentent sans cesse les flux centripètes de travailleurs vers le pôle urbain voisin. L'étalement urbain et la diffusion d'urbanité qui l'accompagne sont ainsi modelés dans leur développement par ces logiques antagonistes dont il faudra tenir compte au moment de conclure sur la réalité et la forme de la ville et de son urbanité (chapitre 7).

CONCLUSION DU CHAPITRE V

La mobilité au quotidien dans les espaces périurbains (Figure 12) est la résultante de quatre logiques qui agissent de concert sur les ménages résidents et sur leurs déplacements. A l'apparente liberté – notamment depuis le développement de l'automobile - dont semblent jouir les familles installées en périphérie, loin des contraintes de la ville, s'opposent les contingences géographiques, sociales, économiques, sociétales et politiques dont ces mêmes familles doivent tenir compte sans espérer pouvoir réellement s'en abstraire.

Figure 1 : Fonctionnement centrifuge/centripète de la mobilité du quotidien dans les espaces périurbains en 2005



Les facteurs sociétaux et politiques se révèlent, sans nul doute, au cœur du système : la motorisation croissante de la société apparaît, en effet, la condition sine qua non à l'étalement urbain et à l'évolution induite du rapport centre/périphérie. Bien sûr tributaire du niveau de développement technique et technologique, cette motorisation tient compte néanmoins de la capacité de la société – en l'occurrence des ses instances politiques – à prévoir et promouvoir les structures favorables à la mobilité. Mais, que cette réponse sociétale se fasse par la mise en place d'une offre publique de transports en commun ou par la construction d'infrastructures routières, elle ne fait pourtant qu'accompagner la montée en puissance inéluctable de la mobilité constatée à travers toute la planète.

Si, dans les sociétés occidentales, l'étalement urbain se poursuit des dizaines d'années, c'est aussi que, d'un point de vue géographique, on assiste à une compression grandissante du rapport espace/temps qui entretient cette dynamique : les durées de trajet se réduisent à distance kilométrique constante alors même que pour un même budget-temps, le linéaire des pérégrinations au quotidien croît, repoussant sans cesse plus loin l'avancée de l'onde d'urbanisation périphérique. La situation contrastée des communes-échantillon a mis en évidence le fait que la distance à la ville-centre est inversement proportionnelle à la propension globale des ménages périurbains à la fréquenter. Toutefois, la place occupée par une commune périphérique dans l'armature urbaine régionale vient tempérer voire parasiter cette logique centripète : le niveau d'équipement local peut satisfaire l'essentiel des besoins de la population résidente ; si ce n'est pas le cas, des unités urbaines périphériques sont à même de constituer un premier relais d'urbanité avant la fréquentation, en dernier recours, du pôle urbain voisin.

L'individu, conducteur ou passager, détient une part des décisions quant à la définition de sa propre mobilité ou de celle de la cellule familiale à laquelle il appartient. En premier lieu, la nature de sa relation à l'automobile, principal mode de déplacement périurbain, conditionne de façon importante son rapport à la mobilité : il doit jongler entre l'intimité que lui procure la voiture, la liberté de mouvement qu'il en tire et les contraintes matérielles qu'elle lui impose. C'est en gérant au mieux ces trois paramètres que les ménages périurbains entretiennent leur mobilité. Mais les lieux de fréquentation ne sont pas fortuits ; la conservation de liens avec l'espace de vie crée autour du logement précédent – notamment quand celui-ci se situait dans le pôle urbain quitté – est un phénomène généralisé chez les populations périurbaines. De même, et plus encore, le lieu de travail structure la mobilité individuelle de l'actif car dans un souci d'efficacité, les migrations professionnelles quotidiennes – ou quasi quotidiennes – imposent une ossature à partir de laquelle d'autres déplacements, notamment ceux relevant de la gestion de la vie quotidienne - scolarité des enfants, courses alimentaires, services médicaux, etc. – doivent prendre place. Ces déplacements en boucle renforcent d'ailleurs le poids de l'automobile dans les espaces périurbains puisque les transports en commun ne permettent pas ce mode de gestion.

Au-delà des impératifs horaires à respecter, le coût financier de la mobilité peut être un facteur décisif sur les modalités de déplacement au quotidien : ne plus avoir la capacité pécuniaire de se mouvoir risque d'engendrer des situations d'isolement géographique¹, de « captivité » résidentielle voire de ségrégation sociale de fait. Les professionnels du marché automobile –

¹ Lors de nos recherches sur les espaces périurbains nantais, aucune situation de ce type n'a été relevée mais d'autres travaux (Rougé L., 2005) ont mis en évidence ce phénomène sur d'autres espaces périurbains.

compagnies d'assurance, constructeurs de véhicules, concessionnaires, compagnies pétrolières, etc. - jouent un rôle majeur dans l'accès à la mobilité par la politique des prix qu'ils pratiquent et avec laquelle les ménages doivent s'accommoder. C'est dans ce cadre que le niveau de développement de la politique des transports détermine le degré d'accompagnement à la mobilité des ménages : l'installation d'un péage autoroutier provoque un surcoût pour le navetteur périurbain ou, au mieux, un allongement en temps et en distance de son périple quotidien ; à l'inverse, l'ouverture d'une voie rapide gratuite lui fait gagner de précieuses minutes journalières sur le chemin ou au retour du travail.

Au final, la combinaison de facteurs agissant sur la mobilité au quotidien dans les espaces périurbains avec ceux présidant à l'organisation de la mobilité résidentielle dans ces mêmes espaces, introduit un haut degré de complexité pour saisir dans sa globalité les logiques d'action individuelles présentes en périphérie des villes. Si les vecteurs de diffusion pouvant permettre la diffusion de l'urbanité en dehors des villes sont assurément démontrés par la mise en évidence de l'ensemble de ces déplacements centrifuges et centripètes, il reste à les mettre en perspective avec l'analyse de l'urbanité dans le pôle urbain pour bien comprendre le rôle de ces migrations et leur éventuelle capacité à exporter cette urbanité. Sont-elles, d'ailleurs, les seules à même d'assurer cette propagation ?

TROISIÈME PARTIE

L'EMERGENCE

DE NOUVEAUX LIEUX D'URBANITE ?

Les différentes dynamiques à l'œuvre dans le système urbain nantais - à savoir l'action simultanée de la métropolisation (chapitre 1) et de la périurbanisation (chapitre 2) - et les flux que ces dynamiques génèrent – que ce soit la mobilité résidentielle (chapitre 4) ou les déplacements du quotidien (chapitre 5) – sont des sources majeures de remise en cause de la forme urbaine.

Mais pour bien comprendre en quoi ces processus ont affecté et affectent encore la morphologie de la ville, des repères urbains géographiques et historiques doivent être posés. S'il est vrai que nos recherches se basent sur l'hypothèse forte de travail selon laquelle l'urbanité présente dans le centre des villes se diffuse dans les espaces périphériques situés au-delà de la banlieue agglomérée, encore faut-il connaître la nature de l'objet urbain émetteur ? Comment identifier la ville nantaise sur laquelle porte notre étude ? De quoi est-elle représentative ? Quel processus d'évolution l'a modelée ? Par quels épisodes historiques a-t-elle été marquée ?

C'est seulement après cette analyse localisée de la ville que les composantes et les facteurs d'évolution de l'urbanité qui en émane apparaissent dans toute leur complexité et leur richesse. En effet, ville et urbanité ont évolué de concert : la ville se nourrit de son urbanité pour asseoir son statut de ville alors même que, dans un jeu d'interactions constantes, la nature de l'urbanité se modifie au gré des évolutions de la forme urbaine.

Dans le contexte métropolitain et périurbain nantais qui aboutit à l'étalement urbain, l'existence d'une nouvelle forme d'« urbanité périphérique » devient alors plus que probable. Mais alors, émane-t-elle toujours de la ville-centre et de son cœur ancien ou est-elle déjà une évolution supplémentaire d'une pseudo-urbanité de banlieue, déjà présente aux marges internes de l'agglomération ?

Et lorsque le tissu urbain s'interrompt et que l'on quitte la « banlieue dense » (Boyer J.-C., 2003) pour des espaces à urbanisation diffuse, assiste-t-on alors à la (re)constitution de « morceaux d'urbanité » qui reproduiraient, à des degrés divers, l'« urbanité originelle » du centre-ville tout en tenant compte des caractéristiques des territoires d'accueil ? La diversité des communes-échantillon et des situations locales rencontrées portent à le croire.

CHAPITRE VI

L'EVOLUTION DU MODELE

DE LA VILLE EUROPEENNE

Comme le rappelle divers auteurs (Paquot T., 1996 ; Laborde P., 1997 ; etc.), la diffusion du phénomène urbain s'est réalisée sur l'ensemble de la planète à partir de multiples foyers ; chacun d'entre eux a ainsi rayonné simultanément dans sa partie du monde.

On distingue ainsi trois grands premiers foyers d'urbanisation vers 3 000 av. J.-C. : l'Amérique centrale et latine avec les villes précolombiennes, la Chine et le bassin méditerranéen subdivisé entre l'Égypte, la Mésopotamie et l'actuel Moyen-Orient.

Cette multiplicité de la genèse urbaine a très tôt, dans l'Antiquité, abouti au développement de modèles régionaux de villes présentant chacun des caractéristiques fondamentalement différentes des autres. Ce n'est qu'aux Temps Modernes avec la navigation et la multiplication des échanges à travers terres et mers que les différentes civilisations urbaines se rencontrent et commencent à échanger économiquement comme culturellement. Héritage des origines, la ville européenne se distingue donc parfaitement de celle du Maghreb, de l'Amérique du Sud, du Proche-Orient, de l'Inde ou de la Chine.

Cette brève mise au point historique rappelle ainsi que Nantes se place dans cette filiation européenne et qu'elle porte donc dans sa morphologie les marques des principales périodes historiques qui se sont succédé sur le continent européen ou du moins en Europe Occidentale depuis l'Antiquité. L'analyse de cette chronologie, à partir du cas nantais, doit permettre de mieux comprendre la nature et l'évolution de l'urbanité dans la ville ; plusieurs siècles de mutations ont modelé ce palimpseste et dessiné la spécificité de cet univers urbain.

1 Repères historiques et géographiques urbains : le cas de Nantes

En Europe, les villes ont progressivement évolué sous de multiples formes, depuis leur apparition jusqu'à nos jours. Petites concentrations de populations et d'activités pour les premières d'entre elles, elles ont acquis un poids démographique de plus en plus important notamment au XIX^e et XX^e siècles. Bien que de nombreuses combinaisons d'évolutions aient abouti à divers types de villes, quelques formes urbaines caractéristiques des étapes de l'histoire européenne peuvent être dégagées dans le tissu urbain nantais.

Cette chronologie - de nombreux travaux la traite de façon plus complète (Roncayolo M., 1982 ; Bloc-Durrafour P., 1998, etc.) – doit donner des repères passés pour décrire et comprendre au mieux la forme de la métropole nantaise d'aujourd'hui.

L'étude attentive des rapports entre Nantes et les campagnes environnantes sera le fil conducteur de notre analyse ; la compréhension des liens qui se tissent aujourd'hui entre le

« cœur » de la métropole nantaise et ses espaces périurbains n'en sera que plus aisée à la lumière de cette antériorité.

1.1 La ville de l'Antiquité : *Condevincum* et *Vicus Portus*

Les premières villes sont probablement apparues dans l'Antiquité. Bien que certains auteurs soient d'avis de localiser en Anatolie, vers 6 000 av. J-C., les premiers embryons urbains, « pour la Bible et les historiens des premiers siècles, c'est à Babylone, en Mésopotamie, que l'on attribua le statut de première ville » au troisième millénaire avant notre ère (Bonello Y.-H. , 1996).

Quelque aient été leurs dates et lieux de naissance, les villes se sont constituées sur l'idée d'exercer une influence sur leur environnement rural en s'affirmant comme les nœuds de flux financiers, humains ou matériels en provenance des campagnes ; c'est ainsi qu'une distinction physique et sociale s'est très vite affirmée entre le milieu rural et le monde urbain. La morphologie et le fonctionnement des villes ont intégré, de tous temps, cette césure.

Ainsi, dans les civilisations mésopotamienne, égyptienne, grecque ou romaine, les communautés urbaines ont systématiquement cultivé leurs différences au propre comme au figuré. Malgré les caractéristiques très différentes de ces villes – Athènes, ville de la démocratie d'au mieux 40 000 habitants ; Rome, capitale d'un empire et peuplée de près d'un million d'habitants au troisième siècle – elles étaient les lieux où se réfugiaient les habitants des campagnes en cas de guerre ou d'invasions. Mais c'était réellement le seul cas de figure où « campagnards » et « urbains » se trouvaient réunis dans un même lieu car, par ailleurs, les villes avaient construit leur identité respective en se démarquant des communautés rurales alentours. Comme le rappelle Y.-H. Bonello (*op. cit.*), « on accède au statut urbain lorsqu'il existe, sur un territoire, des groupes exerçant des activités distinctes, les services n'étant plus assurés par les agriculteurs, mais par des personnes entretenues grâce au surplus de la production. »

La spécialisation des classes et l'apparition de corporations de métiers dans la ville (marchands, artisans) participent à cette différenciation. Par ailleurs, se met en place une « domination politique de la propriété agricole par les strates supérieures des couches sociales urbaines, propriété féodale de quelques citadins distingués » (Weber M., 1947) avec le plus souvent, pour ces derniers, une maison à la ville et un château à la campagne. La césure est telle que « dans maints territoires de la Méditerranée, en Sicile par exemple, un homme qui habitait hors les murs de la ville, même un ouvrier agricole vivant à la campagne, ne valait pas plus qu'un inconnu » (*op.cit.*).

Nantes, pour sa part, a été une cité gauloise puis gallo-romaine de taille modeste comme le rapporte P. Lelièvre (1988). « Economiquement importante et politiquement secondaire » (*op. cit.*, p. 15), elle s'est constituée sur deux groupements urbains voisins, l'un (*Vicus Portus*) situé au bord du

fleuve et l'autre (*Condevincum*) localisé plus en retrait de la Loire. Le rôle militaire secondaire de la ville est d'abord décelable dans le plan en diagonale de la cité : alors que les colonies romaines sont construites à partir du *cardo* (axe nord-sud) et du *decumanus* (axe est-ouest) dans un souci de contrôle sécuritaire, ce sont plutôt les routes commerciales convergeant vers la confluence de l'Erdre et de La Loire qui forment les rues principales et notamment la route venant d'Angers (Carte 23).

« Prenant la ville en écharpe » (Maître L., 1908, p. 70) depuis la cathédrale jusqu'à l'Erdre, elle porte au Moyen-Age les noms de « Haute Grande Rue » et de « Basse Grande Rue » dans sa traversée de la ville ce qui en montre l'importance. P. Lelièvre (*op. cit.*) qualifie ainsi Nantes de « villes de routes ». Peu soucieuse de se défendre, la cité gallo-romaine est dévastée, pillée, et incendiée en 275 par les envahisseurs normands. Ce n'est qu'à la suite de cet épisode tragique que sont érigés des remparts défendant une superficie d'environ seize hectares. Entreprise dans le dernier quart du III^e siècle et achevée au IV^e siècle, cette enceinte (Carte 23) se tient un peu en retrait de l'Erdre, longe la Loire jusqu'aux actuels cours Saint-Pierre et Saint-André et rejoint l'Erdre plein ouest. Ce sont quelques fragments d'architecture retrouvés sur la place du Bouffay, à l'emplacement de la Cathédrale Saint-Pierre et à la base du clocher de l'église Sainte-Croix qui ont permis de reconstituer le positionnement de cet *oppidum*. Aucun morceau d'arène, de théâtre ou de cirque n'a été retrouvé ce qui confirme le statut de simple « cité de la province de Tours dont les seuls services sont municipaux. » Malgré sa petite taille - quelques milliers d'habitants tout au plus -, la future ville de Nantes se constitue déjà comme un embryon urbain derrière des murs certes modestes mais la séparant du monde des campagnes.

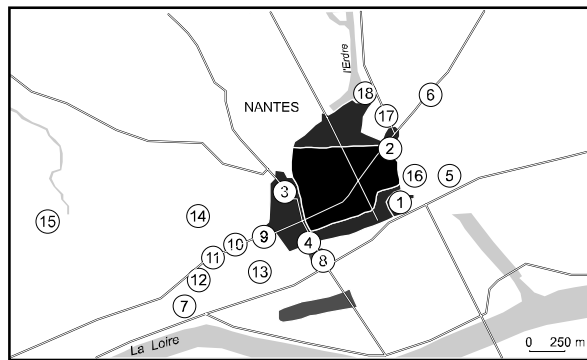
1.2 La ville médiévale : une enceinte fortifiée exiguë

La période médiévale entretient et accentue l'opposition ville-campagne déjà apparue dans l'Antiquité. Le Moyen-Age est marqué par deux phénomènes majeurs pour l'évolution des villes. C'est d'abord à un accroissement spectaculaire de l'ensemble de la population en Europe - un doublement entre le VII^e et le Xe siècles - auquel on assiste. De manière concomitante, un transfert d'une partie importante de la population rurale s'effectue vers la ville. Le nombre d'artisans et de marchands en milieu urbain devient alors sensiblement plus important qu'auparavant, accentuant cette spécificité sociale de la ville.

Carte 23 : Etapes de l'urbanisation à Nantes : de l'époque gallo-romaine au XXIe siècle



Périodes gallo-romaine et médiévale



— voirie actuelle
 - - - limite communale de Nantes
 centre ancien de banlieue

Période d'urbanisation

médiévale (XIIIe - XVIIe siècles)
 classique (XVIIIe siècle)
 industrielle (XIXe siècle)
 moderne (XXe - XXIe siècles)
 après-guerre (années 1960)

Réalisations urbaines

XIIIe - XVIIe siècles

- ① château de la Tour Neuve (devenu des Ducs de Bretagne)
- ② bastion Saint-Pierre
- ③ bastion Saint-Nicolas
- ④ herse "Le Rateau"
- ⑤ faubourg de Richebourg
- ⑥ faubourg de Saint-Clément
- ⑦ faubourg de la Fosse
- ⑧ faubourg de l'Île de la Saulzaie

XVIIIe siècle

- ⑨ place Royale
- ⑩ rue Crébillon
- ⑪ théâtre Graslin
- ⑫ cours Cambronne
- ⑬ palais de la Bourse
- ⑭ place Delorme
- ⑮ place Mellinet
- ⑯ cours Saint-Pierre
- ⑰ cours Saint-André
- ⑱ chambre des Comptes

XIXe siècle

- ⑲ boulevards de peuplement
- ⑳ pont transbordeur
- ㉑ canal Nord-Sud
- ㉒ canal Blanchard
- ㉓ canal Pelloutier
- ㉔ rue de Strasbourg
- ㉕ gare d'Orléans

XXe siècle

- ㉖ comblement du bras Nord-Loire
- ㉗ canal souterrain de l'Erdre
- ㉘ canal Saint-Félix
- ㉙ boires de Toussaint et des Récollets
- ㉚ cours des Cinquante Otages
- ㉛ place de la Petite Hollande
- ㉜ emprises ferroviaires

Source : CILAC, 2002, complément lectures personnelles, V.Hervouët
 Conception et réalisation : V. Hervouët © CESTAN, 2005

Bien que peu de données précises soient disponibles sur la population nantaise de l'époque, un essor démographique urbain local est quand même avéré à partir du Xe siècle ; mais entre le VIe et le IXe siècle, la civilisation rurale reste très prégnante dans la région nantaise. De plus, les différents pillages de Nantes par les Normands - en 843 et 919 notamment - contribuent également à en limiter longtemps le nombre des habitants de la ville.

Même si c'est de façon tardive, les conséquences de cette dynamique démographique se traduisent géographiquement par la construction de nouvelles enceintes autour de la ville : les fortifications originelles sont trop exigües pour absorber ce surplus de population, même au prix d'une hausse de la densité urbaine; c'est ainsi que se développe « *la technique qui consistait à construire un mur en avancée de façon que les faubourgs soient à leur tour protégés* » (Bonello Y.-H., 1996). La ville s'agrandit tout en conservant un périmètre bien défini.

Suite aux démantèlements du Xe siècle des fortifications gallo-romaines, la ville reste mal défendue pendant environ trois siècles. Ce n'est qu'en 1207 que Guy de Thouars puis le duc Pierre de Dreux¹²⁹ construisent une nouvelle enceinte (Carte 23) à la mesure de cette ville portuaire alors florissante. Le premier de ces personnages fait construire le Château de la Tour-Neuve (actuel Château des Ducs de Bretagne) dans l'angle sud-est de l'ancienne enceinte qu'il agrandit ; les nouveaux remparts portent la superficie de la ville *intra-muros* à vingt-quatre hectares. Les grands travaux sont surtout le fait du duc Pierre de Dreux qui conçoit véritablement une défense élaborée et intelligente de Nantes, à la hauteur des organes de la vie économique à défendre. Ainsi, l'enceinte sud est avancée de vingt mètres vers la Loire par rapport au tracé gallo-romain ; à l'est, les remparts relient le Château au bastion Saint-Pierre ; la ville fortifiée vient s'implanter sur la rive gauche de l'Erdre au nord ; dans sa partie aval, cette même rivière est, chose nouvelle, englobée dans les fortifications puisque le quartier du Marchix (autour de l'actuelle Place Bretagne) est mis à l'abri et défendu par le Bastion Saint-Nicolas et des douves sèches¹³⁰ creusées à ses pieds ; l'enceinte se poursuit en suivant la Rue Sainte-Catherine pour se clore par une énorme herse en fer appelée, Le Râteau, à l'embouchure de l'Erdre. Dans ce souci de multiplier les ouvrages militaires garants de la sécurité de la ville et de sa population, une forteresse est construite à Pirmil en 1366 en rive gauche de Loire, au débouché de la seule ligne de ponts sur la Loire. Enfin, en 1477, des murailles plongeant dans les eaux ligériennes le premier noyau de la ville « neuve ».

¹²⁹ Dit aussi Pierre Mauclerc (Lelièvre P., 1988)

¹³⁰ Douves sèches qui expliquent la toponymie de la Rue de l'Arche Sèche existante.

Sur le plan social, la distinction entre les habitants de la ville et les populations qui habitent à l'extérieur ne disparaît pas et se renforce même. A Nantes, les faubourgs les plus récents de l'époque restent hors la ville fortifiée (Carte 23) : c'est le cas des quartiers de Richebourg et de Saint-Clément à l'est, de la Fosse à l'ouest, de la petite île de la Saulzaie au Sud. Cependant, les faubourgs ne peuvent pas toujours être considérés comme des quartiers de second ordre de la cité fortifiée : autant celui de Richebourg est commerçant et populaire, autant le quartier de la Fosse regorge de « *maisons superbement bâties* » (Lelièvre P., 1988) où le roi Louis XIII daigne se rendre en 1614 pour assister au spectacle d'un combat naval (Bodinier J.-L., Breteau J., 1994, p. 32).

Fort de sa toute nouvelle puissance démographique, la ville médiévale tient à s'émanciper : « la naissance de la commune marque l'apparition d'un pouvoir, d'abord privé, puis public, capable de se mesurer aux formes traditionnelles que sont les seigneurs féodaux et les évêques » (*op. cit.*). Ce nouveau statut ne fait qu'exacerber les spécificités de la population urbaine, et surtout de son élite avec le développement d'une très influente classe bourgeoise qui prend les rênes des instances municipales. A Nantes, en 1345, les bourgeois sont d'abord autorisés à surveiller l'emploi des crédits consacrés aux travaux de défense et d'entretien de la garnison ; puis, en 1410, Jean IV leur concède le droit de désigner deux procureurs pour défendre leurs prérogatives dans le domaine du négoce. Mais c'est surtout en 1559 avec l'institution par le Roi de France d'un corps de ville composé d'un maire et de dix échevins, que la classe bourgeoise locale assied son pouvoir politique.

Si la distanciation sociale est présente dans la ville - les artisans et les commerçants doivent obéir à une stricte réglementation – elle se définit surtout par rapport aux structures rurales. « *De la spécificité politique et économique des villes médiévales découle leur conduite envers les couches sociale de non-citadins. [...] Elles avaient toutes en commun l'opposition des formes structurelles de leur organisation économique aux formes spécifiques et caractéristiques de l'extra-urbain qui étaient politiques, féodales et fondées sur les ordres* » (Weber M., 1947). Ainsi, le bourgeois, parce qu'il participe à l'organisation militaire de la ville, est membre de son ordre et de ce fait, revendique fortement sa distinction sociale. En Angleterre, les maisons du *burgh* bénéficient de l'existence de gens dont le premier devoir est d'entretenir la forteresse – ce qui contraste avec le village. A Nantes comme dans les autres villes médiévales, le fossé avec le monde rural est une réalité politique, économique et sociale.

1.3 La ville classique de « la Renaissance et des Temps Modernes »

La ville « de la Renaissance et des Temps Modernes », comme l'appelle F. Ascher (2001), est très souvent qualifiée de *classique*. Elle marque un tournant dans l'histoire urbaine :

« *De la désagrégation de la ville médiévale, va naître, entre le XV^{ème} et le XVIII^{ème} siècle, un nouvel ordre urbain. Sur les ruines du Moyen-Age, la Renaissance apparaît comme une réaction aux ravages de la peste noire* » (Bonello Y.-H. , 1996).

C'est, en effet, l'apparition des grandes épidémies, notamment celle de la peste en 1348, qui engendre une brusque diminution de la population et un déclin de l'activité économique. Face à cette « *dislocation* » (Weber M., 1947), se produit une « *véritable révolution urbaine* » (Ascher F., 2001) qui aboutit à la métamorphose du fonctionnement interne de la ville. L'Etat affirme son pouvoir au détriment des élites bourgeoises. Cela se traduit, sur le plan urbanistique, par une monumentale mise en scène des bâtiments publics et par le développement des avenues, des places, des jardins publics ; les ruelles tortueuses, les venelles, les jardins potagers privatifs sont en recul. La ville « *s'offre par la perspective au regard de l'individu* » (*op. cit.*). Le tissu urbain médiéval est en grande partie rasé dans le centre des villes, notamment à Nantes.

Dans ses rapports avec le monde rural, la ville rompt avec le retranchement volontaire qu'elle s'imposait : les remparts sont transformés ou détruits et ne constituent donc plus une interface rigide entre l'urbain et le rural ; dans ce mouvement d'ouverture, les rues sont élargies, les vitrines font leur apparition, les espaces publics et privés, extérieurs et intérieurs sont redéfinis et une place plus importante est donnée aux lieux de rencontres ; les opportunités de se côtoyer se multiplient. La ville fait peau neuve en s'ouvrant sur l'extérieur. Son territoire se dilate de manière relativement importante au-delà des anciennes fortifications médiévales et des faubourgs bien que cela reste dans un périmètre de quelques kilomètres, tout au plus. L'autonomie naissante des individus n'est pas étrangère à ce phénomène.

Nantes a bien été l'objet des transformations urbanistiques décrites dans les lignes précédentes mais ni le rythme de transformation de la ville – processus supposé s'étaler entre le XV^e et le XVIII^e siècle - ni les acteurs à l'origine de cette transformation – en principe l'Etat - ne s'apparentent vraiment au modèle général de la ville classique française. Ainsi, ce n'est qu'en 1625 que la bourgeoisie nantaise manifeste de façon tangible sa défiance pour un système défensif dont elle ne voit que la charge et l'incommodité : elle fait démanteler la forteresse de Pirmil. Et c'est surtout au XVIII^e siècle avec le commerce « triangulaire » de la traite des Noirs que Nantes va

prendre un essor économique et démographique. C'est ce passage à Nantes du Moyen-Age aux Temps Modernes que résume P. Lelièvre (1988) :

« En moins d'un siècle, une ville petite, sans monuments civils importants, resserrée dans ses remparts, bornée au sud par un fleuve qu'elle semble ignorer, à l'est par une butte aride et au nord et à l'ouest par une rivière qui s'étend en marais fangeux, s'ouvre, s'étire, abat ses masses et son enceinte, se nettoie, se pare, s'ordonne. Une fortune prodigieuse, établie sur le commerce maritime et singulièrement sur la traite, crée un climat favorable au développement de cette passion de bâtir qui au XVIIIe siècle saisit Nantes, comme Bordeaux. » (op. cit., p. 42)

A travers un triptyque efficace associant le Bureau de la Ville - à travers ses architectes-voyers et quelques maires dynamiques tel Mellier -, l'Intendant de Bretagne¹³¹ - le représentant du Roi ayant la haute main sur les travaux d'intérêt public - et des particuliers aisés s'étant constitués des fortunes considérables grâce aux affaires florissantes locales, de grands projets urbanistiques peuvent voir le jour. Si les initiatives se multiplient dès les années 1720 et 1730 (notamment dans les îles nantaises), le premier plan d'envergure destinée à remodeler le tissu urbain nantais est proposé en 1761 par Jean-Baptiste Ceineray, architecte-voyer de la ville, et mis en œuvre à partir de 1766. Ambitieux et s'inspirant d'un plan d'embellissement du siècle précédent, il prévoit la démolition des remparts, la vente de ces terrains, le comblement des fossés, la construction de quais et l'ouverture de rues. Le financier Graslin, souhaite, de son côté, faire fructifier ses capitaux dans ce type de projets fonciers et immobiliers, notamment à l'ouest, au-delà de l'Erdre. Mathurin Crucy, est sans aucun doute un autre personnage-clé de cette époque. Succédant en 1779 comme architecte-voyer de la Ville à Ceineray, malade, il reprend à son compte les desseins de son prédécesseur. C'est ainsi que prennent forme (Carte 23) la place Royale, la rue Crébillon, le théâtre Graslin, le cours Cambronne, la Bourse, les bains publics, le marché couvert, etc. Les initiatives privées se concrétisent dans les années 1780 et 1790 avec les plans Graslin, Delorme, Mellinet et Duparcq, qui permettent la naissance de nombreux lotissements (au sens premier du terme) ; urbanisme privé et urbanisme public se complètent, s'entremêlent. A la veille de la Révolution, « *Nantes est un immense chantier* » (op. cit., p.60). Tout au long du XVIIIe siècle se seront succédés, en tous points de la nouvelle ville élargie de Nantes, travaux de destruction et chantiers de reconstruction : autour de la Cathédrale Saint-Pierre et de la Chambre des Comptes (dans le centre), aux abords des cours Saint-Pierre et Saint-André qui s'achèvent (à l'est), au-dessus du quartier de la Fosse (à l'ouest), le long des routes de Rennes et de Vannes (au nord), dans les îles

¹³¹ Le Gouverneur de Nantes, instance seigneuriale, n'a le plus souvent joué qu'un rôle intermittent et moins influent.

de Loire (au sud) et le long de la Loire sur les quais. Nantes est devenue une ville moderne, large, aérée, régulière, s'étendant surtout à l'ouest par des quartiers neufs bien dégagés et bien desservis. La population est passée de 40 000 habitants à la fin du XVIIe siècle à 80 000 habitants cent ans plus tard (Duby G., 1981c, pp. 296-297). Nantes n'est plus l'espace clos recroquevillé derrière ses remparts, jalouse de son urbanité. Les liens avec le monde rural environnant peuvent maintenant se développer plus librement.

Cette liberté d'échanges ne gomme pas pour autant les caractéristiques fondamentales qui opposent les « rustres » des campagnes aux « urbains » des villes¹³². Le milieu citadin devient la référence culturelle où les cafés, les opéras, les théâtres sont autant de lieux de bouillonnements et d'échanges intellectuels, où les salons de lecture et les sociétés savantes permettent de se retrouver en « bonne compagnie », où les réceptions chez les bourgeois comme chez la noblesse sont autant d'occasions de rappeler l'existence d'un ordre social bien établi. A l'inverse, les gens des campagnes, souvent de condition modeste, viennent vendre leur production agricole et leurs marchandises sur les marchés des villes où la société urbaine de consommation réclame qu'on satisfasse ses besoins. Les campagnes approvisionnent les villes et goûtent assez peu aux joies de l'urbanité réservée à la « bonne société ».

1.4 La ville industrielle : la pensée haussmannienne à Nantes

A la fin du XIXe siècle, avec la Révolution Industrielle, c'est à nouveau toute la morphologie urbaine européenne qui évolue. La ville entre dans une logique productiviste forte qui n'avait été que secondaire jusqu'alors. Y.-H. Bonello (1996) le relève en détaillant les raisons et la nature des changements :

« L'avènement de l'industrie modifie inévitablement les systèmes urbains traditionnels : la structure de la cité ne s'identifie plus à une expression esthétique de l'espace, mais à un processus social et économique ; d'où l'apparition du phénomène des cités ouvrières. Quant au centre-ville, il devient le lieu polymorphe (politique, décisionnel, technologique), nœud des échanges relationnels. L'urbanisme n'est plus confié aux architectes, mais se trouve placé au centre des enjeux de politiques de planification ; il devient scientifique parce qu'il est sommé de répondre aux défis de la croissance démographique. » (op. cit., p. 27)

¹³² Définition d'urbanité dans les Mots de la Géographie (Brunet R., et al., 1992) : « Se dit aussi civilité : ensemble des traits de comportement positifs, impliquant courtoisie, respect de l'autre, bonnes mœurs et usages, et que l'on assurait être le propre des citadins par opposition aux habitants de la campagne, dits rustiques et même rustres (de rus, campagne, opposé à urbs, ville). »

La Révolution Industrielle modifie beaucoup le tissu urbain nantais ; son activité portuaire, intense au XVIIIe siècle, est un creuset idéal pour le développement des progrès techniques de cette nouvelle ère. Avec les idéaux de la Révolution française et l'abolition définitive de l'esclavage en France (le 27 avril 1848), Nantes est contrainte d'abandonner le commerce lucratif de la traite des Noirs mais conserve ses positions sur le commerce tropical¹³³ et la construction navale en les adaptant aux avancées scientifiques. Pour pallier l'exiguïté du Quai de la Fosse, la ville se cherche de nouveaux espaces d'implantation industrielle. Les îles nantaises qui jusque là ne sont colonisées¹³⁴ que le long de la chaussée de la seule ligne de pont présentent des opportunités foncières intéressantes en la matière. Ainsi, aux activités pionnières¹³⁵ déjà installées et utilisant la force de l'eau s'implantent sur la Prairie-au-Duc plusieurs activités : en 1838, ce sont d'abord les chantiers navals implantés dans un premier temps sur les quais de Chézine qui sont transférés avant qu'en 1842 soit créée la Société des Docks et Bassins du Port de Nantes chargée de « *la mise en valeur industrielle, la location et la revente successive selon les besoins du commerce des immeubles sur la Prairie-au-Duc et l'île Videment* » (Lelièvre F., p.9). Des canaux perpendiculaires (canal nord-sud et canal Blanchard) ou parallèles (canal Pelloutier) à la Loire et destinées aux réparations de navires sont creusés. Durant toute la seconde moitié du XIXe siècle, les aménagements industriels vont être considérables sur l'île de la Prairie-au-Duc : le chemin de fer fait son apparition et une première gare (en 1864) puis une seconde, l'ancienne gare de l'Etat située plus en aval et se substituant à la première (en 1887), apparaissent. Des usines d'engrais (guano, noir animal, potasse) liées pour partie au traitement du sucre s'ajoutent aux nombreuses raffineries¹³⁶ déjà en place ou en cours d'installation. En rive droite de Loire, le quartier de Launay¹³⁷ fruit de nombreuses initiatives privées résidentielles non concertées dans les années 1820, accueille, vingt ans après, des usines le long des voies reliant la place Mellinet à la Loire. Faute d'emplacement près du port de la Fosse, des magasins, des usines et des chantiers s'établissent dans le quartier de l'Entrepôt, sur la commune de Chantenay située en aval.

¹³³ Notamment dans le raffinage du sucre.

¹³⁴ « Employée principalement dans les tanneries et les chamoiseries, dans l'industrie textile et dans le raffinage du sucre, [une population ouvrière] résidait jusque là ce chaque côté du pavé de la chaussée, sans s'étendre jusqu'aux prairies, [entre les bras de la Madeleine et de Pirmil] » (Lelièvre F. in CILAC, 2002, p. 10).

¹³⁵ Au début du XIXe siècle, on dénombre des manufactures d'indiennes, six chamoiseries, cinq chapelleries, une amidonnerie, une filature, deux collieres, deux teintureries et quatre goudronneries sur la chaussée de l'île de la Prairie-au-Duc (op.cit., Notes, p. 13).

¹³⁶ La plus célèbre des raffineries nantaises est celle de Louis Say, créée sur ordonnance impériale dans le quartier des Ponts à Nantes et qui s'installera en 1934 dans l'usine actuelle à l'esthétique blanc et bleu bien particulier. En 1973, les sociétés Say et Beghin fusionneront.

¹³⁷ Le Château de Launay était autrefois élevé sur la Place Mellinet.

La ville s'étale tout autant que ses établissements industriels. D. Luneau (2003) résume assez bien l'esprit de l'urbanisme de l'époque :

« La rigueur s'émeuse au début du XIXème siècle. La poursuite d'opérations prévues dans le plan d'embellissement du siècle précédent se chevauche avec l'essor des lotissements privés aux franges de la ville. L'étalement urbain qui fait tant débat aujourd'hui est déjà, à l'époque, le résultat d'initiatives individuelles primant sur l'intérêt public, de l'alliance du droit à construire et de la propriété privée, dont les chaînes ferment alors les nouvelles rues réservées aux riverains. » (op. cit., p. 15)

Au-delà de cette segmentation sociale intra-urbaine, c'est l'ensemble des rapports ville-campagne qui se trouvent une nouvelle fois bouleversés. En fait, la Révolution Industrielle fait suite et s'ajoute à une révolution agricole entamée quelques dizaines d'années plus tôt. Permettant une augmentation de la production alimentaire, cette révolution agricole avait déjà commencé à chasser des campagnes de « très grandes quantités de paysans [...] avec le développement concomitant du capitalisme industriel » (Ascher F., 2001). Les deux phénomènes s'additionnent donc pour amplifier le gonflement démographique des villes. D'après G. Duby (1981, p. 569) qui s'inspire lui-même d'une étude démographique plus ancienne (Pouthas C., 1956), la population nantaise passe de 73 879 habitants en 1801 à 96 262 en 1851 soit une hausse d'environ 30 % en un demi-siècle. Pour répondre à ce nouveau besoin de logements urbains, la ville a l'obligation de croître spatialement. Des « boulevards de peuplement » (Carte 23) en arcs de cercle depuis Chantenay à l'Ouest jusqu'à Doulon à l'est en traversant les campagnes du nord de Nantes sont dessinés. Au-delà des faubourgs du siècle précédent, de nouveaux quartiers se créent comme ceux de Saint-Félix, de Canclaux ou de Procé. Cette ceinture de boulevards deviendra la nouvelle frontière de la ville des années 1920. Avec la volonté politique d'un « Grand Nantes » de maires comme Paul Bellamy et Gabriel Guist'hau, la ville annexe en 1908 les communes de Chantenay à l'est et de Doulon à l'ouest. Seules des oppositions locales empêcheront les annexions de Saint-Sébastien-sur-Loire et de Rezé en 1909.

Cette nouvelle extension de la ville n'est possible que grâce à une place nouvelle et croissante de la mobilité des personnes. Grâce à des progrès scientifiques et techniques considérables et surtout au rôle décisif de l'électricité, le tramway fait son apparition. Ce nouveau réseau de transports collectifs irrigue les nouveaux faubourgs industriels et les quartiers résidentiels « chics » à partir du centre-ville dilatant une nouvelle fois les territoires urbains. L'invention plus tardive du moteur à explosion ouvre plus encore d'importantes perspectives

avec l'apparition de l'automobile individuelle. L'urbanité qui était restée confinée au cœur de la ville jusque là peut enfin se propager vers la périphérie.

Dans le centre-ville de Nantes, les influences haussmanniennes se font sentir dans les plans des architectes-voyers chargés de repenser l'agencement urbanistique des rues étroites d'origine médiévale. Certes, l'apparition du tramway (Rault J.-P., 1996) et de l'automobile rendent pressante cette nécessité mais des considérations hygiénistes (Bonnamy E., Guépin A., 1835, rééd. 2000) sont de plus en plus mises en avant parmi les aménageurs eux-mêmes :

« Soucieux de l'insalubrité de certains quartiers et des exigences de la circulation, Driollet [architecte-voyer de la ville de Nantes] apporte une conception hygiéniste qui n'a pas fini de modeler Nantes, même si son ambition initiale, voisine de celle d'Hausmann à Paris, se heurte aux réalités financières et contraintes techniques qui en limitent la réalisation. Il dresse en 1860 son « plan de détail de diverses percées de voies publiques nouvelles à ouvrir dans la ville de Nantes pour l'amélioration de la circulation ». Des onze grandes percées voulues par Driollet, n'a été réalisée, pour l'essentiel, que l'actuelle Rue de Strasbourg, moins large en son centre que l'esplanade dont il voulait faire le cœur de la ville. » (Luneau D., 2003, p. 16)

La multiplication des moyens de locomotion n'est pas sans causer de soucis de voirie pour une ville où les bras de Loire et les rivières sont nombreux. Dès le début du XXe siècle est érigé un pont transbordeur reliant le quai de la Fosse à l'île de la Prairie-au-Duc (Carte 23) permettant aux ouvriers d'aller travailler sur les docks en face et aux établissements industriels d'être plus facilement desservis par véhicules motorisés. Le passage du chemin de fer dans le centre de Nantes pose des problèmes autrement moins consensuels :

« Nantes vient de trancher un débat qui conditionne toujours son aménagement : l'emplacement de la gare de chemin de fer. Malgré les mises en garde de la Compagnie d'Orléans sur le risque de « coupure de la ville en deux », la municipalité choisit le site de la Prairie de Mauves, à l'est de la ville, qui oblige rapidement à prolonger la voie le long des quais de la Loire. Elle écarte deux autres lieux projetés : la Prairie aux Ducs, partie ouest de l'actuelle île de Nantes, et l'entrepôt des Salorges, au bout du quai de la Fosse. Ces deux alternatives auraient pourtant mis sans délais trains et navires « bord à bord », seule façon d'améliorer le débouché terrestre du port, déjà laminé sur ce plan par Le Havre. Elles auraient surtout évité la construction par la suite d'une ligne infligeant vingt-trois passages à niveau aux piétons, voitures, charrettes et tramways tout au long des quais de la Loire. Mais le site de la Prairie des Ducs exigeait des négociants du quai de la Fosse qu'ils transfèrent leurs établissements de l'autre côté du fleuve, auprès de docks à construire, ce qu'une majorité a refusé. Et le second supposait un contournement jugé trop coûteux du centre de la ville par le nord. » (op. cit., p. 17)

Cette nouvelle mobilité individuelle reste néanmoins avant tout l'apanage des couches sociales les plus aisées. La césure entre le milieu urbain et le monde rural reste marquée par l'absence même d'un accès généralisé et immédiat de la communauté rurale à ces progrès techniques prodigieux. A l'intérieur même des villes, les cités ouvrières (comme le quartier de Doulon à Nantes) restent tributaires des dessertes en transports en commune et se trouvent à l'écart d'un centre-ville qui se transforme profondément et se dote de nombreux services publics (écoles, hôpitaux, bureaux de poste, bains-douches, équipements sportifs, etc.). Les nouveaux réseaux (eau, assainissement, gaz, électricité, téléphone, télégraphe, pneumatique), les grands magasins qui apparaissent font surtout le bonheur des plus nantis des nantais ; les autres doivent attendre encore quelques décennies avant de profiter pleinement de ces services.

1.5 La ville dite « moderne » : la digestion des progrès industriels

Tous les auteurs ne sont pas d'accord entre eux sur la nécessité ou non de distinguer une ville « moderne » - à ne pas confondre avec celle des Temps Modernes - qui se situerait entre la ville industrielle et la ville étalée. Ainsi F. Ascher (2001) l'englobe avec la ville industrielle dans une phase de seconde modernité. Y.-H. Bonello (1996), se montre, au contraire, d'avis à la considérer comme une étape notable des formes urbaines insistant sur la digestion des progrès industriels et la mise en avant de l'esthétique urbaine quelque peu délaissée au XIX^{ème} siècle :

« La ville moderne est désormais capable de produire un nouveau modèle, qui n'est pas une amélioration de l'existant mais une véritable alternative au modèle hérité du XIX^{ème} siècle. Il s'agit de solliciter des artistes et des architectes pour qu'ils intègrent leur vision esthétique aux contraintes techniques. Il reste à maîtriser les conséquences du progrès sur l'environnement urbain. Les mutations du XX^{ème} siècle permettent désormais d'élever des bâtiments selon des structures sans équivalence dans le passé : du gratte-ciel aux ponts suspendus. L'électricité permet une utilisation de l'énergie sans autre limite que les contraintes de transport ; quant au téléphone, il ouvre l'ère des communications instantanées et sans déplacement des habitants » (op. cit., p. 30).

Suite à la mise en place des progrès industriels, Nantes s'est surtout appliquée à mettre en place un urbanisme fonctionnel ; cela s'est fait parfois au prix de grandes mutations qui vont jusqu'à gommer partiellement l'identité de la ville. Ainsi, après le rattachement de l'Île-Sainte-Anne à l'Île de la Prairie-au-Duc en 1902 et le comblement des canaux Nord-Sud et Pelloutier en 1904 et 1915, Nantes poursuit sa politique en comblant le bras Nord-Loire entre centre-ville, Île Feydeau (ancienne île de la Saulzaie) et Île Gloriette ; celle que l'on appelle aujourd'hui l'« île de Nantes » prend forme avec la disparition des boires de Toussaint et des Récollets et donc des îles

nantaises. La partie aval de l'Erdre est également comblée et détournée en souterrain vers le canal Saint-Félix. Tous ces travaux ont fait l'objet de beaucoup de controverses et de résistances locales. Cependant, les partisans de ces aménagements majeurs ont mis en avant les bénéfices que l'on pouvait en tirer pour les faire accepter : mise en place de larges boulevards urbains (Cours des Cinquante Otages), de zones de stationnement (Petite Hollande), creusement d'un tunnel ferroviaire souterrain pour désengorger le centre-ville (sous le Quai de la Fosse) ou développement des emprises ferroviaires industrielles (sur les anciens boires de la Prairie-au-Duc). Retardés un temps par la Seconde Guerre Mondiale, ces comblements prennent finalement fin en 1945.

Mais déjà, de nouveaux impératifs économiques obligent Nantes, et la France dans son ensemble, à entreprendre d'autres grands travaux : la construction d'ensembles de logements collectifs est une nécessité pour pallier les destructions de la guerre et le retard accumulé dans les années trente.

Les zones à urbaniser en priorité (ZUP) créées en 1958 par l'Etat donnent aux communes des facilités pour acquérir des terrains agricoles en frange de villes pour ces grandes opérations immobilières. Alors même que les constructions navales (Chantiers Dubigeon) et les établissements industriels de la Prairie-au-Duc éprouvent des difficultés de productivité face à la concurrence nationale et internationale, la partie ouest de l'île se couvre de barres et de tours (ZUP Beaulieu), de bureaux (ZAC¹³⁸ Beaulieu), avec continuité de la zone de l'autre côté de la Loire (ZUP Malakoff). D'autres zones de ce type sont construites dans toute l'agglomération nantaise (Carte 23) : à Bellevue, au Breil-Malville et aux Dervallières à l'ouest, au Bout des Landes et au Pin Sec au nord, au Château de Rezé au sud, etc. Elles présentent la particularité de suivre les principes de l'urbanisme moderne et fonctionnaliste défendu par la Charte d'Athènes (1931) et dont la Maison Radieuse de Le Corbusier à Rezé, est sans doute l'archétype régional.

Bien que l'interpénétration quotidienne entre milieu rural et milieu urbain reste encore assez limitée - si l'on circonscrit la ville à son centre-ville, à ses quartiers péricentraux et à sa banlieue de première couronne -, nombreux sont les habitants de ces ensembles collectifs résidentiels à être originaires des campagnes voisines, attirés par la recherche d'un emploi et le confort proposé par ces immeubles d'une nouvelle génération. Par ailleurs, c'est le cadre urbain lui-même qui « s'humanise » en redonnant une place plus importante à l'habitant, rectifiant certains excès de l'industrialisation :

¹³⁸ ZAC : Zone d'Aménagement Concerté.

« Le lieu d'habitation où les gens passent la majeure partie du temps devient l'élément essentiel de la ville ; le choix de la résidence est inséparable de l'environnement et des services qui en sont le prolongement ; les activités de loisirs imposent de réserver des espaces préservés qui ne soient plus des îlots de verdure détachés du tissu urbain ; la rue-corridor doit être bannie au profit d'un système de parcours pour les piétons distincts des voies réservées aux autres types de véhicules (transports en commun, vélo, etc.) Il faut dépasser l'opposition ville-campagne et reconquérir, au profit de l'habitant, tout l'espace urbain ; il s'agit enfin de regrouper les logements en fonction des besoins des habitants, c'est-à-dire des services collectifs. » (Bonello Y.-H., 1996, p. 31).

La mobilité individuelle croissante de la société grâce à la généralisation progressive de l'automobile - surtout après la seconde guerre mondiale - permet cependant de mettre au contact de plus en plus fréquemment ruraux et urbains, comme le note A. Girard en préface de l'ouvrage de M. Halbwachs (1946) :

« Formes d'habitat, modes de production, habitudes de toutes sortes, besoins et aspirations, mentalités enfin sont radicalement transformées. Le mouvement n'est d'ailleurs pas complètement achevé nulle part, mais d'ores et déjà la vie rurale est tout imprégnée de la vie urbaine. » (op. cit , p. XIX)

Prenant le cas de la Belgique, assez comparable à celui de la France, P. Lannoy (1996) souligne l'évolution socio-économique des espaces ruraux, dans la première moitié du XXe siècle :

« L'évolution séculaire du village suivra les grandes étapes franchies par les campagnes belges en général. On observe une ruralisation des campagnes, c'est-à-dire que l'agriculture devient la seule source de revenus pour les habitants. En d'autres mots, la population qui n'est pas employée aux travaux des champs ou de la ferme doit s'exiler – au moins professionnellement – vers la ville pour y trouver un emploi. » (op. cit., p. 54)

Le milieu urbain a commencé à pénétrer de manière sensible et durable - à travers les modes de vie – le milieu rural. Ce sont là les prémices d'une réelle imbrication physique périurbaine.

1.6 La « ville étalée » européenne : le triomphe mesuré de la mobilité

Même si c'est surtout le modèle de la ville étalée en Europe occidentale auquel se rattache Nantes, la logique comparative impose de faire référence à d'autres modèles urbains planétaires précurseurs ou contemporains du modèle nous intéressant.

C'est d'abord aux Etats-Unis qu'est apparue une forme de ville étalée. C. Ghorra Gobin (1997) date cette évolution morphologique des années 1830. Même si cet auteur conteste le fait que l'étalement urbain (*urban sprawl*) résulte seulement de l'usage de la voiture par la masse – elle met surtout en avant l'invention culturelle à la base de ce processus : la mobilité croissante de la société, dans le berceau du fordisme, a été un facteur déterminant dans la formation des banlieues (*suburbs*) américaines. La signification anglo-saxonne de ce mot ne correspond pas à l'acception française qui circonscrit les banlieues aux marges externes d'une agglomération en continuité spatiale avec celle-ci. Les *suburbs* sont des quartiers principalement résidentiels qui s'étendent sur des dizaines de kilomètres autour des villes (*downtowns*) proprement dites. Ils sont reliés par un réseau important d'autoroutes (*highways*) bien que le tramway et le chemin de fer aient été les premiers vecteurs de transport. Ces dernières années, l'arrivée d'un nombre croissant d'emplois (essentiellement dans le secteur tertiaire) dans ces aires a parfois abouti à la formation d'*edge cities*, concentration assez forte de bureaux et de commerces de détail. Parfois, le déplacement automobile a pris une telle ampleur que le déambulement piétonnier a disparu dans les *edgeless cities*.

Cette évolution urbaine n'est apparue que dans la seconde moitié du XXe siècle en Europe occidentale, d'abord au Royaume-Uni – ce qui, selon J.-C. Boyer (2003) permet de distinguer un modèle « anglo-saxon » d'un modèle « latin » - puis dans le reste des pays européens occidentaux.

La « ville étalée » française s'est ainsi développée depuis une quarantaine d'années. Sa complexité à être saisie et les nombreuses approches qu'il est possible d'en faire expliquent l'hétérogénéité des dénominations pour la qualifier : ville éparpillée (Bauer G., Roux J.-M., 1975), troisième ville (Mongin O., 1995), métropole (Ascher F., 1995), ville globale (Sassen S., 1996), ville émergente (Dubois-Taine G., Chalas Y., 1997), ville éclatée (May N. et al., 1998), métropole éclatée (Berger M., 2005), ville archipel (May N., 1998), ville fragmentée (Prévôt-Schapira M.-F., 1999), ville desserrée (Bordreuil J.-S., 2000), etc.

F. Ascher (1991) estime que c'est à une troisième modernité (après celles de la ville antique et de la ville industrielle) que l'on assiste avec la mise en place d'un « *néo urbanisme* » - après le paléo-urbanisme et l'urbanisme. Celui-ci s'appuie sur cinq évolutions majeures à ses

yeux : la métropolisation (Ascher F., 1995), une transformation des systèmes urbains de mobilités, la formation d'espaces-temps individuels, une redéfinition des relations entre intérêts individuels, collectifs et généraux, et de nouveaux rapports aux risques. La diffusion de la seconde voiture dans les ménages lui paraît déterminante quant au déclenchement de cet étalement urbain.

M.-C. Jaillet (2004, p. 50) note que l'habitant vivant dans la périphérie de la « ville étalée » jouit « *d'une autonomie et d'un libre-choix [que] sous condition d'une compétence indispensable : la mobilité* » et que cette morphologie urbaine est l'addition de trois facteurs : une logique d'axe et une logique d'auréole et surtout le prolongement de grands marquages sociaux présents dans l'agglomération. M.-C. Jaillet (*op. cit.*, p. 152) s'interroge ainsi sur les risques du passage de la ségrégation - « *séparation entre les classes sociales et les ethnies, qu'elle soit le résultat de conduites sociales ou organisée par le pouvoir politique, avec coprésence dans les espaces publics, conception statique de la vie sociale* » - à la sécession - « *volonté de s'abstraire de la collectivité, de se soustraire à l'exercice de la solidarité qu'entraîne le fait d'y appartenir, fuir ceux dont on ne veut pas [opting out], mouvement qui crée la différence* ». Reprenant cette thèse du dysfonctionnement social, J. Donzelot utilise l'expression de « *fracture urbaine* » (1999), vision à laquelle fait écho Y.-H. Bonello (1996, p. 34) lorsqu'il avance que « *le monde urbain est défait* » et que « *la ville est partout, mais partout en crise* ». P. Estèbe (2004, p. 83) fait le constat que « *le périurbain n'est pas compact* » et que cette « *ville non voulue* » est « *détestable* » pour les tenants d'une ville spatialement homogène ; l'urbanité rencontrée dans ces espaces apparaît donc « *illégitime* » pour ces mêmes personnes puisqu'elle est le résultat d'une fuite de la ville.

Malgré tout, la « ville étalée » européenne semble conserver une relative cohérence qui fait défaut aux villes des pays appelés « du Sud » ou « en voie de développement ». En effet, depuis une vingtaine d'années, on assiste à une explosion démographique qui, couplée à un exode rural massif, vient gonfler démesurément les métropoles d'Afrique, d'Asie et, à un degré moindre, d'Amérique Latine. Du Caire (Vignal L., 2004) à Sao Paulo ou Rio de Janeiro (Burgel G., 1993), de Mexico (Monnet J., 1993) à Sana'a (Paquot T., 1996), ce sont des « *monstres urbains* » (Bonello Y.-H., 1996), des « *mégacités* » (Mongin O., 2004a) traversés par de grands déséquilibres sociaux et le développement de quartiers de grande pauvreté (bidonvilles, favelas, etc.) qui se développent rapidement pour atteindre, dans les années 2000, plusieurs millions voire plusieurs dizaines de millions d'habitants.

« *Le Caire couvre plus de 2 900 kilomètres carrés. Chaque année, la ville dévore 500 hectares de terres agricoles pour héberger les nouveaux venus. Les villes s'étalent sur un espace de plus en plus important et « consomment » chaque jour 2 mètres carrés de terre cultivable. De 1980 à l'an 2000, ce sont 60 millions d'hectares de terres qui auront été grignotés par la ville insatiable.* » (Paquot T., 1996)

C'est la « *qualité de vivre ensemble* » (Bonello Y.-H., 1996) et la « *dynamique du développement de la ville* » (*op. cit.*) qui semblent remis en cause. L'urbain n'y ferait plus système.

Pour sa part, la ville étalée européenne, et en l'occurrence Nantes, ne présente pas un tel visage anarchique à ses marges. Sans revenir en détails sur les processus périurbains déjà évoqués, il apparaît que l'extension de la banlieue nantaise s'est réalisée de manière assez cohérente et avec un niveau de maîtrise foncière qui n'est en aucune commune mesure comparable à celle des « métropoles du Sud ». L'« onde d'urbanisation », bien avant qu'elle n'atteigne les communes périurbaines, s'est progressivement étendue, déjà de manière concentrique aux pourtours immédiats de Nantes : alors que les communes de Saint-Sébastien-sur-Loire, de Rezé, d'Orvault et de Saint-Herblain participaient dès la fin du XIXe siècle à la dynamique de la ville nantaise (Luneau D., 2003), les autres communes de l'unité urbaine actuelle n'ont quitté leur rôle de bourgs ruraux aux portes de Nantes que petit à petit, les unes après les autres, même si les années soixante et soixante-dix ont marqué une accélération notable du processus. En 2004, seule la commune du Pellerin -en raison de l'extension résidentielle importante vers Saint-Nazaire en rive gauche de Loire – est séparée de Nantes par plus d'une commune d'écart (Carte 2). Toutes les communes, sans exception, se situent dans un rayon de quinze kilomètres autour de la ville-centre.

Une pression démographique moins forte, une réglementation bien en place en matière d'urbanisme et une concertation intercommunale relativement développée a évité la dérive urbanistique des villes des pays en développement. Des facteurs culturels et politiques poussant à une mobilité résidentielle et quotidienne moins grande qu'aux Etats-Unis (Ghorra-Gobin C., 1997) sont à mettre en avant pour dissocier la « ville américaine » de la « ville européenne » dont Nantes est un modèle assez représentatif.

Toutefois, il demeure évident qu'entre la ville gallo-romaine de *Condevincum* et la métropole nantaise, le développement urbain a été exponentiel. Aussi, paraît-il légitime de s'interroger sur la possibilité d'une concomitance entre l'évolution de la forme urbaine et l'évolution de l'urbanité. La ville étalée a-t-elle donné naissance à une « urbanité étalée » ? Nous le pensons. A la lumière du processus d'évolution de la ville de Nantes, l'étude des composantes et des facteurs agissant sur la nature de l'urbanité devrait le confirmer.

2 Composantes et facteurs d'évolution de l'urbanité

L'évolution des formes urbaines a profondément transformé le concept d'urbanité. En effet, jusque dans les années cinquante, l'urbanité était à considérer dans un schéma urbain/rural nettement dichotomique ; elle allait finalement de soi sous la définition très générale de « *caractère de ce qui est urbain* ». (Brunet R., *et al.*, 1993). Depuis - et nous sommes véritablement au cœur de la problématique de recherche - l'extension spatiale des villes et l'étalement (péri)urbain qui en a été la dynamique principale lors de ces quatre dernières décennies interdisent de se cantonner à cette définition minimaliste. Devenue complexe, multiforme, l'urbanité doit être maintenant définie avec plus de précision et de subtilité. Cela implique d'en cerner les éléments constitutifs et notamment de mettre en perspective cette notion d'urbanité avec celle de citadinité longtemps considérée comme synonyme. Car peut-on encore parler de l'urbanité comme d'un concept monolithique et homogène ? N'existe-t-il qu'une seule urbanité ? Faut-il constater, au contraire, l'émergence de multiples urbanités ou formes d'urbanité ? L'étalement urbain contribue-t-il à faire la distinction entre une urbanité « originelle » et des urbanités « secondaires », « diluées », « modifiées » ? Si ce n'est pas le cas, doit-on conclure à la disparition de l'urbanité dans les espaces périurbains ou même à la « *fin des villes* » (Chombart de Lauwe P.-H., 1982) ?

Voilà autant de questionnements qui incitent à ausculter l'urbanité dans sa richesse sémantique. Ceci fait, il sera alors possible de revenir au cas de la métropole nantaise et des formes d'urbanité qui y sont rencontrées ; c'est du moins l'hypothèse à laquelle nous supposons aboutir.

Sur la méthode à employer, F. Haegel et J. Lévy (1997) nous confortent dans l'idée d'une nécessaire mise en perspective de l'urbanité d'hier (avant étalement urbain) avec celle d'aujourd'hui (après étalement urbain) :

« [Le] terme [d'urbanité] récemment réapparu avec un sens théorique possède une certaine polysémie, en partie du fait de la pluralité des domaines de connaissance qui l'ont fait naître. Le point commun à toutes les acceptions peut-être défini ainsi : l'urbanité est ce par quoi une ville est une ville, ce qui fait qu'une réalité est urbaine. Et c'est justement dans cette simplicité, apparemment tautologique, que réside l'intérêt de cette notion. Elle contraint à un retour (qui est plutôt un « aller » en réalité) sur le concept même de ville, quitte à dissocier ce concept de réalités empiriques censées être « urbaines » mais en fait mal définies, fondées sur des apparences matérielles, des critères statistiques non critiques ou l'évidence du sens commun. » (Ibid., p. 39)

2.1 Urbanité et citoyenneté

Le citoyen a longtemps été identifié à l'urbain ; la citoyenneté apparaît donc comme la clef d'entrée naturelle pour une approche de l'urbanité, un premier point de repère qui fixe le cadre de la réflexion. Et, de ce point de vue, la distinction entre urbanité et citoyenneté semble, de prime abord, assez peu aisée à faire. E. Dorrier-Apprill (2001) en convient :

« Les termes d'urbanité et de citoyenneté sont souvent employés comme synonymes dans les textes d'auteurs français. Tous deux se réfèrent au « mode d'être en ville », comme système de représentation et comme construction collective qui rend possible la convivialité (au sens étymologique du terme) entre différents groupes, entre différentes populations usant d'espaces communs. » (Ibid., p. 81)

Mais cette confusion sémantique tend à se rencontrer de moins en moins souvent chez les chercheurs travaillant sur les espaces urbains. E. Dorrier-Apprill le reconnaît d'ailleurs elle-même puisqu'elle relativise aussitôt ses premiers propos :

« Dans la réflexion géographique contemporaine, le terme d'urbanité tend à désigner davantage les caractères de l'espace urbanisé, les potentialités des espaces urbains en terme de lien social, d'interactions sociales [alors que] le terme de citoyenneté s'appliquerait plutôt aux habitants des villes, à leurs pratiques, à leurs représentations des espaces urbains, leurs formes d'appropriation de ces espaces, leurs ancrages culturels dans la ville. » (Ibid., p. 81)

S'intéresser à la citoyenneté, serait donc avant tout comprendre et cerner l'identité de l'*homo citadinus*, individu producteur par ses actions de cette citoyenneté.

2.1.1 Le citoyen ou *homo citadinus*

Le citoyen est, selon R. Brunet (1993), celui qui « vit dans la ville ». Or, l'étude de l'évolution des formes urbaines révèle que ce citoyen a d'abord été l'habitant d'une ville compacte successivement antique, médiévale, industrielle puis moderne. Le citoyen peut donc être considéré comme celui qui vit dans un lieu où il y a « une concentration d'un assez grand nombre d'individus dans un espace bâti sur une étendue relativement limitée » (Hénaff M., 2004, p. 251).

Complétant ce début de définition, C. Lefort (2004) estime que la ville est douée d'une « humanité particulière » alors que J. Le Goff et J.-C. Schmitt (1999) affirment que « les uns et les autres

[citadins] ne peuvent s'ignorer et s'intègrent donc dans un même petit univers de peuplement dense qui impose des formes de sociabilité inconnues au village, une façon de vivre spécifique ».

En écho à cette opinion, M. Hénaff (2004) précise que « comparée aux villages où les liens institutionnels, comme dans toutes les sociétés traditionnelles, sont définis d'abord par des systèmes de parenté aux règles relativement fixes et où les échanges à une échelle très locale, la ville suppose et développe des relations très ouvertes avec des partenaires qui ne sont pas définis par un statut ethnique (même si cela n'est pas exclu) mais par la fonction assurée et par le service fourni. » (Ibid., pp. 263-264)

Paradoxalement pourtant, cette société socialement ouverte semble fonctionner dans un paysage urbain beaucoup plus fermé, à l'image de la « ville-refuge » (Mongin O., 2004), modèle originel de la forme urbaine. L'*homo citadinus* serait ainsi à associer à un décorum urbain avec lequel il entrerait en interaction et par lequel il se définirait : le citadin n'existerait qu'une configuration particulière des lieux.

2.1.2 Le décorum urbain

Construites à l'intérieur de périmètres fortifiés et soumises à une pression démographique forte, les villes sont généralement contraintes de produire un habitat dense et collectif pour loger l'ensemble de leurs habitants. Ainsi, comme le rappelle Y.-H. Bonello (1996), dès l'Antiquité, la plupart des villes présentent un visage qui tranche avec les campagnes environnantes en terme d'urbanisme ; Rome en est l'archétype :

« Au IIIème siècle après Jésus-Christ, la ville [Rome] abrite près d'un million d'habitants. C'est la plus grande concentration humaine du monde occidental et l'on voit bien qu'à cette échelle, l'habitat individuel (1 790 domus) est minoritaire : on donne la priorité aux immeubles conçus pour l'habitat collectif (44 300 insulae). » (Ibid., p. 16)

L'exiguïté de la voirie est une des caractéristiques urbaines majeures des villes antiques et médiévales. Dans la Rome Antique, toujours, seule une ou deux rues permettent à deux charrettes de se croiser. Au Moyen-Age, les rues demeurent étroites et tortueuses.

Le caractère dense et imposant du décorum urbain s'impose et s'accroît progressivement : si dans un premier temps, les autorités politiques, religieuses, militaires et parfois économiques des villes décident la construction de bâtiments ¹³⁹ plus ou moins imposants

¹³⁹ Cf. la « ville-monument » développée dans M. Hénaff, 2004, *Vers la ville globale : monument, machine, réseau.*

(châteaux, cathédrales, halles, tribunaux, etc.), les progrès techniques de la construction verticale pérennisent ce type de projets urbains à travers les hôtels particuliers du XVII^e et XVIII^e siècles, les petits immeubles collectifs du XIX^e siècle puis les barres, tours et autres gratte-ciels au XX^e siècle.

La période haussmannienne marque une évolution radicale de la trame urbaine. La configuration de la voirie est revue profondément : de larges avenues rectilignes et claires sont dessinées en lieu et place de rues étroites et sombres ; les places, les squares, les allées piétonnières, les promenades, les cours - nombreux à Nantes - se généralisent dans l'ensemble des grandes villes françaises de l'époque.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la Révolution Industrielle permet le développement des services urbains et particulièrement celui des transports en commun. Les conséquences en matière d'urbanisme sont importantes. A Nantes, par exemple, l'omnibus à traction animale qui se satisfaisait de rues peu droites pour circuler laisse progressivement la place au tramway à air comprimé (1879) puis au tramway électrique¹⁴⁰ (1913) ; ce dernier exige un tracé fait uniquement de lignes et de courbes. Des intersections de rues sont modifiées en conséquence, dans les années 1910 (pour la première génération de tramway) comme dans les années 1980 (pour la seconde génération). Même si des jardins publics, des parcs ou des espaces verts sont conservés ou aménagés ici ou là - et Nantes en a toujours comptés de nombreux pour une ville de cette taille -, le cadre urbain de centre-ville reste sans conteste l'univers du minéral.

Se penchant sur l'agencement interne des villes, R. Ferras (1990) met en évidence l'existence de « compositions urbaines » à travers la forme, le plan et la géométrie :

« Contradiction de poids, la ville se compose de tout ce qui bouge, et d'éléments de géométrie inscrits au sol et en volumes, tout ce qui est à peu près stable. Dans ces inscriptions, la forme prédomine, forme que l'on prend en compte parce qu'elle type la ville sur la « carte de visite » que propose son plan. » (Ibid., p. 51)

Le ressenti des individus fréquentant le centre de Nantes, par rapport à cette « carte de visite », souligne bien la spécificité du décorum urbain : interrogés sur les raisons qui les motivent à se rendre dans le centre de Nantes (Tableau 100), les ménages périurbains insistent massivement sur la présence du tramway, d'un riche patrimoine architectural et de la beauté générale du paysage urbain. L'omniprésence de l'eau et l'abondance des espaces verts sont des éléments végétaux également cités mais qui relèvent plus d'un « cachet nantais ».

¹⁴⁰ Le tramway électrique (« le Péril Jaune ») disparaît à Nantes le 25 février 1958 et c'est seulement le 7 janvier 1985 que le tramway électrique « moderne » réinvestit la ville de Nantes ; la parenthèse aura duré 27 ans.

Tableau 100 : Opinion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur les qualités reconnues à la ville

Question principale : Quel regard personnel portez-vous sur la ville en général et sur Nantes en particulier ?

Question subsidiaire : Quels côtés positifs reconnaissez-vous à la ville de Nantes ?

Qualités reconnues à la ville de Nantes	Ménages périurbains interrogés en entretiens															T	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
Offres ponctuelles nombreuses																	8
* dont présence galeries marchandes																	4
* dont présence des magasins CV																	3
* dont présence de restaurants																	2
* dont importance offre culturelle																	2
* dont importance offre scolaire																	2
* dont présence des cinémas																	1
* dont présence d'une élite sportive																	1
Cadre urbain agréable																	8
* dont présence du tramway																	5
* dont richesse patrimoniale																	3
* dont réussite des projets urbains																	2
* dont beauté du décor urbain																	2
* dont omniprésence de l'eau																	1
* dont abondance des espaces verts																	1
Univers urbain apprécié																	5
* dont ambiance urbaine																	4
* dont vitalité des rues																	2
* dont mélange des populations																	1
* dont ouverture sur le monde																	1
Offre globale importante																	3

T : total des ménages ayant mentionné cette réponse

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2001

NB : La même numérotation des ménages a été adoptée pour le tableau 90.

A contrario, ce même univers urbain local peut inspirer de nombreuses récriminations chez les ménages périurbains (Tableau 90) : difficultés de circulation et de stationnement, sentiment d'étouffement, pollution, bruit, etc. L'inadéquation entre l'*homo automobilus* dont le périurbain est le parfait prototype et la relative exigüité des rues du cœur de la ville-centre explique, pour partie, ces reproches ; nous reviendrons sur cette situation antinomique plus tard (chapitre 6).

Tableau 101 : Opinion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur les défauts reprochés à la ville

Question principale : Quel regard personnel portez-vous sur la ville en général et sur Nantes en particulier ?

Question subsidiaire : Quels côtés négatifs reprochez-vous à la ville de Nantes ?

Défauts reprochés à la ville de Nantes	Ménages périurbains interrogés en entretiens															T	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
Pollutions en tous genres																	12
* dont pollution sonore																	7
* dont pollution atmosphérique																	7
* dont manque de végétation																	3
* dont manque de propreté																	1
Surconcentration des individus																	8
* dont foule oppressante																	5
* dont sentiment d'étouffement																	2
* dont sentiment d'enfermement																	1
* dont sentiment de "mal à l'aise"																	1
* dont environnement stressant																	1
* dont promiscuité dans apparts																	1
* dont problèmes de voisinage																	1
Insécurité																	7
* dont insécurité générale																	6
* dont insécurité routière jeunes																	1
Problèmes urbanistiques																	4
* dont difficultés de circulation																	3
* dont difficulté de stationnement																	2
Déshumanisation des rapports																	3
* dont manque de convivialité																	2
* dont faiblesse relations voisinage																	1

T : total des ménages ayant mentionné cette réponse

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2001

NB : La même numérotation des ménages a été adoptée pour le tableau 89.

Mais au-delà de la description de l'habitant (le citadin) et de son cadre de vie (le décorum urbain), l'alchimie qui associe les deux donne naissance à une ambiance particulière, à un univers spécifique qui rend reconnaissable la ville dense. C'est aussi cela qui contribue à définir l'urbanité.

2.1.3 L'ambiance urbaine, l'univers urbain

Se référer au concept d'ambiance, c'est entrer dans le monde de la subjectivité dans la mesure où cela fait appel au ressenti, à la perception que chacun peut se faire d'un lieu. Et dans le cadre de l'analyse de la citadinité et de l'urbanité, cette approche sociale et sensorielle revêt toute son importance tant le rapport à l'altérité s'avère essentiel à la compréhension des relations citadines.

J.-S. Bordreuil (2000) insiste, ainsi, sur le rôle primordial des espaces publics dans la genèse d'une ambiance urbaine :

« Ce qui spécifie la ville et l'expérience du citadin, ce sont les modes d'exposition aux autres que son espace ménage. Le citadin y est plutôt passant que résidant ; il y fait l'expérience de l'altérité et sa sociabilité ne s'y réduit pas à des relations avec des connaissances. Cette tradition met au centre de l'attention la part a-territoriale de la vie urbaine, ou plus juste, l'existence centrale des espaces publics [...] L'existence de tels espaces, où se côtoient des individus qui sont les uns pour les autres des inconnus, voilà bien une spécificité absolue de la grande ville par rapport à tous les autres types d'implantations spatiales. » (Ibid., p. 172)

L'importance des espaces publics dans la ville semble telle qu'elle incite certains chercheurs (Ghorra-Gobin C. (dir.), 2001) à s'interroger sur la « *réinvention du sens de la ville* » en les analysant « *à l'heure globale* ».

Contrairement à la société rurale qui repose principalement sur l'interconnaissance, l'univers urbain est donc un lieu plus anonyme mais aussi plus ouvert aux échanges sensoriels multiples : contact physique avec le coudolement et la bousculade dans la foule ou le frôlement des passants, contact visuel avec les enseignes de magasins ou les façades monumentales, contact sonore ou symboliquement gustatif comme l'exprime J. Gracq (1967) :

« Le cœur de Nantes battra toujours pour moi avec les coups de timbre métalliques des vieux tramways jaunes virant devant l'aubette de la place du Commerce, dans le soleil du dimanche matin de mes sorties -, jaunet et jeune, râpeux comme le muscadet ... »

La spécificité sonore de l'univers urbain et les vibrations qui en émanent - surtout au regard d'un milieu rural relativement plus silencieux -, a également focalisé sur lui de nombreux

appétits cinématographiques en quête d'ambiance et de décor¹⁴¹. Y.-H. Bonello (1996) en rappelle tout l'intérêt scénaristique :

« L'espace urbain se définit soit par la masse compacte et acoustiquement confuse du trafic automobile, soit au contraire par l'émergence d'un signal identifiable se détachant de ce chaos des bruits indistincts du trafic. Le territoire sonore de la ville est codé et le cinéma appréhende instantanément cet univers de réverbération au sein duquel les murs des immeubles jouent le rôle de parois renvoyant les sons amplifiés et mixés à nos oreilles. La bande son nous plonge plus vite que l'image dans l'univers urbain. [...] La cacophonie sonore de la ville ne ressemble à rien d'autre et n'évoque que la multiplicité anarchique des destins qui s'entrecroisent dans la jungle des grandes cités. » (Ibid., p. 105)

Rompant avec cette vision « anonymisante » de la ville, T. Paquot (2004) est d'avis, au contraire, que « la parole échangée est la preuve indiscutable d'une urbanité épanouie » (Ibid., p. 214). Néanmoins, il lie cette condition à celle de la flânerie qui représente, pour lui, une marque de la ville. Il intègre ainsi, lui aussi, la foule et les passants dans l'univers urbain mais donne aux citadins une place plus importante dans le spatial que dans le social pour reprendre son schéma de pensée.

Les ménages interrogés dans les communes-échantillon périurbaines nantaises mettent tout à fait en avant la présence d'autrui mais les jugements portant sur celle-ci, sont, eux, très divers (Tableaux 100 et 101) : la foule peut être synonyme pour les uns d'une surconcentration d'individus et une déshumanisation des rapports et pour les autres d'une vitalité des rues, d'un mélange de populations et d'une ouverture sur le monde.

En somme, la citadinité apparaît s'articuler sur le tryptique de la concentration de population, du développement massif de l'habitat et de l'univers que la rencontre des deux premiers facteurs crée. Mais cela signifie-t-il pour autant que la densité de peuplement et du bâti est une condition *sine qua non* à l'accès à l'urbanité ? Peut-il, au contraire, y avoir urbanité sans densité ?

¹⁴¹ Ce qui nous ramène au paragraphe précédent sur le décorum urbain.

2.2 Urbanité et densité

L'urbanité ne se rencontre-t-elle que dans les espaces densément peuplés ? C'est la question à laquelle beaucoup de chercheurs ont cherché à répondre car ils sont nombreux, ceux à avoir considéré le rôle de la densité comme déterminant dans l'appréhension de l'urbanité et de la ville. Ainsi, M. Lussault (2000) décrit comment, selon lui, la densité associée à la diversité sont à prendre en compte pour comprendre le fonctionnement de la société urbaine :

« La ville constitue un dispositif spatial qui configure les substances sociétales, cette configuration constituant à la fois un état qu'on peut analyser et un processus dont il importe de comprendre l'archéologie. Ce dispositif, on peut le qualifier à l'aide du couple densité/diversité : en effet, l'urbain est toujours plus dense que le non-urbain ou l'infra-urbain, [...] ; en même temps que plus dense, l'urbain est toujours plus divers que le non-urbain. » (Ibid., p. 32)

Il reprend, en fait, la théorie des « géotypes urbains » développée par J. Lévy (1994) dans sa thèse d'Etat. Celui-ci y établit une première liste de géotypes urbains généraux : central, suburbain, périurbain, infra-urbain, méta-urbain, para-urbain. Cette série se décline à partir d'une intensité décroissante de couplage intensité/diversité – ce couplage déterminant des niveaux d'urbanité, celle-ci appréhendée comme le produit global de l'interaction entre les dimensions du système urbain. Le point de départ de la suite géotypique est la centralité, phénomène cumulatif – dont la situation n'est pas à penser comme nécessairement géographiquement centrale – résultant de la maximisation de l'urbanité :

« A partir d'un niveau de centralité maximale, on obtiendra des géotypes privés d'une part de densité (le sub- et le péri-urbain) ou de diversité (le para- et le méta-urbain), l'infra-urbain cumulant les deux déficits. » (op. cit.)

De manière plus précise, F. Haegel et J. Lévy (1997) expliquent toute l'importance des interactions sociales dans ce schéma densité/diversité :

« La définition de la ville que nous proposons, dont découlera celle de l'urbanité, est la suivante. Une ville est une configuration fondée sur la complexité spatiale, c'est-à-dire sur l'association entre densité et diversité ; cette configuration est sociétale. Elle réunit et organise des réalités sociales suffisamment consistantes et interactives pour que l'on puisse considérer réunis les attributs d'une société « complète », par opposition à d'autres agrégats sociaux

non sociétaux, tels que des individus, des entreprises ou des institutions pris séparément. L'urbanité mesure donc la force de la relation que manifeste une logique sociale quelconque avec le mode urbain de configuration d'une société. » (Ibid., p. 39)

Préfigurant de l'importance de la mobilité dans l'évolution du concept d'urbanité (chapitre 6), Y.-H. Bonello (1996) relativise le rôle de la densité dans le modèle urbain actuel :

« Dans un marché non contrôlé, les candidats acquéreurs peu solvables sont refoulés dans la couronne extérieure de la ville. Mais cette règle doit être corrigée par des facteurs d'évolution urbaine : la création de centres secondaires, la désertion des centres-villes par les résidents. Il n'y a donc plus de modèle urbain simple fondé sur le mode gravitaire. » (Ibid., p. 44)

Comme on le voit, une forte densité n'est pas garante d'urbanité ; elle s'avère souvent nécessaire mais pas toujours suffisante. C'est dans cet état d'esprit que la diversité sociale figure parmi les autres facteurs mis en avant comme sources possibles d'urbanité.

2.3 Urbanité et diversité sociale

« Quand la ville se défait » titre, en novembre 1999, la revue *Esprit* (n° 258). Mais de quoi est menacée la ville ? A quel risque de dislocation se réfère-t-on ? Pour de nombreux chercheurs travaillant sur l'approche sociale de la ville, cette dernière a toujours eu la capacité à « *faire société* » (Donzelot J., 2001), à maintenir une mixité sociale que l'étalement urbain viendrait remettre en cause. Et c'est tout un mode de fonctionnement issu de l'histoire urbaine qui serait en péril.

Car dès les origines, les formes urbaines se sont construites en faisant cohabiter les différentes couches sociales de citoyens : patriciens, plèbe et esclaves dans l'Antiquité, aristocratie, bourgeois, artisans, marchands et domestiques au Moyen-Age, ouvriers et patrons dans l'ère industrielle, pour ce qui est des populations les plus caractéristiques de leur temps. S'organisant en permanence autour de nombreux espaces publics, la ville s'est très tôt affirmée comme le lieu de rencontre et de confrontation des nombreuses composantes sociales de la société. La description de la ville démocratique dont Athènes a été l'archétype le rappelle :

« La ville est démocratique au sens où elle a pour but essentiel d'agglomérer du divers, de le solidariser et de contribuer à l'égalité entre les citoyens. [...] Une ville n'existe qu'en fonction des parcours et des trajectoires qu'elle rend possible. C'est une zone de friction, un milieu sous tension. » (Mongin O., 2004).

Ce « *mythe fondateur* » (Jaillet M.-C., 2004) est ainsi étroitement lié à l'existence d'une citoyenneté urbaine qui serait le liant entre tous les habitants des villes et instituerait une communauté en dépit de la diversité sociale de ses membres. E. Dorier-Apprill (2001) explicite cette vision :

« La citoyenneté urbaine peut se définir comme l'appartenance à une communauté qui confère des droits et des obligations incluant le paiement d'impôts locaux, sur le droit de vote aux élections locales, la participation ou l'information à la décision municipale ou la revendication de droits (au logement, aux équipements urbains). » (Ibid., p. 82).

Or, le modèle de la ville étalée pourrait constituer, selon certains chercheurs, une menace pour cette cohésion sociale urbaine. C'est ainsi que s'est développé un débat sur la « *nouvelle question urbaine* » (Donzelot J., Jaillet M.-C., 2002) à propos de possibles phénomènes de ségrégation et de sécession spatiales qui existeraient ou se feraient jour dans les villes européennes et seraient source de « fracture urbaine ». M.-C. Jaillet (1999) tient à faire la distinction entre la « ségrégation » qui lui semble avoir parfois cours au cœur même des villes et la « sécession » qui lui paraît beaucoup plus relever de l'étalement urbain :

« Dans son utilisation par la sociologie urbaine, le terme de ségrégation sert à désigner la séparation entre les classes sociales ou entre les ethnies [...], séparation plus ou moins prononcée, mais séparation dans la ville entre des groupes sociaux ayant chacun leur mode de vie. En ce sens, le mot de ségrégation est à la fois descriptif et moral. Descriptif parce qu'il permet d'identifier des quartiers, différenciés par leur composition sociale, et de souligner l'absence de continuité entre ces quartiers, la difficulté relative, physique ou sociale, de passer pour certains groupes d'un lieu à l'autre. Moral, parce qu'il appelle à lutter contre la séparation entre les citoyens dans un espace qui leur est néanmoins commun, celui de la ville dense où des lieux échappent à la ségrégation parce qu'ils sont publics.

En revanche, le mot perd beaucoup de sa pertinence dès lors que la ville s'étale, se fait archipel, disperse ses habitants au lieu de les agglomérer. [...] Ce qu'illustre l'exemple américain, à savoir la volonté manifeste d'une fraction de la population de se séparer de la collectivité pour en former une autre autonome, ne saurait être qualifié simplement de ségrégation. A l'évidence, ce qui différencie avant tout la sécession de la ségrégation, c'est bien cette volonté de s'abstraire de la collectivité et de se soustraire à l'exercice de la solidarité qu'entraîne le fait d'y appartenir. C'est donc non seulement le fait de vouloir vivre dans « l'entre-soi » mais l'affirmation d'un principe de désolidarisation qui conduit à préférer au terme de ségrégation celui de sécession. » (Ibid., p. 152-153)

Cette sécession a surtout été observée dans les « pays du Sud » (Monnet J., 1993 ; Prévôt-Schapira M.-F., 1999 ; Vignal L., 2004) ou aux Etats-Unis (Ghorra Gobin C., 1999, 2000, 2004) ; toutefois, des prémisses ou des formes annonciatrices de ces phénomènes de relégation (quartiers déshérités) ou d'élection (*gated communities*) sociales ont déjà pu être identifiées dans certaines métropoles françaises ; c'est le cas de Toulouse tant pour des populations aisées (modèle de la dilatation *in* Jaillet M.-C., Rougé L., Thouzellier C., 2003) que pour des populations modestes (Rougé L., 2004).

A dire vrai, nos investigations de terrain n'ont pas relevé de tels contrastes sociaux dans les espaces périurbains nantais. Il semble que les rares opérations relevant de cette dynamique soient à chercher, pour l'instant, au sein même de l'agglomération, à Basse-Goulaine, aux Sorinières ou à Carquefou (Madoré F., 2004c). Dans leur souci permanent de mixité sociale, de nombreux élus nous ont fait part de leur crainte des risques de sélection « par l'argent » des ménages périurbains lors de leur accession à la propriété. Leur donnant partiellement raison, F. Madoré et S. Vernicos (*in* Garat I., *et al.*, 2005) relèvent « l'existence d'un clivage socio-spatial concentrique, donc en lien avec la distance à la ville » (*Ibid.*, p. 106) entre une auréole périurbaine en position interne – incluant notamment Saint-Etienne-de-Montluc, Mauves-sur-Loire, Le Bignon et Le Cellier – moins populaire et une auréole externe où la sous représentation des cadres et la surreprésentation des ouvriers sont plus significatives.

2.4 Urbanité et « représentations urbaines »

Saisir la ville - et donc son urbanité -, c'est aussi s'intéresser aux représentations urbaines dont elle fait l'objet et qui participent à son identité et à son rayonnement. Or, nombreux sont les acteurs qui construisent leurs propres représentations de la ville, depuis l'habitant lui-même - impliqué ou non dans un processus de démocratie participative - aux usagers qui la fréquentent sans y résider en passant par les édiles municipaux, les milieux institutionnels, les médias, les écrivains, la sphère économique, etc. Chacun produit son image de la ville et nourrit alors très subjectivement la notion d'urbanité ou, pour être plus exact, sa propre vision de l'urbanité.

R. Ferras (1990) met en évidence toute l'importance du paraître et de l'image que la ville donne d'elle-même par le biais des « représentations urbaines ».

« On sait que la ville, enjeu spatial, enjeu politique, enjeu tout court, est aussi foyer de représentations qui la cadrent, la fabriquent, la maquillent, l'offrent en une sorte de « paraître », de montre, de représentation, d'apparences. Tout cela fait de la ville un être à part. » (*Ibid.*, p. 5)

Pour « *mieux saisir la complexité et toute la richesse du concept de représentation* », R. Ferras (*op. cit.*) expose sa vision de Nantes :

« Nantes est désormais métropole atlantique, pôle universitaire, capitale de l'industrie agro-alimentaire en France. Les « BN » (Biscuiterie Nantaise) se situent au premier rang en France. Les « petits-beurres » La (Lefèvre-Utile, de la Générale Biscuit) au premier rang en Europe et au troisième rang mondial. Pour faire bonne mesure, ajoutons la Biscuiterie Saint-Michel et La Roche-aux-Fées que vantent périodiquement les spots publicitaires. La « capitale » bénéficie aussi de la présence de Saupiquet (premier conservateur français), de celle de Frigécrème, de Tipiak (seul fabriquant européen de tapioca) et de Matal (froid industriel). C'est là une des filiations du vieux trafic colonial, les marins emportant du biscuit et rapportant du sucre ; et, plus prosaïquement, des produits des campagnes nantaises, lait, viande, volaille. A ce palmarès, il convient d'ajouter le poids d'un port important. Les représentations joueront indifféremment sur l'un ou l'autre des registres, à la fois désir de paraître et bénéfices économiques, localisme et atlantisme. Tout ce qui fait Nantes : un peu plus qu'une chanson, pas mal de friches industrielles, des firmes de poids, l'espoir d'un rôle encore atlantique à jouer. » (Ibid., p. 39-40)

Art, par excellence, de la représentation, le cinéma s'est saisi de l'ambiance urbaine pour en extraire un univers sonore et visuel si particulier. Des cinéastes comme F. Fellini à Rome en 1959 (*La Dolce Vita*), W. Allen à New York City en 1979 (*Manhattan*), J. Demy à Nantes en 1982 (*Une chambre en ville*) ou P. Jackson à Auckland en 1995 (*L'Âme des Guerriers*) ont quasiment réservé à la ville une place au casting. Y.-H Bonello (1996) analyse cette relation étroite qui lie le septième art à la ville :

« Ce que permet le cinéma, c'est un codage de la ville, à ce point perfectionné qu'il identifie non seulement des figures de la ville mais la ville elle-même, jouant de l'anonymat et de la célébrité. Si rien ne distingue un village d'un autre village, l'Empire State Building représente instantanément New York comme la tour Eiffel symbolise Paris. » (Ibid., p. 108-109)

V. Frappart (2001) aborde « *la mise en mots de la ville contemporaine* » à travers le cas nantais. A la façon d'une scène de théâtre, la ville, selon l'auteur, se donne à voir à travers des « *représentations et des images* » qui émanent - c'est un choix méthodologique de sa part - soit de la « *parole mayorale* », soit d'un ensemble de citoyens éclairés qui œuvrent dans une association (l'Institut Kervégan) soucieuse de prendre une part active au débat politique local. V. Frappart

argue que l'urbanité est polysémique, faisant à la fois référence à la « *qualité de vie* »¹⁴² des villes selon des paramètres sanitaires, environnementaux et socioculturels, à l'identité à travers les pratiques des citoyens et l'image promotionnelle des villes¹⁴³ et aussi à une qualité propre que posséderait la ville et qui « *en d'autres termes, [...] fait que la ville est ville* » (Ibid., p. 7).

J. Gracq (1985), pour sa part, décrit Nantes dans les années vingt selon ses propres souvenirs d'enfance et les impressions qui l'avaient alors assailli :

« Il est curieux que pour moi ces vues intérieures que je garde de Nantes vont jusqu'à revêtir un caractère résolument passéiste : elles refusent de prendre en compte les transformations opérées dans la ville depuis un demi-siècle ; elles constituent des documents d'archives intimes, classées et répertoriées, plutôt que de vrais souvenirs. De ces images, celle qui se présente en premier est sans doute la vue de l'ancien confluent de la Loire et de l'Erdre, à partir de l'étroit quai d'Orléans, presque dans l'axe de la petite rivière, avec en fond de tableau les vieux hôtels de l'Île Feydeau. » (Ibid., p. 209)

Interrogés sur leur vision de la ville, les ménages périurbains rencontrés en entretiens usent également du registre des représentations urbaines. Les propos ont d'autant plus d'intérêt que leurs auteurs les opposent constamment à leur cadre de vie périurbain. Ils décrivent ainsi ce qui leur paraît relever de la citoyenneté :

« Oui, moi j'aime bien la ville. J'ai des images que je conserve : j'ai habité Doulon mais très peu de temps parce que je suis parti en Afrique à l'âge de cinq ans. Le souvenir que j'avais, c'était le tramway sur rails, le « Péril Jaune » et l'Eau à Nantes. Alors, même si je sais qu'il y a tout un tas de controverses sur l'aménagement de l'Île Feydeau et du Cours des Cinquante Otages, il y a quand même la permanence de cette culture. » (Monsieur P.)

« Ma ville me manque ... toute cette ambiance de ville que je ne connais pas en campagne, de l'ensemble des gens, de voir du monde. Et puis, des commerces. .Ce n'est pas les néons qui m'attirent ! Non, moi c'est l'eau : oui, c'est la Loire, c'est l'Erdre, et puis des images de gosses sans doute : le Jardin des Plantes, les cours avec la Foire (de septembre). » (Madame R)

¹⁴² Point de vue défendu notamment par M. Bassand, 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romanes, p. 235.

¹⁴³ Point de vue défendu notamment par I. Garat, 1994, *La recomposition des espaces sociaux dans une ville moyenne : l'exemple de Bayonne*, Université de Pau, Thèse de doctorat.

Ville aux multiples facettes, Nantes cumule les surnoms selon l'angle d'approche qu'on en adopte. Le registre chromatique (Caraminot A., Milteau E., 2003) en a fourni, par exemple, quelques uns : Nantes la grise pour son passé industriel et naval, Nantes la bleue pour l'omniprésence de l'eau (Bodinier J.-L., Bréteau J., 1994 ; Masboungi A., 2003), Nantes la verte pour la place importante des espaces végétaux (Croix A., *et al.*, 1998). Des événements médiatiques ont également inspiré quelques formules telle « Nantes, la ville où le monde se retrouve » pendant la Coupe du Monde de football en 1998. A une autre échelle de temps, l'évolution générale de la ville sur des siècles et son manque de dynamisme passé ont valu à Nantes d'être désignée comme « La Belle Endormie » (Garat I., *et al.*, 2005).

Les représentations urbaines de Nantes peuvent parfois apparaître contradictoires entre la volonté de valoriser les atouts de la ville-centre et celle de faire exister la métropole nantaise à l'échelle nationale et internationale. Ainsi, les articles de presse et les enquêtes n'ont jamais été aussi nombreuses pour vanter les mérites de la cité des Ducs de Bretagne : sa qualité de vie (Le Point ¹⁴⁴ ; Libération ¹⁴⁵ ; Le Monde ¹⁴⁶), ses débouchés professionnels (Healey & Baker ¹⁴⁷), son offre commerciale ou culturelle sont partout cités en exemples. Dans le même temps, la visibilité de la seule ville de Nantes paraît de plus en plus « brouillée » par le développement identitaire de sa communauté urbaine et de la métropole Nantes – Saint-Nazaire. Mais de manière pragmatique, l'antinomie est battue en brèche par le fait que Nantes se présente sous un jour différent selon l'image qu'elle souhaite donner d'elle : la richesse patrimoniale et paysagère de sa ville-centre dessert son image touristique et environnementale alors que le poids démographique et économique de son agglomération et de son espace métropolitain lui apporte une crédibilité extra régionale. La conception de l'urbanité à travers les représentations urbaines peut donc être tributaire de l'échelle géographique à laquelle les acteurs veulent la voir apparaître.

¹⁴⁴ Numéro du *Point* du 13 mars 1999.

¹⁴⁵ Supplément Spécial Nantes de *Libération* du 7 juillet 2000.

¹⁴⁶ Supplément Spécial Nantes du *Monde* du 20 octobre 1999.

¹⁴⁷ Enquête du cabinet Healey & Baker de consultants en immobilier effectuée auprès de salariés du tertiaire en France entre le 7 et 18 juin 1999 pour connaître la ville où il fait bon travailler ; Nantes arrive en deuxième position.

2.5 Urbanité et mobilité

La mobilité croissante de la société est un facteur de perturbation pour la structure interne de la ville. Jusqu'au milieu du XXe siècle, tout concourt à faire de la ville une forme relativement statique : elle reste circonscrite dans un petit périmètre géographique, on s'y déplace lentement et sur des distances assez faibles. C'est ce que note J.-P. Orfeuil (1994) :

« A la fin des années cinquante [...], les espaces de proximité restent les espaces de référence : les distances moyennes au travail sont de l'ordre de quatre kilomètres, marche et deux-roues assurent les deux tiers des déplacements, le transport public un quart et l'automobile, un déplacement sur dix seulement. L'urbanisation se fait en « doigts de gant », le long des axes lourds de transport public. » (Ibid., p. 37)

Les lieux de résidence, de travail et les espaces de circulation se confondent souvent ou se côtoient parfois. L'introduction et la généralisation de modes de déplacements individuels performants - dont l'automobile est la forme principale - ont totalement bouleversé, dans les années soixante et suivantes, cet agrégat fonctionnel pour le disperser plus ou moins radicalement. C'est par la configuration résidence/circulation que J.-S. Bordreuil (2000) définit la « ville desserrée » et la distingue de la forme urbaine dense qui prévalait auparavant :

« Après tout, qu'est-ce qu'une ville sinon une entité spatiale qui compose plaques résidentielles et lignes de mobilité ? Ne peut-on pas spécifier une morphologie de la ville desserrée proposant un type particulier de rapport spatial entre « plaques » et « lignes », entre densités résidentielles et de circulation ? De la ville « étoilée » à la « ville en archipel », qu'est-ce qui change donc ? [...] Le passage d'une ville qui superpose résidence et circulation à une ville qui les tient à l'écart est alors lourd d'implications du point de vue des espaces sociaux que pratiquent les citoyens. En substance, on pourrait proposer que dans la première, une bonne partie des zones parcourues étaient résidentielles, et une bonne partie des zones résidentielles étaient parcourues et/ou parcourables ; à l'inverse, la seconde ménagera un espace clivé dans lequel émergent des îlots résidentiels, des enclaves, fondés sur la sérialité et sans guère d'échanges au milieu, et se dessinent, mais à distance, des centres d'échanges, eux sans guère de ville autour. » (Ibid., p. 174)

Dans cette réflexion sur les effets de la mobilité dans la ville, F. Ascher (2000) situe plutôt le débat et l'évolution urbaine majeure autour de la notion de centralité :

« Le centre géométrique des villes a longtemps été leur partie la plus accessible et la plus riche symboliquement. Ce n'est plus le cas, notamment en raison du développement du système automobile. [...] On assiste ainsi à une dissociation entre les fonctions qui se partageaient autrefois le foncier et le symbolique de la centralité. [...] Il faut donc sortir des conceptions qui hiérarchisent de façon traditionnelle les centralités et qui opposent centre ancien et centres périphériques (à noter que cette dernière expression est un bel oxymore). » (Ibid., p. 191)

L'urbanité se nourrissant du déplacement et surtout de la rencontre des individus, la contraction du rapport espace-temps introduit *de facto* une évolution de cette urbanité ; c'est la notion fondatrice urbaine de proximité, dont Y.-H. Bonello (1996) rappelle l'importance, qui est réinterrogée :

« Les rapports de l'espace-temps sont à considérer avec le système urbain. Le rôle de la proximité est évident dans la structure urbaine. Elle détermine la notion de centre-ville. Le centre fixe la mesure des avantages et des inconvénients pour tous les utilisateurs de la cité. Cette observation se vérifie aussi bien à propos du logement que pour les activités commerciales. » (Ibid., p. 44)

La ville doit aussi faire face à la gestion du Temps dans un système urbain soumis aux nouvelles évolutions de la société. Alors que la ville fonctionnait de manière synchrone dans le domaine économique, commercial et social, les mutations du monde du travail (flexibilité, réduction, féminisation, tertiarisation), de la vie familiale (décomposition, recomposition, monoparentalité), du hors-travail (développement du temps des loisirs), désorganisent de plus en plus le rythme urbain et introduit une nouvelle forme de mobilité (temporelle) en plus du facteur spatial. M. Aubry (*in* Boulin J.-Y., Muckenberger U., 2002) en fait le constat :

« Avant, la ville était articulée autour d'horaires économiques, industriels, institutionnels et religieux qui rythmaient la vie quotidienne. Dans la société des services dans laquelle nous vivons, les salariés sont aujourd'hui confrontés à des temps contraints et subis. Environ 30 % des Français travaillent à des horaires décalés. »

Bien que depuis les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, des bureaux, des agences et des maisons du Temps se soient progressivement emparés de cet épineux problème en Italie, en Allemagne puis dans de nombreux pays européens, il semble que leur rôle risque de se cantonner à accompagner et à organiser une flexibilité en marche plutôt qu'à repenser l'ensemble du fonctionnement socio-économique de leur territoire d'administration ; cette critique leur est

souvent faite par les acteurs sociaux. F. Ascher (2000) est, en tous cas, convaincu de l'obligation pour la ville de s'adapter :

« Cette évolution des temporalités urbaines modifiera très certainement le fonctionnement des villes et, à terme, leur conception. Il faudra rendre compatibles la ville qui travaille, la ville qui se repose et la ville qui s'approvisionne. Cela pourrait engendrer de nouvelles spécialisations fonctionnelles de l'espace, ou tout du moins la formation de nouvelles centralités, qu'il vaut mieux appeler des polarisations car elles seront multiples au sein d'une même agglomération. Ces polarisations sont bien évidemment portées par ailleurs par les logiques spatiales et économiques qui poussent au regroupement des commerces et des loisirs marchands à proximité de nœuds de transport ou/et de très grandes surface de stationnement. On verra ainsi émerger des centralités spatiotemporelles, c'est-à-dire des zones urbaines où sont regroupés toutes les activités et services qui doivent être accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre. En quelque sorte, on passera de la pharmacie de garde au « centre-ville de garde ». (Ibid., p. 186-187)

Face à la dispersion des formes urbaines et à la remise en cause de la citadinité, l'urbanité se semble plus devoir se définir uniquement par et à partir de la ville-centre : les communes périurbaines à travers leurs politiques locales et les mutations qui les accompagnent s'annoncent comme parties prenantes sur l'échiquier urbain.

2.6 Urbanité et mutations locales

Si, jusqu'à présent, la nature et l'évolution de l'urbanité sont apparues liées aux mutations du cœur de l'agglomération, le modèle de la ville étalée a introduit une nouvelle composante à prendre en compte : la stratégie des communes périphériques face à l'étalement urbain. Dans notre quête des modalités de diffusion de l'urbanité, les territoires d'accueil acquièrent autant sinon plus d'importance que l'agglomération d'où provient cette urbanité.

L'analyse des communes-échantillon périurbaines nantaises a montré que la composition des équipes municipales, le profil des maires, l'attitude face à l'urbanisation et au développement des lotissements introduisent une grande diversité de situations locales. De ce fait, les douze contextes communaux ne peuvent présenter le même terreau face à l'arrivée d'une possible et probable urbanité. Dans cette même perspective, P. Donadieu (1998) cite quelques exemples en région parisienne :

« Dans ces communes sous influence urbaine, les élus ont à faire face à des recompositions sociales très variables de leurs populations. Même assez loin des villes. Dans les plaines céréalières de l'Oise, au nord de Paris, cinq communes rurales manifestent des postures très différentes. Les unes, comme le petit village de Barbery, restent des bastions agricoles. [... Les autres s'adaptent à de nouveaux habitants : Thiers-sur-Théré [...] veut rester un petit village rural d'artisans ; en revanche, Peroy-les-Gombries a pris l'allure d'une commune-dortoir, sans commerces, ni services, ni entreprises ; Orry-la-Ville freine son urbanisation et souhaite devenir un lieu de résidence idéal pour jeunes couples de cadre. Enfin, à Lagny-le-Sec, [à 14 kilomètres de Roissy], les élus parient sur la création d'une zone industrielle, mais ne donnent pas de réponse aux problèmes des nuisances routières pour les riverains. » (Ibid., p. 143)

La configuration des lieux, les efforts d'intégration des « allochtones » par les « autochtones », l'accueil réservé à ces nouvelles populations par les municipalités sont autant de données sociales qu'une nouvelle urbanité locale doit aussi prendre en compte. L'exemple du « village périphérique » donné par P. Lannoy (1996) et relatant l'implantation d'un lotissement dans une commune rurale de la banlieue de Bruxelles est une parfaite illustration de ces facteurs locaux qui peuvent jouer sur l'institution ou non d'une cohésion locale et de la pénétration de nouveaux modes de vie urbains ou d'inspiration urbaine. Par la prise en compte du positionnement géographique (un lotissement accolé au bourg mais sans accès routier direct sur celui-ci), de la confrontation des habitudes de vie (un univers villageois d'interconnaissances se heurte aux pratiques périurbaines de mobilité et de relatif anonymat), de la fréquentation ou non des espaces publics ou semi-publics du village (église, café, épicerie, école), P. Lannoy analyse comment une société locale peut évoluer de manière plus ou moins harmonieuse lorsque qu'une population extérieure vient s'y implanter. Mettant peu en avant le rôle des élus municipaux, il insiste surtout sur les intérêts divergents des particuliers qui mettent à mal l'installation d'une nouvelle forme de sociabilité villageoise, une nouvelle forme d'urbanité en somme. Celle-ci est contrainte de se cantonner à l'espace du lotissement, refusant le mode de fonctionnement de la société traditionnelle villageoise.

« On peut voir ici à Bois-Seigneur-Isaac la pénétration du modèle culturel urbain, de la norme culturelle du mode d'habiter que N. Haumont (*Les pavillonnaires*) appelle idéologie pavillonnaire, exigeant la garantie de sécurité et d'autonomie pour chacun face à l'intérêt collectif. » (Ibid., p. 75)

CONCLUSION DU CHAPITRE VI

Le constat est sans équivoque : la forme urbaine comme l'urbanité qui en émane ont été radicalement bouleversées par le double processus de métropolisation et de périurbanisation de ces quarante dernières années. Les repères urbanistiques qui prévalaient depuis des siècles ont été remis en cause en quelques dizaines d'années : la ville est devenue système urbain.

D'un point de vue géographique, la ville compacte qui a eu cours jusque dans les années soixante s'est « éparpillée », s'est « émietlée » progressivement dans les espaces périphériques avec le développement massif de zones pavillonnaires. La motorisation croissante de la société a permis de compenser cette discontinuité spatiale naissante par le développement de déplacements fréquents entre la ville-centre et ses espaces périurbains. Au centre des villes, si le « *cœur reste bien le cœur* » (Chevalier J., 1994) et qu'« *il demeure un espace géométriquement central, marqué par un bâti serré, des densités de population, des fonctions civiques, culturelles, économiques, des formes d'interactions sociales, qui contribuent toujours à en faire l'originalité et à lui donner une place particulière dans chaque agglomération.* » (Ibid., p. 11), il ne constitue plus à lui seul ce qui fait l'urbain.

En parallèle de cette évolution, l'urbanité, concept mi-social, mi-spatial, a changé partiellement de nature : la citadinité, la densité et la diversité sociale, ses trois composantes historiques fondatrices, ont dû laisser la mobilité et les mutations locales périphériques participer à sa définition ; les représentations urbaines – à l'origine citadines - ont, elles aussi, évolué pour prendre en compte la dilatation de la ville.

L'hypothèse selon laquelle l'étalement urbain s'est accompagné d'une diffusion de l'urbanité dans les espaces périurbains apparaît de ce fait de plus en plus crédible. Mais il reste en suspens la question des modalités de diffusion et de la teneur même de cette « urbanité périphérique ». F. Ascher (1995) donne des pistes sur ce qu'elle pourrait être :

« L'urbanité est à la fois un état d'esprit et un mode de vie, un code de conduite et un cadre architectural et urbain. C'est une urbanité qui rend possible l'anonymat, et qui pourtant est le fondement d'une sociabilité élargie et renouvelée, éventuellement discontinue et épisodique. C'est une urbanité qui alimente et nécessite une plasticité de la ville et son adaptabilité à des modes de vie multiples. Mais cette urbanité exige aussi, pour éviter la pulvérisation de la métropole, une cohésion, des solidarités, des institutions et des projets collectifs. » (Ibid., p. 151)

L'urbanité « exportée » dans les espaces périurbains peut-elle intégrer tous ces éléments de définition ? N'illustre-t-elle pas, au contraire, la diversification de l'urbain en prenant de multiples formes selon le lieu périurbain où on la considère ? Quels liens conserve-t-elle avec la citadinité, « urbanité originelle » par excellence ? Peut-elle encore s'en réclamer ?

L'ensemble de ces questionnements oblige à aller plus loin dans notre quête de l'urbanité. L'approche de celle présente en centre-ville est intéressante à titre de référence et de comparaison mais s'avère dépassée comme modèle : les populations périurbaines ne fréquentent plus guère le cœur de l'agglomération urbaine ; les sources d'urbanité se trouvent ailleurs. La banlieue, d'une part, quelques espaces périurbains, d'autre part, génèrent des formes d'urbanité qui nourrissent les populations périurbaines. En aval, l'auscultation des lieux possibles d'accueil de l'urbanité est nécessaire pour constater la véracité de la diffusion centrifuge.

CHAPÎTRE VII

« URBANITE ORIGINELLE » ET

« URBANITE PERIPHERIQUE »

DANS LES ESPACES PERIURBAINS NANTAIS ?

L'évolution de la forme urbaine et celle des composantes de l'urbanité (chapitre 6) le montrent bien : la ville s'est géographiquement beaucoup étalée depuis les années soixante tant et si bien que le cœur de l'agglomération ne constitue le plus le seul dépositaire de l'urbanité.

Si le centre-ville ancien conserve sa morphologie originelle qui le rend encore très facilement repérable dans le paysage urbain, il est de plus en plus concurrencé, en terme de fréquentation, par les espaces urbains périphériques.

Dans une société où la mobilité acquiert une importance grandissante, l'inadéquation urbanistique du centre historique – subdivisé parfois en plusieurs noyaux - le rend moins attractif car la circulation et le stationnement automobile y sont de plus en plus malaisés. En plus de ce manque d'accessibilité, le cœur de la ville souffre des mutations qui ont transformé l'appareil commercial depuis quarante ans : le centre ne peut plus offrir d'implantations de plus en plus exigeantes en espace pour des enseignes qui, par ailleurs, recherchent des « pas de porte » beaucoup moins chers. A l'instar des installations industrielles qui avaient quitté les espaces centraux urbains au début du XXe siècle, faute de place, les activités commerciales et de services ont progressivement migré vers les marges externes des pôles urbains. Ce transfert incite à s'interroger sur le rapport centre/banlieue et ville/périphérie en terme d'urbanité. Quelle urbanité émane des banlieues ? Est-elle comparable à de la citadinité ? Si ce n'est pas le cas, cette « urbanité périphérique » est-elle la principale source d'urbanité des communes périurbaines ou « l'urbanité originelle » du cœur de la ville continue-t-elle à rayonner sur l'ensemble des espaces métropolitains avec ou sans le relais de ses banlieues ?

A partir de l'exemple nantais, nos observations de terrain s'efforcent de circonscrire les sources d'urbanité auxquelles les populations périurbaines ont accès, d'analyser la nature de cette urbanité et ainsi de comprendre les mécanismes qui œuvrent à la diffusion centripète de l'urbanité. En mettant ensuite en perspective ces rapports centre/périphérie avec l'étude des dynamiques de mobilité dans les espaces périurbains (chapitres 4 et 5), différents « lieux d'urbanité » paraissent alors pouvoir être identifiés en fonction notamment des contextes locaux qui y conditionnent l'accueil et l'assimilation des influences urbaines.

1 Les sources d'urbanité pour les populations périurbaines

A partir des résultats d'enquêtes – questionnaires et entretiens confondus – réalisées auprès des ménages périurbains, il est apparu que la principale fréquentation de l'agglomération nantaise – hors cadre professionnel – était motivée par la présence d'une importante offre commerciale. Toutefois, ces flux s'orientent surtout vers les zones commerciales périphériques au

détriment du centre de Nantes et de ses magasins. Au-delà de la pure logique économique qui a guidé ces implantations, c'est tout le rapport au centre et à la citadinité qui est réinterrogé. Comment se positionnent ces centralités commerciales secondaires par rapport au centre ancien de Nantes ? Assiste-t-on à l'apparition d'une nouvelle urbanité aux caractéristiques propres ou, au contraire, est-ce une « pseudo urbanité » à l'imitation de celle du centre ville qui s'y développe ?

Bien entendu, ces lieux marchands ne sont pas les seuls dépositaires d'urbanité ; celle-ci ne se manifeste pas toujours dans l'agglomération nantaise même : elle peut être présente dans des points relais au sein même des espaces périurbains ou, aboutissement de la logique territoriale métropolitaine, dans les communes-échantillon périurbaines elles-mêmes.

1.1 Les espaces marchands périphériques : une « pseudo urbanité » ?

Le développement des espaces marchands périphériques débute dans les années soixante et soixante-dix alors même que la ville s'étale par périurbanisation. S'il faut demeurer prudent sur les liens qui existent entre ces deux dynamiques (Péron R., 1993) – le redéploiement de l'appareil commercial et l'étalement urbain relèvent, au départ, de deux logiques distinctes – l'usage grandissant de l'automobile a été un facteur favorisant pour les deux. C'est d'autant plus vrai que les espaces marchands périphériques¹⁴⁸ apparaissent comme des lieux intermédiaires quant à la diffusion de l'urbanité entre un centre-ville dont ils émanent - selon une logique centrifuge de genèse - et des espaces périurbains voisins qu'ils attirent – selon une logique centripète de fréquentation.

1.1.1 Un rapport sibyllin au centre-ville

La chronologie des formes commerciales en France met en évidence un rapport sibyllin entre les espaces marchands périphériques et le centre historique de la ville ; ce rapport relève, en effet, et du mimétisme et de l'individualisation : les espaces marchands périphériques se sont construits sur un modèle s'inspirant du centre-ville mais avec la volonté de proposer une offre qui corresponde aux nouvelles exigences de la ville étalée.

¹⁴⁸ Nous avons choisi ici d'utiliser la terminologie d'« *espaces marchands périphériques* » utilisé par R. Péron (1993) mais les expressions françaises ou anglo-saxonnes en la matière (à quelques nuances de sens près) sont pléthore : pôles commerciaux, galeries marchandes, centres commerciaux, pôles d'activités commerciales, zone d'activités, *malls*, *shopping centers*, *regional centers*, etc.

Les éléments caractéristiques de l'urbanité d'une part, le processus de formation des espaces marchands périphériques d'autre part, permettent d'apporter la preuve que les centres commerciaux s'inspirent du centre-ville qu'ils prétendent, par ailleurs, relayer, compléter voire remplacer depuis une quarantaine d'années. De façon liminaire, R. Ferreira Freitas (1996, p. 8) note, à ce sujet, que les espaces marchands périphériques ne sont « *pas simplement utilitaires* » puisqu' « *on ne manque pas d'échanger des symboles* » dans ce « *concentré de ville* ».

* la double filiation des centres commerciaux

C'est d'abord la genèse même de ces structures commerciales qui intègre l'esprit du centre-ville du XIXe siècle ; l'illustration en est faite avec l'exemple de la galerie marchande de Pôle Sud¹⁴⁹ à Basse Goulaine. Sur le modèle d'anciens passages parisiens ou provinciaux¹⁵⁰ (Benjamin W., 1989), le concepteur architecte de ce corridor commercial s'est appliqué à utiliser des matériaux rappelant le verre, pour le plafond, et le fer, pour les armatures (Photo 7).

A l'échelle de l'agglomération nantaise, ce parti pris se retrouve essentiellement dans les galeries marchandes de deuxième génération¹⁵¹ construites dans les années quatre-vingt-dix. La présence de fausses colonnades (Photo 8) relève également de ce mimétisme historique en référence à l'esthétique monumental des « grands magasins¹⁵² » de la seconde moitié du XIXe siècle : façades imposantes, intérieurs vastes, grands escaliers en pierre, etc. A Nantes, le magasin Decré ou les Nouvelles Galeries ont constitué les plus beaux exemples de ces structures commerciales (Moret L., 2000).

¹⁴⁹ Suite à un inventaire d'enseignes dans les principaux centres commerciaux périphériques de l'agglomération nantaise, l'analyse plus approfondie d'un site particulier (Pôle Sud à Basse Goulaine) a été menée.

¹⁵⁰ Le Passage du Caire est édifié à Paris dès 1789 et le Passage Pommeraye ouvre à Nantes en 1843.

¹⁵¹ A une première génération de galeries marchandes construites dans les années soixante-dix (Saint Seb' Boulevard à Saint-Sébastien-sur-Loire, Beaulieu Rive Gauche à Nantes, Auchan à Saint-Herblain) a succédé une deuxième génération dans les années quatre-vingt-dix (Atlantis à Saint-Herblain, Paradis à La Beaujoire, Atout-Sud et Océane à Rezé, Pôle Sud à Basse-Goulaine, Grand-Val à Orvault) aux caractéristiques architecturales assez distinctes. De nombreux réaménagements sont en cours dans ceux de première génération pour gommer la différence intergénérationnelle.

¹⁵² « Le Bon Marché » est le premier grand magasin français à avoir ouvert à Paris en 1869. Il a été immortalisé par E. Zola en 1883 sous les traits du grand magasin *Au bonheur des dames*. Le Louvre, Le Printemps, La Samaritaine, Le Bazar de l'Hôtel de Ville ont vu le jour dans les années 1870.

Photo 7 : Plafond de galerie marchande sur le modèle des passages du XIX^e siècle (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Photo 8 : Imitation des colonnades des « grands magasins » du XIX^e siècle (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Contrairement aux centres commerciaux actuels, ces magasins ne vendaient pas d'alimentation mais plutôt des articles de qualité ; ils s'adressaient donc à une clientèle assez aisée ; les classes populaires ne disposant pas de revenus suffisants pour s'y fournir se cantonnaient, la plupart du temps, aux boutiques et échoppes des faubourgs (Péron R., 1993). C'est donc bien le seul aspect architectural du « grand magasin » qui a été imitée, non son concept commercial.

Dans une logique plus contemporaine, les espaces marchands périphériques français se sont également beaucoup inspirés des structures commerciales des Etats-Unis. Pays en permanence à l'avant-garde des évolutions dans le secteur marchand, la patrie de l'Oncle Sam a donc été l'initiatrice de beaucoup de concepts repris par la suite dans les pays occidentaux : celui des « magasins populaires » - comme les Uniprix, Monoprix, Prisunic - y est apparu cinquante ans avant que la société française ne s'en empare, le libre-service - dès 1916 à New York - trente ans avant ; les précurseurs français du supermarché et de l'hypermarché – respectivement E. Leclerc en 1949 et M. Fournier pour Carrefour en 1963 - ont pris conseil auprès d'amis américains, bien que la vente de produits alimentaires ait été une spécificité française. Le concept des espaces marchands périphériques ne déroge pas à la règle : les *malls*¹⁵³ apparus dans les années soixante-dix et surtout les *village centers*¹⁵⁴, plus tard, ont guidé l'aménagement des galeries marchandes les

¹⁵³ Mall : a large enclosed shopping center with adjacent parking (criteria of International Council on shopping centers) – un centre commercial de grande taille ayant un parking attenante (critères du Conseil International des centres commerciaux)

¹⁵⁴ Village center : an open-air shopping center having several wings and often a central plaza (criteria of International Council on shopping centers) – un centre commercial à ciel ouvert comportant plusieurs ailes et souvent une place centrale.

plus récentes avec l'apparition de places (Photo 9) et de zones de déambulation non linéaires (Photo 10) qui rompent avec le couloir unique et fonctionnel des années soixante et soixante-dix.

Photo 9 : Création récente de places ou de placettes dans les centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Photo 10 : Galeries marchandes non linéaires dans les centres commerciaux récents (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



C'est d'ailleurs dans le souci de gommer le manque de convivialité reproché aux premiers centres distributeurs, « ces antres de laideur, de pauvreté et de servitude, ces hangars sans lumière et sans hygiène encombrés de caisses d'emballages et de bousculades » (Péron R., p. 93), si décriés par l'establishment du commerce de proximité, que les galeries marchandes de dernière génération telle celle de Pôle Sud s'attachent à recréer architecturalement un cadre qui fasse penser au décorum urbain (chapitre 6) de centre-ville. Ainsi l'habillage des plafonds et des murs comme l'éclairage électrique ont été conçus pour que la lumière naturelle ou artificielle pénètre au mieux ces espaces clos (Photo 11) ; l'impression d'enfermement y est ainsi atténuée.

La multiplication des espaces vitrés pour les devantures de magasins (Photo 12) voire même l'accès direct sans séparation entre la galerie et l'intérieur du magasin (Photo 13) – sauf portiques de sécurité - contribuent aussi à l'ouverture de l'espace commercial.

Photo 11 : Recherche de luminosité à l'aide de puits de lumière dans les centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Photo 12 : Multiplication des espaces vitrés pour les boutiques des centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Photo 13 : Ouverture des espaces dans une galerie marchande par effacement des limites de magasins (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



* La recherche d'une « pseudo urbanité » attrayante

Dans cette relation ambivalente avec le centre-ville, tout est fait à Pôle Sud pour pallier le déficit de citadinité par la recherche d'une « pseudo urbanité ». Des éléments du décorum urbain de la ville-centre investissent les espaces marchands périphérique depuis la fin des années quatre-vingt-dix avec l'imitation de façades de maisons (Photo 14) ou de vitrines anciennes (Photo 15).

Photo 14 : Imitation d'une façade de maison cubaine dans un centre commercial (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Photo 15 : Recherche de l'aspect vieillot pour une boutique dans un centre commercial (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Ironie du sort, des voitures (Photo 16) - de collection soient-elles - ont été introduites dans les galeries marchandes alors même que la séparation entre zone commerciale et aire de stationnement est un des concepts fondateurs des centres commerciaux.

Le mimétisme urbain se manifeste jusqu'aux matériaux employés ; l'utilisation de pavés ou de dallages (Photo 17) rappelle les zones piétonnières de centre-ville ; l'habillage des lieux s'appuie sur du mobilier urbain (Jouan S., 2004) - lampadaires, bancs, fauteuils, poubelles décoratives (Photos 9 et 17) ; des kiosques rappellent ostensiblement la ville classique du XVIII^e siècle.

Photo 16 : Intrusion de la voiture « décorative » sur les pavés d'une galerie marchande (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Photo 17 : Installation de mobilier urbain dans un centre commercial (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Suivant une stratégie de marketing bien pensée qui est de faire en sorte que le consommateur ait envie de se rendre et de rester dans un centre commercial, un effort dans la conception des galeries marchandes a été consenti pour proposer des activités à tous les membres

de la famille et notamment aux plus jeunes ¹⁵⁵. Dans cette perspective, les « Espaces Découverte » pour enfants avec du personnel d'encadrement se sont multipliées ; des parcours à faire librement avec les parents (Photo 18) ont aussi été créés.

Les propriétaires de galeries marchandes l'ont bien compris : les enfants influent sur les choix de consommation de leurs parents d'où l'intérêt de les choyer et de les fidéliser. La clientèle adulte n'est pas pour autant négligée avec le développement d'animations ludiques ou culturelles comme des expositions de peinture – temporaires ou permanentes – la présentation d'animaux vivants, la découverte de la musique - avec un concert de piano par exemple - ou la présence d'un « mur d'images ».

Pour lutter contre le risque d'être un milieu trop aseptisé, l'agencement des galeries marchandes fait aussi l'objet de beaucoup de soins. Des espaces de détente rendent les haltes possibles pour les clients. Ce sont souvent, pour les centres commerciaux récents, de petites places regroupant un bar central et des terrasses de cafés ou de restaurants (Photo 19).

Photo 18 : Fort développement des espaces pour enfants dans les centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Photo 19 : Réinvention d'espaces semi-publics dans la sphère privée des centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



L'utilisation d'imitations de parquet n'est pas anodine non plus, le bois étant une matière « chaude » qui dénote avec l'aspect plus froid du béton ou du ciment plus couramment utilisés. L'effort pour multiplier les plantes, les arbustes et les arbres (Photo 20) s'intègre dans cette mise en avant du végétal au détriment du minéral. Cette démarche, forte en matière d'image, concerne également de plus en plus les aires extérieures de stationnement : de nombreuses essences méditerranéennes par exemple (pins, oliviers ...) apparaissent ou remplacent des espèces végétales plus « locales ».

¹⁵⁵ En entretien, le directeur de la zone de Pôle Sud (Basse-Goulaine) avoue qu'avec la compétitivité des prix, le développement d'activités pour les enfants est l'une des deux priorités des gérants de la galerie marchande.

Pour améliorer l'aménité des lieux, les décorateurs ont multiplié les opportunités de s'asseoir : des chaises, des bancs, des fauteuils (Photo 21) donnent la possibilité aux visiteurs de se reposer, de converser.

Photo 20 : « Végétalisation » de l'univers minéral d'un centre commercial (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



Photo 21 : Espace de convivialité dans la froideur commerciale d'une galerie marchande (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)



R. Ferreira Freitas (1996, p. 69) note, à ce sujet, que les galeries marchandes¹⁵⁶ « n'impliquent pas d'achats ; [...] plusieurs personnes les fréquentent seulement pour être-ensemble avec d'autres personnes. Des gens y vont pour rire, parler ou seulement regarder. » C'est ce que M. Maffesoli (1990, p. 76) appelle la « non-action » comme « fondement du plaisir d'être-ensemble, c'est-à-dire un moment de promenade, consommation, jeux, où le loisir passe aussi par le plaisir de ne « rien faire » ensemble ».

Mais dans leur rapport sibyllin au centre-ville, les centres commerciaux veulent lui ressembler pour ce qu'il a de valorisant tout en souhaitant s'en détacher sur les désagréments dont il est porteur. Ainsi, alors que les rencontres, les « frôlements » propres à la citadinité sont de plus en plus favorisés, mis en scène, provoqués dans les galeries marchandes, l'insécurité routière ou individuelle, la marginalité des personnes, les problèmes de stationnement, les vols à la tire ou

¹⁵⁶ R. Ferreira Freitas (1996), p. 69) emploie l'expression de *shopping centers*.

à l'étalage, les problèmes de stationnement, etc. sont simultanément et constamment combattus jusqu'à éradication.

* L'offre commerciale du centre-ville sans les désagréments d'accès

La définition du centre commercial émanant du Conseil National des Centres Commerciaux de France (1990) est assez révélatrice de son rapport sibyllin au centre-ville empreint à la fois d'urbanité et de fonctionnalité :

« Lieu d'échange offrant des facilités d'accès et de stationnement, un espace intérieur à l'ambiance agréable, une variété de magasins concentrés en un même lieu, un grand choix de produits alimentaires et non alimentaires, il est très apprécié des consommateurs dont il améliore l'information, le choix et le confort des achats. Il crée dans la ville un espace convivial de promenade, de rencontre et de loisirs. » (Ibid., p. 1)

Si chacun reconnaît aisément aux centres commerciaux l'avantage de proposer des espaces couverts qui soustrait le consommateur aux aléas climatiques - canicule, précipitations, froid, vent, etc. -, à la pollution automobile et aux accidents de la circulation, c'est le type d'espace que ces galeries marchandes instaurent qui est significatif du passage de la citoyenneté à une « pseudo-urbanité » de centre-ville. A. Moles et E. Rohmer (1982, p. 139), analysant la rue de la cité, font la distinction entre espace privé (« chez moi » ou « chez l'autre »), espace public (« chez la puissance publique où l'agent de police domine ») et espace semi-public (« celui où on paie pour entrer : le magasin, la boutique, le café »). Et c'est sans doute ce troisième type d'espace qui s'applique le mieux aux galeries marchandes à la différence notable que les passants peuvent y pénétrer sans s'acquitter d'un droit d'entrée. Si comme dans les boutiques du centre-ville, la sécurité y est assurée, elle l'est cependant de manière plus systématique – par couplage de la vidéosurveillance et d'un service de vigiles - permettant la « fuite de l'angoisse urbaine » (Ferreira Freitas R., 1996, p. 69) et le retour à la « tranquillité perdue » (ibid.). Cette organisation et ce contrôle plus draconiens de l'espace sont, contrairement à la définition française, beaucoup plus présents dans celle adoptée au Brésil par l'Associação Brasileira de Shopping Centers » (ABRASCE, 1986) :

« Le shopping center est un centre commercial planifié, sous administration unique et centralisée, composé de boutiques destinées à l'exploitation de branches diversifiées de commerce, et qui sont, dans leur quasi-totalité, objets de location où les locataires sont assujettis à des normes contractuelles standardisées [...] ce centre doit offrir aux usagers des parkings permanents et en nombre suffisant. » (Ibid., p. 34)

Mais alors même que ce contrôle des enseignes dans les centres commerciaux jure avec la libre implantation des boutiques et magasins dans le centre-ville, c'est précisément ce levier qui leur permet, au Brésil comme en France, de proposer une offre de magasins et de services proche de celle du centre-ville par le biais de l'attribution de baux. Profitant du développement du « licensing » et du « franchising » à l'échelle planétaire, des stratégies commerciales de multiplication des enseignes à l'échelle locale, régionale ou nationale, la plupart des galeries marchandes présentent, au final, une offre commerciale comparable, tant les unes par rapport aux autres qu'avec le centre-ville. Dans une métropole telle que Nantes, les zones de chalandises des centres commerciaux ne couvrent chacune qu'une partie de la population de l'agglomération et de sa périphérie. Les grandes enseignes ont donc la nécessité de s'implanter sur plusieurs centres commerciaux pour pouvoir bénéficier d'un maximum de visibilité ce qui contribue, là encore, à conforter les phénomènes de reproduction commerciale dans les espaces marchands périphériques.

A proximité immédiate de la galerie marchande, l'implantation de moyennes et grandes surfaces spécialisées (GMSS) et de quelques structures plus petites sur la même zone d'activités commerciales a aussi influé sur le rayonnement et le positionnement des centres commerciaux par rapport au centre-ville. Initiée dans les années soixante et soixante-dix, la multiplication des enseignes à proximité des hypermarchés et des grands magasins prend son véritable essor dans les années quatre-vingt et est renforcée par l'arrivée des *hard-discounters* dans les années quatre-vingt-dix. Mais ces différentes phases de développement n'ont pas présentées un même rapport à l'urbanité. Si dès le début des années soixante, quelques enseignes d'habillement, d'ameublement ou de jardinage - souvent entre trois et sept - jouent les précurseurs mais ce n'est qu'avec la création des centres régionaux commerciaux¹⁵⁷ - le premier est créé en 1969 - que ce mouvement prend véritablement de l'ampleur. Mais dès les années soixante-dix, les enseignes de « grands magasins » de centre-ville, locomotives de ces projets – comme le Bon Marché, le Printemps, la Samaritaine, les Galeries Lafayette -, s'en désengagent devant les piètres performances financières

¹⁵⁷ « Les centres commerciaux régionaux ont une surface commerciale utile (dite surface GLA) supérieure à 40 000 m² et totalisent au moins quatre-vingt magasins en service. » (source : www.cncc.com).

qu'elles y réalisent ; elles laissent leur place aux hypermarchés. Les « grands magasins » au profil originel citadin n'ont donc pas réussi à séduire une clientèle de périphérie aux revenus sans doute moins élevés qu'en centre-ville et surtout aux *desiderata* plus basiques, plus quotidiens. Les années quatre-vingt voient donc ces « grands magasins » réinvestir le centre des agglomérations et laisser la place aux hypermarchés autour desquels se développent - surtout entre 1985 et 1990 - les surfaces spécialisées de moyenne ou basse gamme. Franchisées ou appartenant aux groupes de distribution eux-mêmes¹⁵⁸, ces surfaces commerciales sont soit intégrées dans la même opération foncière, soit englobées, par proximité géographique, dans la même zone commerciale. Facilitant parfois leur installation - mais pas toujours -, les grands centres distributeurs forment avec elles une offre complémentaire et souvent concurrentielle de services et de commerces à même d'inciter le consommateur à fréquenter l'ensemble de la zone commerciale plutôt qu'une autre globalement moins attrayante.

Dans l'agglomération nantaise, un inventaire des enseignes présentes dans les galeries marchandes et parmi les moyennes surfaces spécialisées a été réalisé par nos soins, entre juin et septembre 2004, dans sept¹⁵⁹ des dix principales zones commerciales périphériques. L'objectif était de pouvoir comparer l'offre commerciale proposée par les uns et les autres et de la mettre en perspective avec celle présente dans le centre-ville nantais. Les résultats sont, de ce point de vue, éloquent (Tableau 102).

En effet, de façon globale, plus de la moitié (56 %) des enseignes présentes dans une des zones commerciales « test » se retrouve dans l'une des six autres. Cette proportion atteint même 72 % à Paridis Nantes, 65 % à Saint Séb' Boulevard et encore 63 % à Océane Rezé. Cette organisation très répandue en « chaîne de magasins ou d'agences » (Annexe 27) sous forme parfois de « *licensing* » ou de « *franchising* » (Ferreira Freitas R., 1996) se développe surtout dans les secteurs de l'habillement, de la restauration rapide, des services auxiliaires aux hypermarchés - agences de voyages, espaces enfants, stations-service, cafétéria, espaces culturels, bijouteries, ... -, de la téléphonie et du secteur bancaire.

¹⁵⁸ Le groupe Auchan prend, par exemple, le contrôle, de Flunch (en 1969), de Saint-Maclou (en 1970), de Décathlon (en 1976), de Kiloutou, de Pizzapaï, d'Alinéa, de Hygéna, de Piknik et rachète Leroy-Merlin (en 1977), Boulanger et Norauto soit un total de 400 000 m² et plus de quatre cents enseignes.

¹⁵⁹ Les relevés d'enseignes ont porté sur les zones d'Atlantis Saint-Herblain, d'Atout Sud Rezé, de Beaulieu Rive Gauche Nantes, de Paridis Nantes, d'Océane Rezé, de Pôle Sud Basse-Goulaine et de Saint Séb' Boulevard Saint-Sébastien-sur-Loire ; Grand Val Orvault, La Beaujoire Nantes et Viv'Erdre La Chapelle sont les trois autres centres commerciaux de taille comparable sur l'agglomération nantaise mais qui n'ont pas donné lieu à recensements.

Tableau 102 : Répartition des enseignes commerciales entre sept espaces marchands périphériques de la région nantaise en 2004

Appellation et commune d'implantation des zones commerciales périphériques	Répartition des enseignes commerciales			
	Sur une seule zone		Sur plusieurs zones	
	Effectif	% total	Effectif	% total
Paridis NANTES	17	28	44	72
SAINT SEB' Boulevard	17	35	31	65
Océane REZE	21	37	35	63
Atout Sud REZE	26	43	34	57
Atlantis SAINT-HERBLAIN	61	51	59	49
Beaulieu NANTES	41	51	39	49
Pôle Sud BASSE GOULAIN	32	54	27	46
Total des zones commerciales	215	44	269	56

Source : relevés personnels, 2004, 2005

NB : Depuis septembre 2004, de fréquentes réactualisations ont été effectuées pour maintenir à jour l'inventaire des enseignes.

Ce fonctionnement en réseau englobe également l'offre commerciale du centre de Nantes puisque environ un tiers des enseignes des zones commerciales recensées dispose d'une boutique ou d'un magasin au cœur de l'agglomération (Tableau 103).

Tableau 103 : Répartition des enseignes commerciales entre sept espaces marchands périphériques de la région nantaise et le centre-ville de Nantes en 2004

Appellation et commune d'implantation des zones commerciales périphériq.	Répartition des enseignes commerciales					
	Sur une seule zone		Sur plusieurs zones		Aussi en centre-ville	
	Effectif	% total	Effectif	% total	Effectif	% total
Beaulieu NANTES	24	30	39	49	38	48
SAINT SEB' Boulevard	17	35	31	65	22	46
Océane REZE	21	37	35	63	19	34
Atlantis ST-HERBLAIN	48	40	59	49	39	33
Paridis NANTES	11	18	44	72	18	30
Atout Sud REZE	20	33	34	57	18	30
Pôle Sud B. GOULAIN	29	49	27	46	11	19
Total des zones	170	35	269	56	165	56

Source : relevés personnels, 2004, 2005

Si Saint Séb' Boulevard (46 %) et Beaulieu Nantes (48 %) s'affirment plus « citadines » par leur offre que l'ensemble des zones commerciales, Pôle Sud Basse Goulaine (18 %) qui souffre d'une position assez excentrée propose, au contraire, des enseignes plus spécifiques dans le contexte nantais. Au final, toutefois, les espaces marchands périphériques de la métropole nantaise apparaissent comme de véritables « relais commerciaux » pour la ville dense ; ce sont des « centralités secondaires » plus accessibles et plus spacieuses que le cœur de l'agglomération mais qui se développent dans un cadre non citadin présentant *a priori* moins de charme et de cachet architectural.

* La difficile quête d'une identité propre

Conscients de leur handicap en matière d'image, les centres commerciaux s'efforcent de le pallier grâce à d'actives politiques de communication vis-à-vis des populations périurbaines proches ; la gageure est de convaincre que ces zones commerciales ne sont pas uniquement fonctionnelles et qu'elles constituent de réels îlots d'urbanité, au même titre que les quartiers centraux denses de Nantes. Dans cette logique d'individualisation, « *c'est l'ensemble, le centre commercial qui importe, [...] jamais un groupe spécifique de marques.* » (Ferreira Freitas R., 1996, p. 95).

Pour affirmer leur identité respective encore trop « brouillée » par rapport à celle du centre-ville - leur grand nombre accentue ce manque de visibilité -, chaque zone commerciale s'est choisi un nom à l'image de ses ambitions. « Atlantis Le Centre » gomme l'aspect périphérique de son positionnement en utilisant l'ellipse : le centre commercial et le centre-ville sont volontairement associés pour dépasser la relation dichotomique centre/périphérie même si cela tient plutôt de l'auto proclamation que de la réalité. « Saint Seb' Boulevard » joue également sur une certaine urbanité revendiquée en référence au célèbre boulevard hollywoodien (Sun Set) sur lequel, en pleine ville, il fait bon se promener sous le soleil de Californie. De façon plus générale, la référence au boulevard n'est pas anodine : c'est une des grandes figures urbanistiques de la ville à l'instar de l'avenue. Les centres commerciaux jouent aussi très souvent de leur positionnement géographique comme « Océane » sur la route de la côte atlantique, « Pôle Sud » ou « Atout Sud » en position méridionale par rapport à Nantes ou encore « Paradis », sur la route de Paris.

Les slogans peuvent développer et renforcer un peu plus encore l'image véhiculée par le nom de la zone commerciale. Ainsi « Pôle Sud » revendique la chaleur et la convivialité méridionales en y adjoignant l'invitation suivante : « prenez la vie côté sud ! ».

La signalétique des enseignes est de plus en plus étudiée aussi. Pour reprendre l'exemple de Pôle Sud Basse Goulaine, son logo se compose de couleurs à connotations chaudes – le jaune, le orange – et intègre un palmier qui rappelle l'image du Sud que le centre commercial veut se donner ; l'image de l'îlot d'urbanité apparaît alors au propre comme au figuré.

Les campagnes publicitaires ne sont pas en reste pour marteler cette volonté de se positionner comme une alternative crédible et conviviale au centre-ville en y faisant justement souvent référence. Atlantis se proclame « l'autre centre », en s'arrogeant la primauté d'une « centralité périphérique » unique au détriment des autres espaces marchands dont elle se veut se démarquer : ne proclame-t-elle pas fièrement « Atlantis le Centre, ça change des centres commerciaux » (été 2004) ? Le message est on ne peut plus clair. De leur côté, les centres Leclerc

revendiquent la proximité citadine : « à deux minutes du centre-ville, plus de cent enseignes » (janvier 2005). Là encore, l'image de la zone commerciale isolée en périphérie, loin du centre de Nantes, est battue en brèche. Mais en même temps, l'insistance sur la faible distance temporelle peut être analysée comme la volonté de souligner la filiation, le prolongement, l'urbanité relayée en somme.

Face au déploiement d'un tel arsenal marketing, comment les consommateurs se comportent-ils ? Si l'on a déjà souligné la désaffection d'une partie des populations périurbaines pour le centre-ville, est-ce que cela signifie pour autant que les espaces marchands périphériques font l'objet d'une intense fréquentation de la part de ces mêmes populations ? C'est, une nouvelle fois, le rapport à la ville qui est interrogé dans le sens où ces zones commerciales, nous l'avons vu, sont porteuses d'une forme d'urbanité dont le consommateur ou le promeneur est libre ou non de profiter.

1.1.2 Une fréquentation très variable de la part des périurbains

L'ensemble des ménages périurbains ne fréquente pas systématiquement les espaces marchands périphériques de l'agglomération nantaise. En la matière, la distance kilométrique qui sépare le lieu de résidence de la zone commerciale apparaît quasi déterminante (Tableau 104).

Tableau 104 : Proportion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) fréquentant les galeries marchandes

Fréquentation (en %) des galeries marchandes	Commune de résidence des ménages								Total
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	
Oui, nous fréquentons	91	80	86	79	28	79	56	63	76
Non, nous ne fréquentons pas	9	20	14	21	72	21	44	37	24

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon
 SEM : Saint-Etienne-de-Monluc
 AIG : Aigrefeuille-sur-Maine
 NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac
 SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson
 BOU : Bouée
 LBE : La Bernardière

Si dans l'ensemble des communes-échantillon, trois quarts des ménages interrogés affirment fréquenter des galeries marchandes, cette part atteint plus de 90 % au Bignon, distant de moins de quinze kilomètres de Nantes, et moins de 65 % à Bouée et à La Bernardière qui sont, eux, à une trentaine de kilomètres du centre de la métropole. Seul un cas local bien particulier semble contrarier les effets de distance : à Herbignac, ils ne sont qu'un quart des ménages interrogés à dire se rendre dans une galerie marchande ! En fait, une petite galerie marchande à l'entrée du supermarché local – mais à laquelle la plupart des personnes interrogées ne

reconnaissent pas ce statut – satisfait une grande partie des besoins locaux ; les herbignacais sont donc moins enclins à venir dans l'agglomération nazairienne pour fréquenter d'autres galeries marchandes.

Lorsque fréquentation il y a, celle-ci peut varier dans sa localisation géographique et dans son intensité en fonction du lieu de résidence du client. Les ménages périurbains ne viennent pas « goûter la ville » avec le même appétit. Le questionnaire diffusé dans les communes-échantillon (Annexe 14) intègre ces déplacements à travers la fréquentation des grandes surfaces de type supermarché ou hypermarché (questions 12 et 13) et à travers celle des galeries marchandes (question 14). Intéressons-nous d'abord à ce dernier type de pérégrinations (Tableau 105).

Tableau 105 : Localisation des galeries marchandes fréquentées par les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux de fréquentation (en %) des galeries marchandes	Commune de résidence des ménages								Total
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	
Commune de résidence	0	0	0	0	33	0	0	0	1
Commune de Nantes*	43	14	48	60	22	55	6	46	43
Autres communes de l'UU Nantes*	56	84	52	40	45	41	94	46	54
Autres UU dans rayon 20 km	1	0	0	0	0	0	0	0	0,5
Communes hors UU rayon 20 km	0	0	0	0	0	2	0	0	0,5
Autres communes	0	2	0	0	0	2	0	7	1

UU : unité urbaine ; CR : commune de résidence

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

* Lire Saint-Nazaire pour Herbignac

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

HER : Herbignac

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

LBE : La Bernardière

Le pôle urbain nantais attire à lui la quasi intégralité (97 %) de ce type de déplacements, la commune de Nantes (43 %) et les autres communes banlieue (54 %) se partageant assez équitablement ces flux. Ces chiffres sont, en fait, fortement conditionnés par la localisation des espaces marchands périphériques et leur accessibilité aux populations périurbaines. Ainsi, dans les communes-échantillon pour lesquelles l'accès aux trois principales galeries marchandes de Nantes est aisé, la proportion de ménages s'y rendant est élevée : elle est de 48 % à Aigrefeuille et de 55 % à Saint-Hilaire-de-Clisson pour des communes bien reliées à Beaulieu Rive Gauche ; elle atteint même 60 % à Nort-sur-Erdre qui bénéficie d'un double et facile accès à Paridis et au Carrefour La Beaujoire. *A contrario*, les communes-échantillon mieux reliées à des espaces marchands de banlieue se détournent de ceux de la ville-centre : les ménages interrogés de Saint-Etienne et de Bouée ne sont que 14 % et 6 % à venir faire leurs courses en galeries marchandes à Nantes ; la relative proximité de ces communes avec Atlantis Saint-Herblain explique cela. Si la

construction du périphérique nantais dans les années quatre-vingt-dix a facilité les déplacements et donc l'accès à l'ensemble des espaces métropolitains, la nature des zones de chalandise des centres commerciaux reste assez marquées par la proximité géographique et temporelle ; cela corrobore nos conclusions antérieures sur l'organisation des mobilités résidentielles et du quotidien.

L'analyse du rythme de fréquentation des galeries marchandes par les ménages périurbains (Tableau 106) révèle, de son côté, que les caractéristiques du lieu de résidence peuvent apporter des nuances sensibles à une tendance générale à toutes les communes-échantillon.

Tableau 106 : Degré de fréquentation des galeries marchandes chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Rythme de fréquentation (en %) des galeries marchandes	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Au moins une fois par semaine	23	7	12	0	17	4	0	15	9
Au moins une fois tous les 15 jours	11	5	15	8	17	9	13	0	10
Au moins une fois par mois	49	73	32	50	50	23	67	31	49
Moins d'une fois par mois	17	15	41	42	16	64	20	54	32

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

NOR : Nort-sur-Erdre

HER : Herbignac

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

BOU : Bouée

LBE : La Bernardière

En effet, si la grande majorité des ménages périurbains, qu'elle que soit leur localisation, affirme se rendre moins d'une fois tous les quinze jours dans les galeries marchandes, les situations communales diffèrent quelque peu. Dans les petites communes peu éloignées de Nantes – à Aigrefeuille-sur-Maine et au Bignon -, les ménages sont, à proportion, plus nombreux (respectivement un quart et un tiers) à se rendre au moins une fois tous les quinze jours dans les galeries marchandes que la moyenne de l'échantillon (un cinquième). A l'inverse, ce sont les ménages des communes-échantillon les plus peuplées - qu'elles soient proches de Nantes comme Saint-Etienne-de-Montluc ou plus éloignées comme Nort-sur-Erdre – qui les fréquentent le moins assidûment : seulement un dixième s'y rendent au moins une fois tous les quinze jours. Les autres petites communes-échantillon les plus éloignées - Saint-Hilaire-de-Clisson, Bouée, La Bernardière – sont dans une situation moyenne. Malgré la puissante polarisation exercée par l'agglomération nantaise, les espaces périurbains, avec la diversité qui les caractérisent, réagissent de façon différenciée à la présence urbaine.

Cette polarisation est d'ailleurs à relativiser au vu des faibles niveaux de fréquentation des galeries marchandes. Celles-ci ainsi que les moyennes surfaces spécialisées mitoyennes ne cristallisent pas, en effet, l'intégralité des flux d'achats des ménages périurbains, loin s'en faut ; elles ont peu de poids, par exemple, dans la satisfaction des besoins alimentaires quotidiens ou hebdomadaires. Ce rôle est-il alors dévolu aux hypermarchés qui accueillent ces galeries marchandes ou revient-il à l'appareil commercial disséminé dans quelques « bourgs-centres » (Jousseume V., 1996) périphériques capables de structurer les espaces périurbains ? Une urbanité « de proximité » peut-elle se constituer, autour des logiques commerciales, comme le premier palier d'une fréquentation plus rare de l'agglomération nantaise ?

1.2 Les unités urbaines périphériques : une urbanité « de proximité » ?

Dans son étude des bourgs de Loire-Atlantique structurant les espaces ruraux, V. Jousseume (1996) note la prédominance de l'agglomération nantaise et surtout de sa périphérie pour la polarisation des flux commerciaux :

« Le centre-ville de Nantes ne concentre qu'à peine la moitié de l'attraction urbaine, la majorité des flux s'orientent vers les centres commerciaux périphériques qui, avec leur hypermarché et la centaine de magasins qui l'entourent, concentrent une offre commerciale supérieure aux plus gros de nos bourgs-centres. » (Ibid., p. 35)

Toutefois, comme nous l'avions déjà noté pour les médecins spécialistes (Tableau 73), l'enseignement secondaire (Tableau 77) et les loisirs des adultes (Tableau 81), les unités urbaines situées dans les espaces périurbains – villes isolées ou agglomérations multicommunales¹⁶⁰ – parviennent, par leur niveau d'équipement, à « parasiter » l'influence commerciale des agglomérations nantaise et nazairienne. Si cette captation semble relativement réduite - de l'ordre de 20 % - pour les achats ponctuels en grandes surfaces (Tableau 75), elle est, au contraire, très importante pour les courses hebdomadaires en supermarché ou hypermarché (Tableau 96).

¹⁶⁰ Cf. définition de l'unité urbaine en annexe 1.

Tableau 107 : Lieux de fréquentation des grandes surfaces commerciales pour des courses hebdomadaires chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Lieux (en %) de fréquentation hebdo* des grandes surfaces	Commune de résidence des ménages								
	LBI	SEM	AIG	NOR	HER	SHC	BOU	LBE	Total
Commune de résidence	3	70	59	81	78	0	0	0	35
Commune de Nantes	5	6	4	7	3	0	0	0	6
Autres communes de l'UU Nantes	57	21	24	5	13	7	17	0	23
Autres UU dans rayon 20 km	9	1	13	7	3	91	74	100	30
Communes hors UU rayon 20 km	26	1	0	0	3	2	9	0	5,5
Autres communes	0	1	0	0	0	0	0	0	0,5

* hebdo : hebdomadaire ; UU : unité urbaine

Source : enquête ménages, V. Hervouet, 2003

NB : Les communes sont classées, de gauche à droite, dans l'ordre croissant de la distance à la ville-centre

LBI : Le Bignon

HER : Herbignac

SEM : Saint-Etienne-de-Montluc

SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

BOU : Bouée

NOR : Nort-sur-Erdre

LBE : La Bernardière

Selon les ménages périurbains interrogés dans les communes échantillon, ce serait 35 % des consommateurs qui effectueraient leurs achats hebdomadaires dans leur commune de résidence et 30 % qui le feraient dans une unité urbaine éloignée de moins de vingt kilomètres de leur domicile. En somme, plus des deux tiers des ménages – si l'on ajoute les destinations vers les petites communes voisines - font appel aux équipements commerciaux locaux pour satisfaire leurs besoins courants ; l'attraction du pôle urbain voisin – moins de 30 % - reste alors très secondaire. Ce constat d'ensemble masque cependant des situations communales disparates.

1.2.1 Dans les communes périurbaines proches de Nantes et sans supermarché

Pour les habitants des communes proches de l'agglomération nantaise – moins de dix kilomètres - et ne disposant pas de supermarché ¹⁶¹, les courses hebdomadaires en grande surface se réalisent principalement – à plus de 60 % pour les habitants du Bignon - dans les espaces marchands périphériques. Seule une commune périurbaine très proche avec une grande surface – comme Geneston pour Le Bignon – peut inciter une minorité des ménages à ne pas se rendre dans le pôle urbain voisin. L'influence commerciale de celui-ci est donc particulièrement prégnante.

¹⁶¹ La mention de « supermarché », dans ce paragraphe, englobe par excellence celle d'« hypermarché ».

1.2.2 Dans les communes périurbaines éloignées de Nantes et sans supermarché

Ce qui les permet de distinguer ce type de communes est la très importante part des ménages qui se rend dans une unité urbaine proche – à moins de vingt kilomètres – pour faire les courses hebdomadaires plutôt que dans l'agglomération nantaise qui, elle, est plus éloignée – plus de vingt-cinq kilomètres. Ils sont ainsi 74 % à Bouée, 91 % à Saint-Hilaire-de-Clisson et même 100 % à La Bernardière à avoir adopté cette pratique commerciale. L'influence de l'agglomération nantaise, dans ce secteur, y est limitée (17 % à Bouée), résiduelle (7 % à Saint-Hilaire) voire nulle (à La Bernardière). L'urbanité que peuvent diffuser les espaces marchands périphériques est donc ici partiellement relayée par des supermarchés locaux s'insérant dans des communes périurbaines de moyenne taille – souvent des chefs-lieux de canton – à même de proposer un tissu urbain relativement dense ; cette urbanité de proximité de type endogène – par effet de taille -, ne peut cependant pas être comparée à celui présent dans la ville-centre et dans ses banlieues.

1.2.3 Dans les communes périurbaines proches de Nantes et avec supermarché

Bien que dotées d'un supermarché, ces communes proches de Nantes – de dix à quinze kilomètres des premières communes de banlieue - ne peuvent empêcher un quart à un tiers de leurs ménages de fréquenter chaque semaine les grandes surfaces de l'agglomération nantaise. Ils sont ainsi 21 % à Saint-Etienne-de-Montluc et 24 % à Aigrefeuille-sur-Maine à s'y rendre. Leur milieu de vie relativement urbanisé en raison de la taille assez importante de leur commune de résidence - d'où un niveau d'équipement commercial assez élevé – ne satisfait pas totalement les habitants de ces communes. L'urbanité de proximité est complétée par la « pseudo-urbanité » de centre-ville des espaces marchands périphériques nantais.

1.2.4 Dans les communes périurbaines éloignées de Nantes et avec supermarché

Contrairement aux communes précédentes, celles plus éloignées de Nantes et disposant d'un supermarché ne ressentent que très modérément l'offre commerciale banale des pôles urbains nantais et nazairien. Ainsi, les habitants de ces communes sont très nombreux à fréquenter chaque semaine la grande surface locale – 81 % à Nort-sur-Erdre et 77 % à Herbignac – ce qui minore d'autant la fréquentation hebdomadaire pour les mêmes motifs de la

ville de Nantes ou de Saint-Nazaire – respectivement 12 % à Nort-sur-Erdre et 16 % à Herbignac.

1.2.5 La tripartition des communes périurbaines

Ces différents types de situations communales entérinent, en fait, l'importance de la distance géographique – et temporelle - entre la commune de résidence et le pôle urbain voisin. En effet, pour les courses hebdomadaires en grande surface, les ménages sont encore 49 % à fréquenter l'agglomération nantaise ou nazairienne dans les communes situées à moins de vingt kilomètres de la ville-centre contre seulement 20 % pour celles entre vingt et vingt-cinq kilomètres et 8 % pour celles au-delà. A l'inverse, la fréquentation d'une unité urbaine périphérique pour son supermarché croît lorsqu'on s'éloigne de la ville-centre avec des taux de 5 %, 14 % et 88 % pour ces trois mêmes catégories de communes.

Au final, dans notre panel de douze ¹⁶² communes-échantillon, fréquentation ponctuelle ou hebdomadaire des grandes surfaces à l'appui, logique locale – source d'urbanité de proximité – et logique métropolitaine – source de citoyenneté ou de « pseudo-urbanité » périphérique – s'affrontent, s'entremêlent, se complètent permettant ainsi de faire la distinction entre :

- les communes dont les habitants contentent la plupart de leur besoins hebdomadaires directement dans l'agglomération urbaine. Le Bignon, Le Cellier et Mauves-sur-Loire ont ce profil.

- les communes situées à proximité de communes périurbaines plus importantes et mieux équipées et que leurs habitants fréquentent en priorité : La Bernardière, Bouée, Oudon et Saint-Hilaire-de-Clisson se placent dans cette logique territoriale.

- les communes étant suffisamment bien équipées pour proposer à leurs habitants une offre qui puisse concurrencer, pour les besoins banaux, le pôle urbain voisin : Herbignac et Nort-sur-Erdre peuvent assumer ce rôle.

¹⁶² Nous n'avons volontairement pas réalisé d'analyses communales sur les cas du Cellier, de Joué-sur-Erdre, de Mauves-sur-Loire et d'Oudon en raison des faibles effectifs y ayant été interrogés. Leurs situations peuvent être cependant intégrées dans ce bilan en raison des connaissances de terrain que nous en avons.

- deux communes relèvent simultanément de plusieurs profils : Saint-Etienne-de-Montluc, par son statut de chef-lieu de canton assez bien équipé, contente les besoins d'une partie sa population tout en ressentant fortement la polarisation exercée par l'agglomération nantaise proche ; Aigrefeuille-sur-Maine, également chef-lieu de canton proche de l'agglomération nantaise, est insuffisamment équipée pour ne pas ressentir en plus l'influence de l'unité urbaine périphérique de Clisson.

Il apparaît donc qu'à l'intérieur des espaces périurbains eux-mêmes, des communes bien équipées assurent la diffusion d'une urbanité de proximité auprès de ses habitants et de ceux des communes proches. Cette « urbanité endogène » (Hervouet V., 1997), bien que peu comparable à celle que diffusent le cœur d'agglomération – sous forme de citadinité – ou sa périphérie – sous forme de « pseudo citadinité », constitue un premier palier de fréquentation avant celle du pôle urbain voisin pour des besoins souvent plus rares. Mais aussi importantes soient les logiques de fréquentation, elles n'apparaissent pas comme les seules à pouvoir assurer la diffusion de l'urbanité dans les espaces périurbains. D'autres sources semblent pouvoir jouer un rôle.

1.3 D'autres sources possibles d'urbanité ?

Quels sont les liens qui unissent les pôles urbains à leurs espaces périurbains ? La ville s'arrête-t-elle avec la fin de la continuité du bâti ou se poursuit-elle par la diffusion de l'urbanité dans les espaces périurbains ? Tel est le double questionnement auquel nos recherches s'efforcent d'apporter une réponse. Or jusqu'à présent, la diffusion de l'urbanité a été appréhendée à travers des flux de personnes tels les déplacements résidentiels, les migrations du quotidien, les trajets routiers ou ferroviaires. Mais ces échanges entre un milieu émetteur (l'agglomération) et un milieu récepteur (les espaces périurbains) appartiennent-elles au seul registre du matériel, du palpable ? Peut-on s'imprégner de la ville sans s'y rendre physiquement ? Les zones d'émission de stations radiophoniques ou le réseau de distribution d'un quotidien régional, pour ne prendre que deux exemples parmi les plus significatifs, incitent à le penser.

1.3.1 Les stations radiophoniques : être à l'écoute de la ville

Au-delà même des aspects qui composent l'urbanité (chapitre 6), se sentir urbain implique, à notre sens, l'appropriation de préoccupations urbaines collectives, le partage d'un quotidien familier à l'ensemble des populations urbaines, la prise de conscience d'un bouillonnement économique, social et culturel. En somme, c'est rester au contact de la ville, cœur

de l'urbanité, et pouvoir, même momentanément, la fréquenter sans s'y sentir étranger. C'est pourquoi notre intérêt s'est porté sur l'étude de stations radiophoniques présentes dans la métropole nantaise (Carte 24).

La portée de leurs zones de diffusion est, en effet, un indicateur d'urbanité dans le sens où elle sélectionne les populations périurbaines à même d'écouter des programmes d'essence urbaine émis de Saint-Nazaire ou de Nantes – sauf dans de rares cas de relais locaux. Ces populations peuvent alors se tenir « au courant » des événements qui se déroulent dans les agglomérations nantaise et nazairienne avant d'éventuellement y prendre part. Notons que ce lien hertzien – en accès par Internet aussi – favorise la diffusion de l'urbanité mais ne peut prétendre l'instaurer à lui seul ; son analyse ne vient ainsi qu'assez tardivement dans nos investigations. Le rôle du réseau de distribution de la presse écrite régionale est, nous semble-t-il, à relativiser de la même façon.

La diversité des statuts, des programmes, des structures en place et, plus prosaïquement, les obstacles pour accéder aux données de terrain ont orienté notre choix vers une radio nationale tous publics (Europe 2), une station plus atypique (FIP), une structure de quartier (Jet FM) et une association se situant dans une démarche confessionnelle (Radio Fidélité).

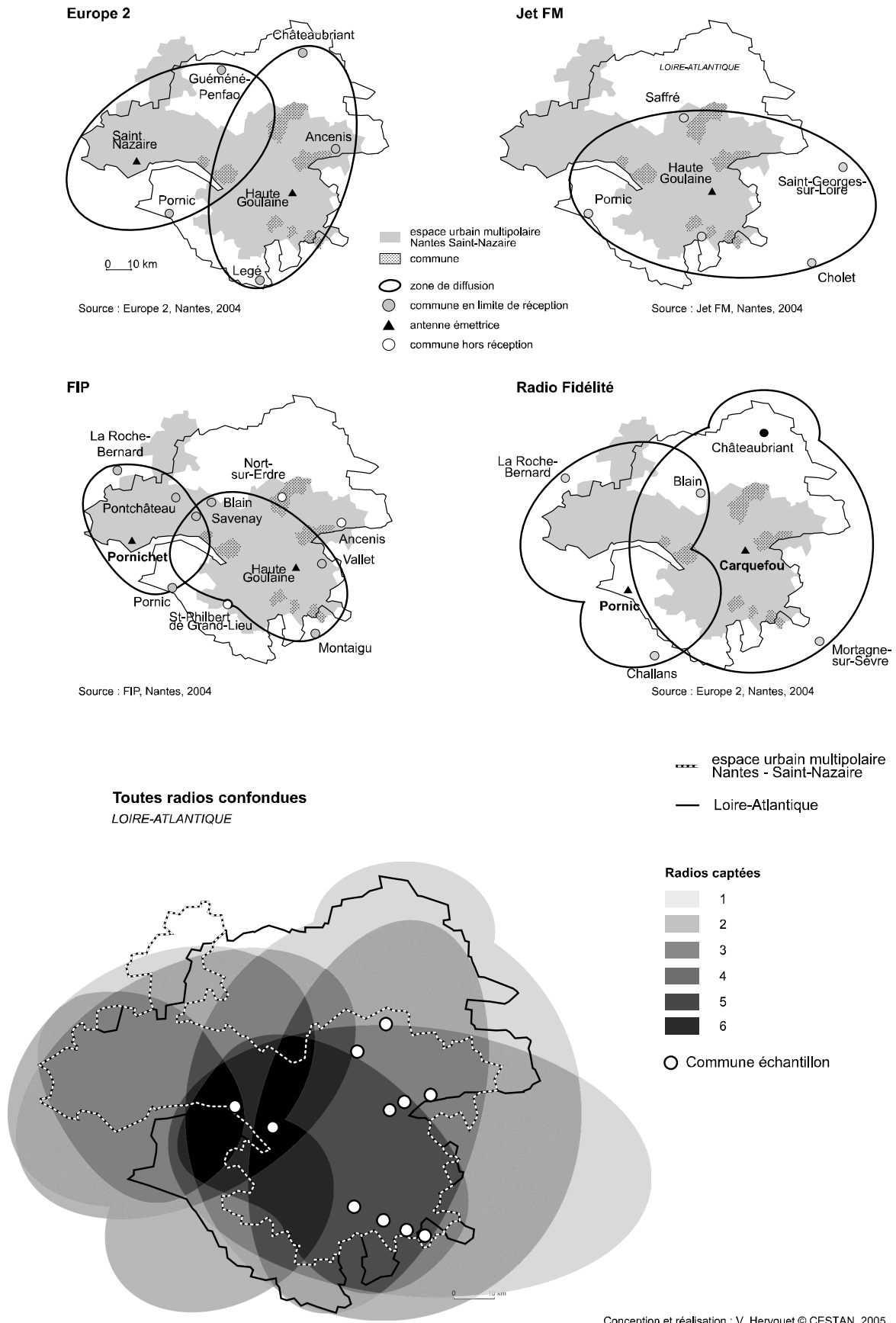
Europe 2 Nantes et Europe 2 Saint-Nazaire s'intègrent dans un important réseau national. Ces deux SARL¹⁶³ appartiennent, comme le reste des stations Europe 2, au Pôle FM de Lagardère Active. Nées en 2000 de la volonté de prendre en compte les caractéristiques locales du réseau, Europe 2 Nantes et sa consœur de Saint-Nazaire diffusent des éditions locales quotidiennes de treize à dix-sept heures. Le reste de la journée, elles sont tenues, par convention, de programmer 25 % de nouveaux talents¹⁶⁴ français et plus de 30 % de chansons datant de plus de trois ans. Leurs deux zones de diffusion combinées s'étendent sur la quasi intégralité de l'espace métropolitain voire au-delà : de Guéméné-Penfao à Legé, de Châteaubriant à Pornic et de la côté morbihannaise à Ancenis. FIP Nantes, diffusée par deux antennes à Haute-Goulaine et Pornichet, est une des rares antennes locales - avec Bordeaux et Strasbourg - du réseau national de FIP lui même intégré dans celui de Radio France¹⁶⁵.

¹⁶³ Société Anonyme à Responsabilité Limitée

¹⁶⁴ Information reprise par le site Internet www.RadioActu.com, « *le premier service indépendant d'information sur les radios* » (page d'accueil).

¹⁶⁵ Le réseau de Radio France comprend, outre FIP, France Bleu, France Culture, France Info, France Inter, France Musiques et Le Mouvement.

Carte 24 : Couverture radiophonique de la métropole Nantes – Saint-Nazaire : l'exemple de quatre stations en 2004



Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

D'essence citadine, « FIP explore en toute liberté le monde de la musique pour faire partager ses découvertes et ses enthousiasmes. Grâce à sa programmation musicale et ses infos pratiques, FIP, station urbaine, s'est forgée une identité unique dans le paysage radiophonique. » (Le Guide des Fréquences de Radio France, 2003). Sa genèse est, de notre point de vue, très instructive puisque : « [elle] est née [...] du mariage de la Radio avec l'automobile. Dans un paysage radiophonique, qui proposait alors des rendez-vous pleins de paroles et de débats, FIP offrait soudain un accompagnement musical ininterrompu, agrémenté de voix suaves, qui aidaient les automobilistes à prendre leurs embouteillages en patience. » (FIP, 2003)

Sur la région nantaise, toutefois, tous les automobilistes périurbains migrant quotidiennement pour aller et revenir du travail ne peuvent l'écouter sur l'intégralité de leur trajet (Carte 24) puisque, par exemple, les communes-échantillon de Nort-sur-Erdre, de Joué-sur-Erdre, du Cellier ou d'Oudon ne bénéficient pas ou que partiellement de sa couverture. La partie méridionale de la métropole – dans la région de Redon – est dans le même cas.

Par son organisation, Jet FM se positionne de façon diamétralement opposée par rapport à Europe 2 et à FIP ; petite station de quartier, elle émet du centre socioculturel de La Bernardière – à Saint-Herblain, à ne pas confondre avec la commune-échantillon - et en constitue une des sections. Si en 2003 elle disposait de six salariés en CES ou Emploi Jeunes, la remise en cause de leur statut salarial en 2004-2005 a obligé la radio à s'appuyer surtout sur le bénévolat de ses animateurs et intervenants. Financée essentiellement par des subventions locales, des institutionnels - tel le Comité pour la Lutte contre le Tabac ou la Ligue contre le Cancer - et par le Fonds de Soutien aux Radios, elle participe au bouillonnement culturel – de la ville, en l'occurrence - initié par les « radios libres » des années quatre-vingt qui ont profité de l'ouverture de la bande FM. Sa programmation variée - chroniques littéraires, sociales ou cinématographiques, éditoriaux, flashes d'informations, pauses musicales -, son ouverture au monde - revue de presse européenne, espace d'expression ouvert aux étudiants étrangers dans leur langue maternelle -, sont les témoins du lieu de rencontres qu'est la ville. Sans relais à Saint-Nazaire, cette petite station diffuse néanmoins ses programmes sur l'ensemble des espaces périurbains autour de Nantes et dans le sud-ouest du Maine-et-Loire.

Radio Fidélité, est une association à but non lucratif émettant vingt-quatre heures sur vingt-quatre en Loire-Atlantique et en Mayenne. Membre co-fondateur de la communauté francophone des radios chrétiennes ¹⁶⁶ (COFRAC), elle se veut pourtant avant tout une radio de proximité indépendante qui « est présente sur la plupart des événements locaux [et] vit au rythme des

¹⁶⁶ La COFRAC comptait en 2004 une cinquantaine de radios membres à travers la planète.

habitants de Loire-Atlantique et de Mayenne. »¹⁶⁷ Emettant de Carquefou avec des relais à Châteaubriant et Pornic (Carte 24), cette radio diffuse notamment des journaux locaux d'informations, des débats d'actualité avec des acteurs de la région, des émissions culturelles et musicales en plus des programmes religieux et des ouvertures sur la France et le monde. Elle produit elle-même huit heures quotidiennes de programmes, les programmes de la rédaction française de Radio Vatican étant repris le restant du temps.

Toutes zones de diffusion confondues, l'espace métropolitain est bien couvert – englobé dans trois à six zones de diffusion – par les radios nantaises et nazairiennes à l'exception de la région de Redon plus excentrée. Ainsi, tous les ménages périurbains ont la possibilité d'écouter au moins trois radios sur les quatre que compte notre panel. *Grosso modo*, la logique radiophonique épouse la limite statistique de la périurbanisation autour de Nantes et Saint-Nazaire, ajoutant une réalité statique – au lieu de résidence - à celle dynamique des migrations domicile-travail.

Si les radios étudiées sont urbaines par souci technique de « toucher » le plus grand nombre d'auditeurs et par opportunité créative se nourrissant de la richesse de la citadinité, elles peuvent au final se prévaloir de constituer un lien solide entre les agglomérations urbaines dont elles décrivent l'ambiance – l'événementiel comme le quotidien - et les espaces périurbains qui se nourrissent de ce substrat citadin et qui, par une familiarité grandissante avec celui-ci, vont se l'approprier ou du moins s'y accoutumer au quotidien. Par voie de conséquence, c'est aussi une forme de marginalisation des quelques espaces ruraux restants, même si, en 2005, la portée des ondes hertziennes a pris quelques kilomètres d'avance sur l'onde d'urbanisation.

1.3.2 Les journaux : se tenir informer de la ville

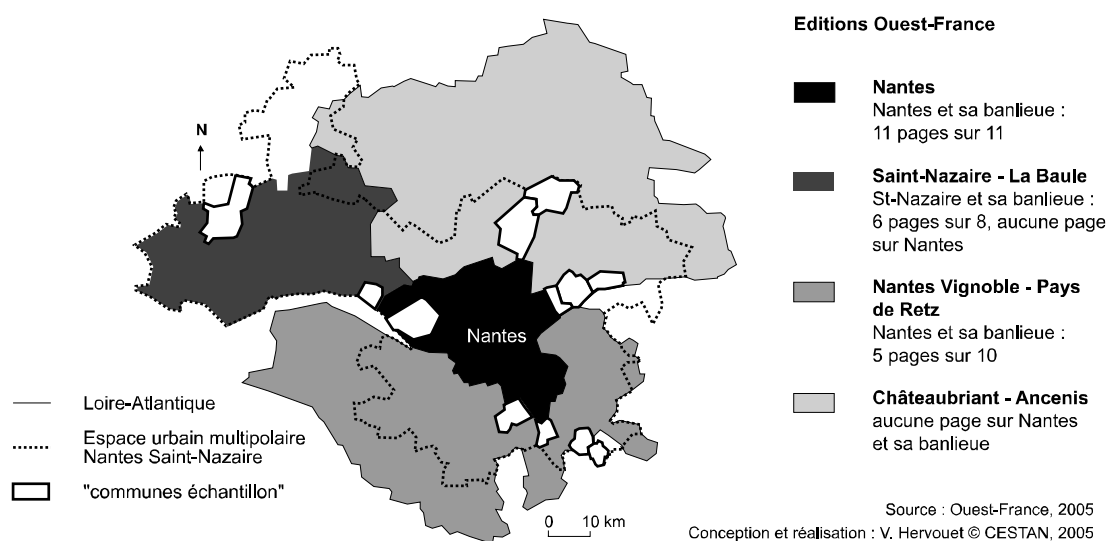
A l'instar des stations de radios, la presse écrite est un moyen, pour les populations périurbaines, de se tenir informer de la « vie de la cité » voisine et de se sentir impliquer dans un quotidien commun relaté par les journaux (Raffou I., 1988 ; Rousseau M.-P., 1988). Malgré le développement d'Internet et des nouvelles technologies de l'information, les quotidiens régionaux conservent une importante clientèle de lecteurs et restent donc des vecteurs de diffusion de l'information efficaces.

Dans la métropole nantaise, le plus connu et distribué de tous – qui détient aussi le titre de quotidien régional le plus « tiré » en France – est Ouest France. Les chiffres obtenues auprès de sa rédaction rendent bien compte de son importance dans la vie du Grand Ouest de la

¹⁶⁷ C'est la présentation qui en est faite sur www.radio-fidelite.com.

France : 782 822 exemplaires diffusés en moyenne par jour en 2003, douze départements entièrement couverts ¹⁶⁸, 9 430 exemplaires quotidiens destinés à Paris et aux régions touristiques françaises. Alliant actualités internationales et nationales à une couverture régionale, départementale, cantonale et même communale de la vie quotidienne, Ouest France propose donc une multitude d'éditions adaptées au lieu de résidence des lecteurs. C'est ainsi que dans le seul département de Loire-Atlantique, quatre éditions différentes sont disponibles (Carte 25).

Carte 25 : Contenu géographique des quatre éditions du journal Ouest-France en Loire-Atlantique en 2005



Si la prise de connaissance des zones de distribution ne nous a pas été accordée par le service Recherche et Développement du journal, la portée géographique de chaque édition – en fonction des communes traitées à l'intérieur – l'a été. Dans notre quête des liens entre unité urbaine centrale et espaces périurbains, la présence ou non de pages traitant de l'actualité nantaise ou nazairienne prend tout son sens ; le lecteur qui privilégie la plupart du temps l'édition traitant de sa commune de résidence va-t-il pouvoir avoir accès, dans le même journal, à des informations concernant la « ville » voisine ? De cette réponse peut dépendre l'instauration d'une familiarité avec le pôle urbain voisin ou, au contraire, une forme d'hermétisme à ce qui s'y passe.

Contrairement aux zones de diffusion de stations de radios, les aires géographiques traitées dans les différentes éditions de Ouest France ne correspondent pas, loin s'en faut, aux limites de la métropole Nantes – Saint-Nazaire (Carte 25). La raison en est simple : ce découpage

¹⁶⁸ En 2003, la diffusion quotidienne des exemplaires de Ouest France s'est répartie comme suit : 134 226 en Ille-et-Vilaine, 113 210 en Morbihan, 111 796 en Loire-Atlantique, 96 338 en Côtes-d'Armor, 71 152 en Vendée, 52 988 dans le Calvados, 46 816 dans le Finistère, 41 239 en Mayenne, 34 147 dans la Manche, 25 133 en Sarthe, 24 229 en Maine-et-Loire et 22 118 dans l'Orne.

se base sur des délimitations dont la dynamique métropolitaine n'est pas tributaire comme l'axe ligérien, les limites cantonales ou les périmètres des circonscriptions administratives. L'exemple des communes-échantillon, toutes périurbaines, rend bien compte du côté arbitraire de cette partition dans un contexte métropolitain. Par exemple, alors que les habitants de Saint-Etienne-de-Montluc vont acheter l'édition de Nantes où, en plus d'y voir figurer leur commune, l'ensemble des onze pages-type sont consacrées à Nantes et à sa banlieue, les habitants de Bouée vont lire l'édition Saint-Nazaire – La Baule où l'actualité nantaise est totalement occultée. Le même cas de figure se présente pour les populations de Mauves-sur-Loire et celles voisines du Cellier ou d'Oudon astreints aux seules nouvelles d'Ancenis. Les populations de Nort-sur-Erdre et de Joué-sur-Erdre sont soumises au même régime. Victimes des limites départementales, les ménages de la vendéenne Bernardière puisent leur actualité communale dans l'édition Vendée Est de Ouest-France qui ne mentionne absolument pas les vicissitudes de la vie nantaise.

Même sans données géographiques précises en notre possession, nous savons que les zones de distribution du journal vont au-delà du découpage basé sur le seul contenu des éditions. Mais cette compensation ne peut agir qu'aux marges de chaque aire géographique et l'espace métropolitain nantaise est, au final, morcelé entre quatre éditions. La diffusion d'urbanité par le biais de ce grand quotidien régional est donc beaucoup plus limitée que celle permise par les ondes radiophoniques. Autant par le biais du premier, des communes périurbaines proches de Nantes peuvent se retrouver isolées « éditorialement » de la ville-centre, autant les secondes dépassent souvent les limites de l'onde d'urbanisation pour diffuser « la parole urbaine » à des populations qui ne deviendront probablement périurbaines que dans quelques années.

Au final, tous les éléments qui influent sur la nature de l'urbanité et sur sa diffusion, les migrations résidentielles (chapitre 4) comme les déplacements du quotidien (chapitre 5), l'histoire du développement urbain (chapitre 6) comme les sources multiples d'urbanité (chapitre 7) façonnent diversement le contexte local des communes-échantillon au point que ces communes s'insèrent dans une typologie de nouveaux lieux périurbains d'urbanité, hors la ville dense.

2 De nouveaux lieux d'urbanité dans les espaces périurbains nantais

La double approche, celle théorique de l'urbanité et celle plus pragmatique du terrain, nous incite à penser que parmi les communes-échantillon, il se dégage différents types de lieux d'urbanité dans lesquels la nature des liens unissant espaces périurbains et pôle urbain voisin varient de façon nette.

Intégrant des données ayant trait à la fois au positionnement géographique local, aux caractéristiques démographiques des habitants, à l'organisation des deux formes de mobilités des ménages - résidentielle et du quotidien - et à la capacité d'accueil des municipalités et des populations, ces lieux périurbains d'urbanité peuvent être identifiés à travers six modèles distincts ; chacun d'entre eux est représenté par une ou plusieurs communes-échantillon.

Toutefois, dans des espaces (périurbains) où les dynamiques territoriales sont, plus encore qu'ailleurs, en constante évolution, il faut souligner la perméabilité entre ces différents types de lieux d'urbanité : une commune x correspondant à un profil y à une période t peut appartenir à un profil z quelques années plus tard. Les profils communaux ne sont en rien figés et une analyse prospective sur notre panel communal le mettra en évidence.

2.1 Les lieux périurbains à urbanité prégnante (Aigrefeuille, Le Bignon)

Situés à faible distance - dix à vingt kilomètres - de la ville-centre, les lieux périurbains à urbanité prégnante (Figure 13) sont des communes au poids démographique moyen - entre 2 000 et 4 000 habitants - disposant d'un niveau d'équipement variable – de quinze à trente équipements de base.

Ayant connu deux cycles de périurbanisation intense, dans les années soixante-dix et au début des années quatre-vingt d'abord, depuis 1998 ensuite, ces communes possèdent une population relativement jeune où les « 0-14 ans » et les « 30-44 ans » sont sur représentés, où le nombre d'enfants par ménage est généralement de deux ou trois et où la taille moyenne communale des ménages est, de ce fait, assez élevée - entre 2.7 et 2.8 personnes par ménage.

Concentrant une forte proportion d'ouvriers, d'employés et de professions intermédiaires, les populations locales présentent aussi un taux d'activité féminine élevé (53 à 57 %) en relation avec la nécessité, pour beaucoup de ménages, de financer l'accession à la propriété en maison individuelle.

Communes ne disposant souvent ni de gare ferroviaire - ou alors mal desservie - ni de desserte d'autocars – ou alors mal cadencée -, elles obligent leurs actifs à utiliser massivement leur voiture particulière - pour 80 à 86 % d'entre eux – afin de se rendre sur leur lieu de travail situé très souvent dans le pôle urbain voisin - pour 50 à 75 % des chefs de famille et pour 40 à 60 % de leurs conjoints ; un réseau routier performant facilite ces pérégrinations quotidiennes. La commune de résidence ne propose des emplois qu'à une faible minorité - moins de 20 % - de ses habitants.

Les ménages des lieux périurbains à urbanité prégnante ont quasi majoritairement - pour 45 à 65 % d'entre eux - résidé dans l'agglomération nantaise (ou nazairienne) auparavant ; ils sont

venus s'installer dans le logement actuel pour des raisons professionnelles - pour 15 à 30 % - et en raison d'un manque d'espace en ville - pour 15 à 30 % également -, les deux raisons majeures restant l'accession à la propriété et à la maison individuelle. Cette installation résidentielle s'est souvent faite en adéquation avec les desiderata de localisation des ménages même si parfois, cela a pu représenter une situation de compromis par rapport à l'objectif premier d'habiter une commune de banlieue. Favorisée par des politiques communales d'ouverture assez large à l'urbanisation – bien qu'un contrôle récent plus strict modère cette orientation -, l'installation des ménages peut se réaliser sur des parcelles dont la taille s'amenuise depuis une petite dizaine d'années. Des lotissements communaux et privés, mitoyens ou proches du bourg, accueillent ainsi de nombreuses personnes non originaires de la commune. L'intégration de celles-ci dans la société locale se réalise harmonieusement grâce aux démarches des municipalités - sites Internet, plaquettes de présentation, etc. -, à l'investissement de ces nouveaux arrivants dans la vie politique - notamment au Conseil Municipal - et à leur inscription dans le voisinage ; des erreurs politiques ou urbanistiques passées peuvent, ici ou là, être la source de tensions encore perceptibles entre anciens et nouveaux résidents mais cela représente des épiphénomènes.

Si l'on peut qualifier de *prégnante*¹⁶⁹ l'urbanité rencontrée, c'est que beaucoup d'éléments locaux tendent à reproduire les conditions de sociabilité urbaine : densité de l'habitat dans les lotissements, côtoiement assez important des habitants par une vie locale dynamique, modes de vie en contact permanent avec la citadinité de centre-ville ou la « pseudo urbanité » des centres commerciaux périphériques par des déplacements fréquents dans l'agglomération urbaine voisine.

Sur ce dernier point, en effet, nombreuses sont les raisons de déplacements au quotidien des ménages vers la ville (Figure 14) – au-delà du lieu de travail.

¹⁶⁹ Définition du mot *prégnante* (www.tv5.org): qui prédomine, qui s'impose à l'esprit, qui est particulièrement expressif par rapport au reste.

Figure 13 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité prégnante

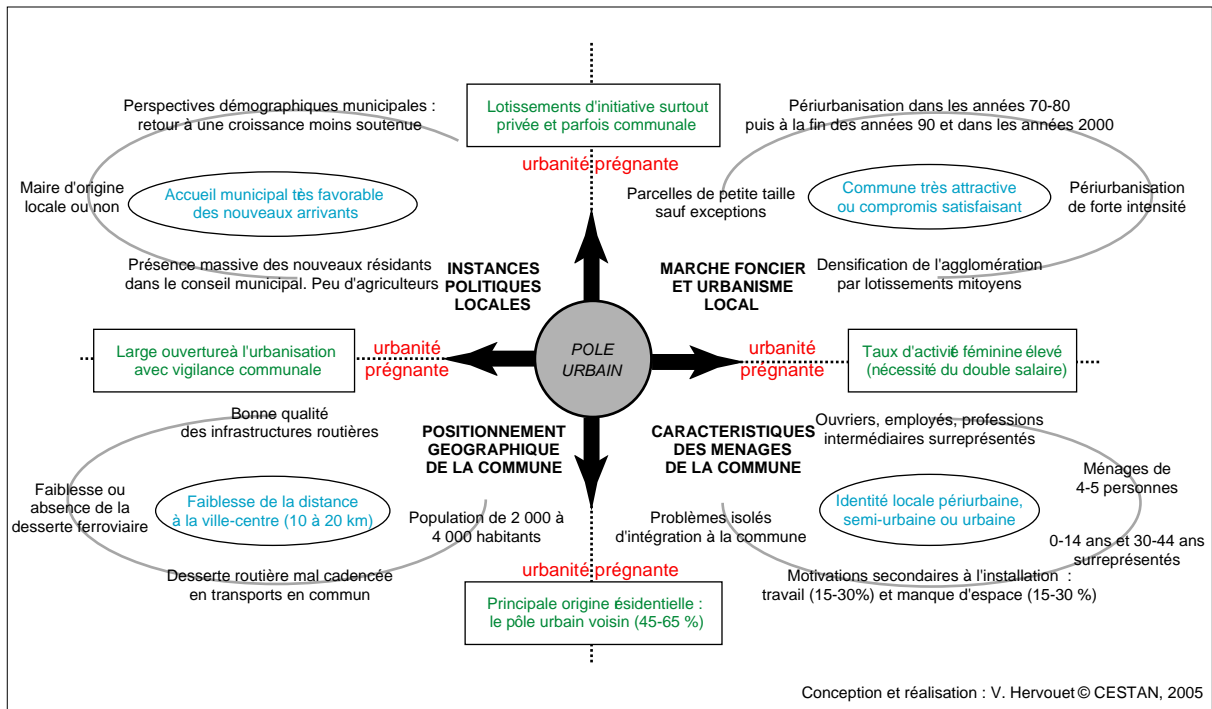
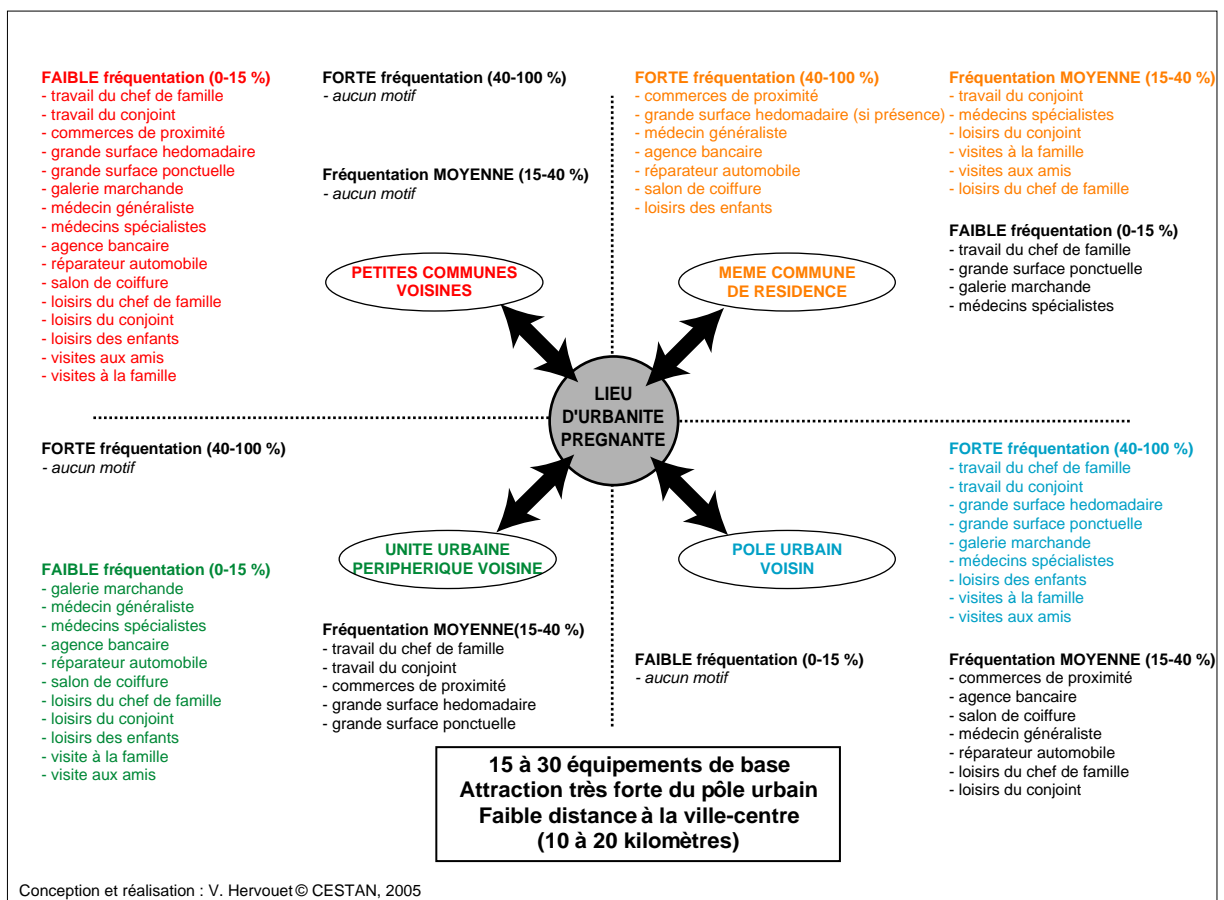
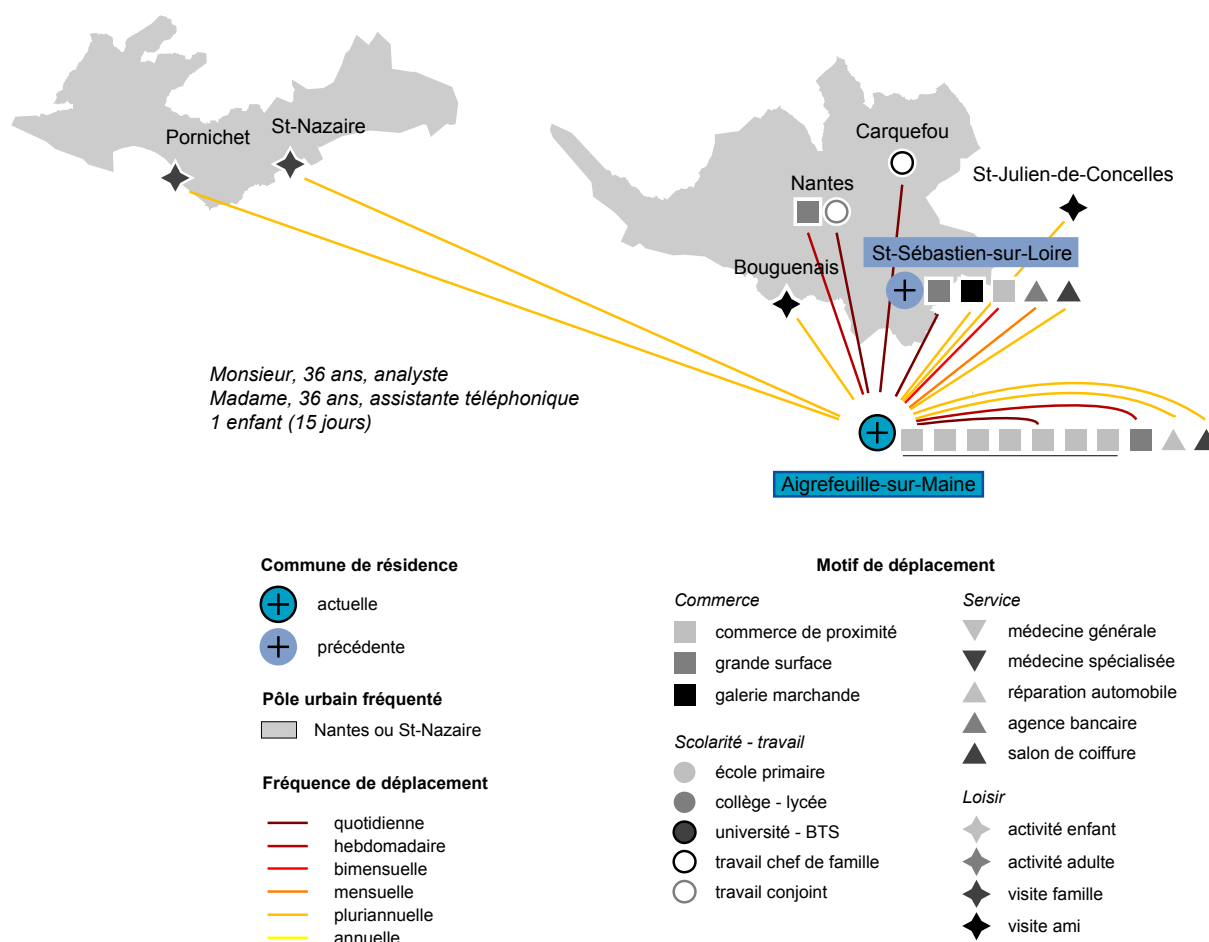


Figure 14 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité prégnante



Aux attaches familiales et amicales passées, se greffent assez classiquement les courses alimentaires en grande surface, la fréquentation des galeries marchandes et des médecins spécialistes ; par contre, de façon plus originale, l'offre en commerces et services relativement étoffée de ces communes - certes supérieure à Aigrefeuille-sur-Maine qu'au Bignon – n'empêche pas une part importante des habitants de se déplacer dans le pôle urbain voisin pour profiter des commerces de proximité – pour 10 à 50 % d'entre eux -, d'un médecin généraliste - pour 10 à 30 % -, d'une agence bancaire - pour 15 à 35 % -, d'un garage automobile - pour 10 à 25 % - ou d'un salon de coiffure - pour 15 à 30 % des ménages. Les activités de loisirs, pour 15 à 30 % des chefs de famille, pour 10 à 25 % des conjoints et pour 45 à 55 % des enfants, n'échappent pas à cette attirance permanente pour le pôle urbain nantais ou nazairien. Cela ne signifie pas pour autant que la commune de résidence ne soit pas fréquentée lors les multiples activités de la vie quotidienne : c'est même, la plupart du temps, plus de la moitié de la population qui prétend le contraire.

Carte 26 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité prégnante



Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
 Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Dans des cas de chefs-lieux de canton comme Aigrefeuille-sur-Maine, la commune a tout de même quelques atouts à faire valoir même si l'agglomération nantaise - voire parfois l'unité urbaine voisine de Clisson - réduit son influence locale et cantonale.

Preuve de la présence ambiante de la ville due à sa proximité, les habitants des lieux périurbains à urbanité prégnante se perçoivent soit urbains – pour 5 à 10 % - soit périurbains - pour 10 à 25 % - soit semi-urbains - pour 15 à 20 % d'entre elles. En somme, c'est entre un tiers et la moitié des personnes interrogées qui reconnaissent un caractère urbain (partiel ou total) à leur mode d'habiter et à leur cadre de vie résidentiel.

Illustration de ce fait, les déplacements d'un ménage vivant à Aigrefeuille-sur-Maine (Carte 26) soulignent qu'en dehors de la commune de résidence, la *quasi* intégralité des pérégrinations se dirigent vers le pôle urbain voisin. Seuls les parcours pour rendre visite à la famille ou aux amis paraissent échapper partiellement à cette logique radiale.

2.2 Les lieux périurbains à urbanité recherchée (Mauves)

Les lieux périurbains à urbanité recherchée (Figure 15) présentent de nombreuses similitudes avec ceux à urbanité prégnante : communes situées à proximité de la ville-centre – de dix à quinze kilomètres, elles sont moyennement peuplées - moins de 4 000 habitants - et disposent d'un niveau d'équipements modeste à moyen – de quinze à trente équipements de base.

Ce qui les différencie fondamentalement toutefois, c'est la relative jeunesse du processus de périurbanisation dans les lieux périurbains à urbanité recherchée ; alors que celles à urbanité prégnante ont déjà connu ce processus dès les années soixante-dix, des communes comme Mauves-sur-Loire n'assistent véritablement à l'arrivée massive de populations en provenance du pôle urbain voisin que depuis la fin des années quatre-vingt-dix ; auparavant, l'urbanisation d'intensité beaucoup plus faible ne se fait qu'à travers l'accession à la propriété de ménages d'origine locale, locataires ou vivant dans les foyers parentaux. Le caractère récent de la périurbanisation explique la sous-représentation locale des « 15-29 » ans, les enfants des nouveaux arrivants n'ayant pas encore atteint cette tranche d'âge. Toutefois, la poursuite, aussi modeste soit-elle, d'une urbanisation locale depuis les années soixante-dix contribue à ce que la structure des ménages reste assez proche des lieux à urbanité prégnante : les couples avec deux ou trois enfants - surtout en bas âge - sont bien représentés et la taille moyenne d'un ménage malvéen est quasiment identique - 2.72 personnes - à celle des communes de la catégorie précédente.

Si l'on y retrouve, de la même façon, une sur représentation des ouvriers et des professions intermédiaires, les employés y sont en moins présents. Par ailleurs, le taux d'activité féminine reste relativement moyen (48 %) même s'il est en hausse importante depuis quelques

années. La double activité a pris du retard dans les années soixante-dix et quatre-vingt car elle est restée moins développée que dans les espaces soumis à une périurbanisation intense dès cette période – toujours en rapport avec la nécessité de financer l'accession à la propriété.

Bien que la voiture soit tout aussi massivement utilisée que dans les lieux d'urbanité prégnante – par 83 % des ménages de Mauves -, la présence des transports en communs – avec une gare ferroviaire - a constitué un levier important pour attirer les populations en provenance de l'agglomération nantaise voisine. Avec un soutien municipal actif – le parking près de la gare a été agrandi et l'adhésion de la commune à Nantes Métropole en 2002 a permis de faciliter l'usage du train ¹⁷⁰ - cette offre en transports demeure pérenne et compétitive. Elle est en adéquation avec les attentes locales car, tous modes de transports confondus, 40 à 75 % des chefs de famille et 40 à 60 % de leurs conjoints se rendent à Nantes et dans sa banlieue pour y travailler ; l'emploi local n'est pas, là encore, à même de fournir de l'activité aux populations résidentes.

Arrivant majoritairement de la ville-centre ou de sa banlieue – pour 60 à 70 % -, les occupants des lotissements de ces lieux périurbains à urbanité recherchée ont agi essentiellement selon une logique résidentielle centrifuge prenant en compte - au-delà de l'accession à la propriété et l'habitat en maison individuelle -, les mutations ou changements professionnels et la volonté d'acquérir plus d'espace de vie ; cette démarche est identique à celle des habitants des communes à urbanité prégnante. La proximité de la ville-centre et surtout de sa banlieue permet de parvenir à l'adéquation entre le désir des nouveaux arrivants de ne pas trop s'éloigner du centre de la métropole et leur décision d'acheter un terrain sur lequel faire construire une maison. Cette conjonction est aussi facilitée par la forte volonté municipale d'ouvrir l'espace communal aux lotissements d'initiatives privées ; la Commune assure par ailleurs elle-même la mise sur le marché de quelques parcelles.

En rupture avec la logique patrimoniale des propriétaires locaux qui prévalait jusqu'au début des années quatre-vingt-dix, l'urbanisation se fait au prix assumé de la réduction des parcelles constructibles proposées. Les lotissements se développant en contiguïté au bourg, c'est à une réelle densification globale de celui-ci et de ses environs immédiats que l'on assiste.

¹⁷⁰ Avec un simple ticket de bus, on peut emprunter le train pour aller à Nantes ou dans sa banlieue.

Figure 15 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité recherchée

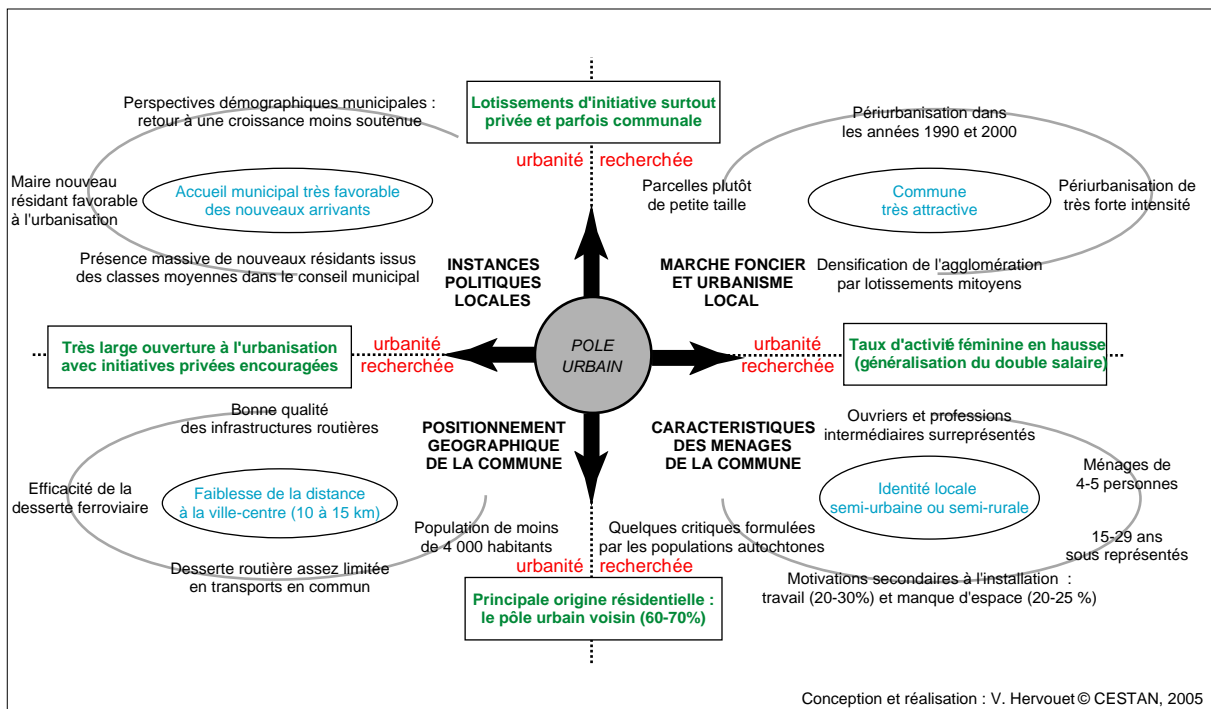
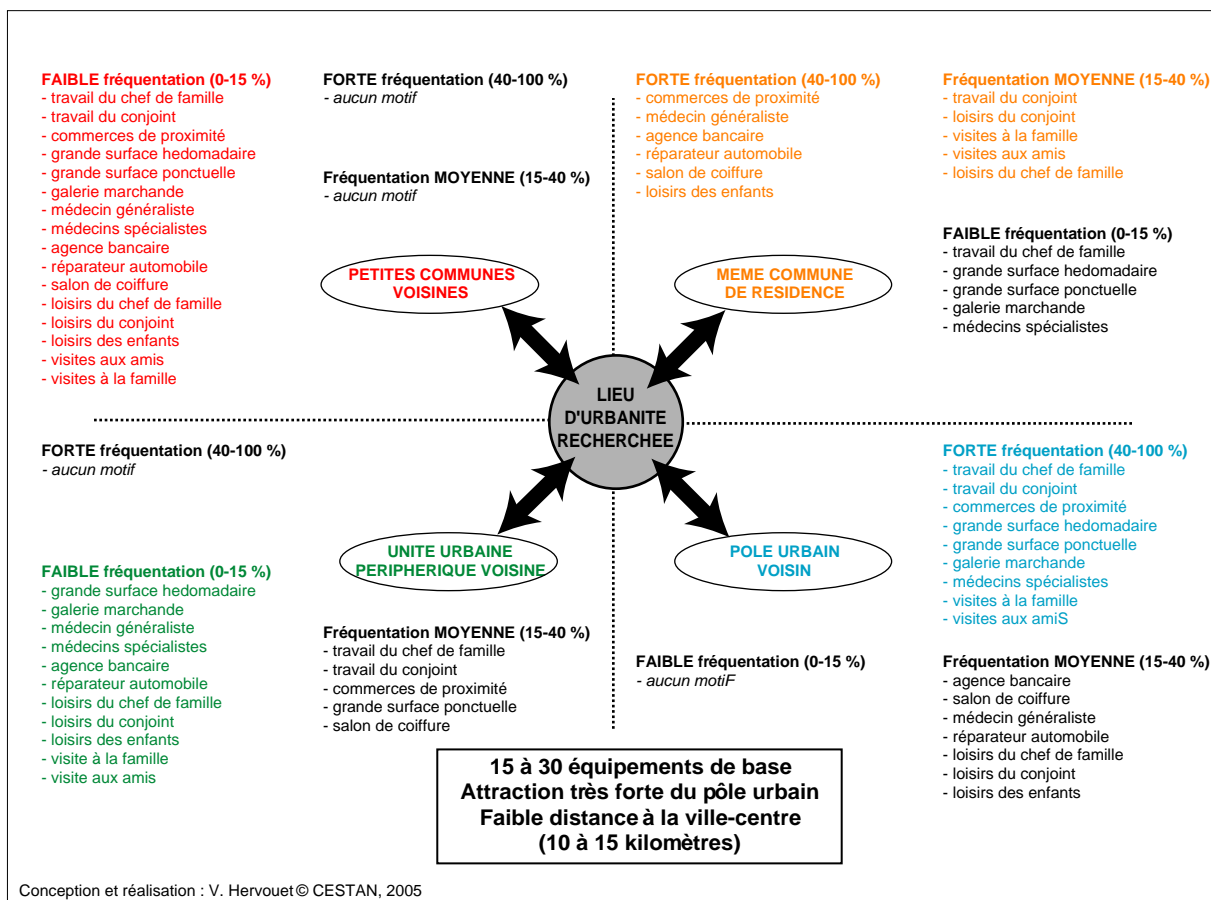


Figure 16 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité recherchée



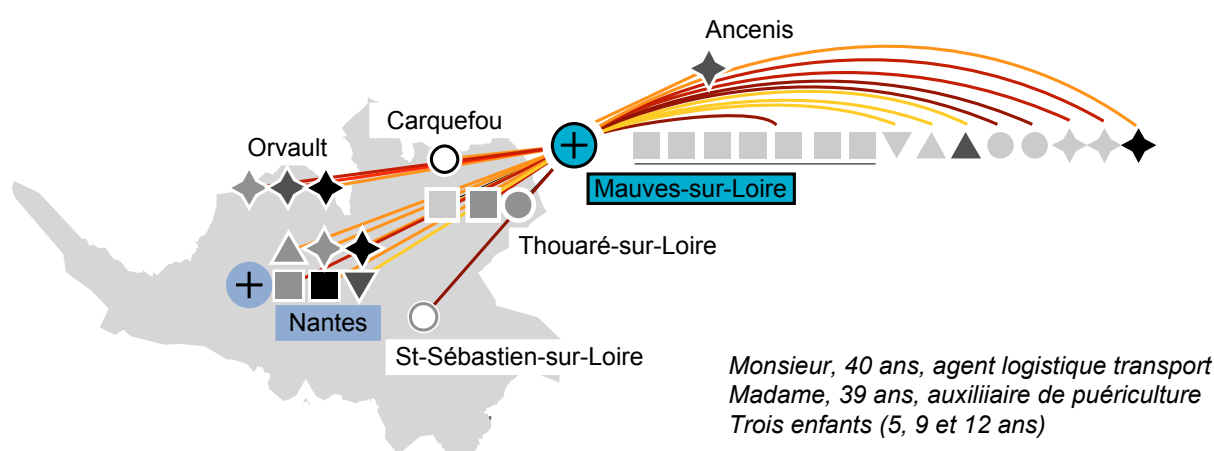
Investi progressivement depuis les années soixante-dix par une majorité de nouveaux résidents appartenant aux classes moyennes, le Conseil Municipal se montre très enclin à faciliter et à susciter l'arrivée de nouvelles populations : cela va de paire avec un effort de visibilité de la commune au sein des instances intercommunales nantaises et l'acceptation concomitante d'un positionnement communal parmi des communes urbaines, citadines même pour être plus précis. Bien que voulant faire de sa commune, l'« écrin vert » de la communauté urbaine, le maire ne cache pas l'amour qu'il porte à la ville-centre et son désir de s'en rapprocher. Toutefois, la montée du trafic automobile dans le bourg – de plus en plus pointée du doigt par des résidents originaires de la commune – et le risque de dégradation des conditions de vie locales incitent les élus municipaux à tabler sur un retour à une croissance démographique communale moins soutenue.

Si les lieux périurbains à urbanité recherchée sont moins imprégnés de l'urbanisation des années soixante-dix et quatre-vingt qu'ailleurs – à distance identique de la ville-centre -, les déplacements actuels au quotidien des ménages sont tout autant dirigés - voire plus - vers le pôle urbain voisin (Figure 16).

Certes, la commune de résidence contente la majorité des besoins en commerces et services de proximité. Néanmoins, une grande part des ménages - de 10 à 30 % - effectue également des pérégrinations dans la ville-centre ou dans sa banlieue pour ces mêmes fins. Comme nous l'avons déjà souligné (chapitre 5), les courses alimentaires, la fréquentation des galeries marchandes, la consultation de médecins spécialistes se réalisent de manière quasi exclusive dans le pôle urbain. Mais l'importance des relations amicales - pour 40 à 75 % des ménages - et familiales - pour 45 à 65 % - qui y ont cours sont révélatrices des liens étroits qui unissent ce type de lieux périurbains d'urbanité à l'agglomération voisine. Ce n'est donc finalement pas surprenant de relever que de 10 à 30 % des ménages de Mauves affirment avoir des activités de loisirs à Nantes ou dans sa banlieue. Seule l'auto définition identitaire des particuliers laisse entrevoir que la diffusion de l'urbanité en ces lieux n'a pas encore atteint le stade de celui des lieux périurbains à urbanité prégnante : par exemple, la population malvéenne revendique encore, pour la moitié du panel, le qualificatif de « semi-rurale » qu'elle préfère à celui de « semi-urbaine » - auquel 20 à 30 % des personnes sondées s'identifient ; l'affirmation du caractère « urbain » ou « périurbain » recueille, par ailleurs, encore assez peu de suffrages. Le changement de contexte local est encore assez récent dans les mentalités et la population « de souche », encore nombreuse, continue à jouer un rôle de garant des valeurs locales traditionnelles empreintes de ruralité.

Cela va à l'encontre de l'orientation urbaine des déplacements d'un ménage-type de cinq personnes à Mauves-sur-Loire (Carte 27). Hormis les besoins banaux de cette famille (commerces et services de proximité, écoles et activités de loisirs pour les enfants) que la commune de résidence ait à même de contenir, les autres pérégrinations s'effectuent vers et dans le pôle urbain voisin : les deux conjoints y travaillent, y font leurs courses, y déposent leur enfant au collège, y ont leur banque et y pratiquent leurs activités ; le week-end est aussi le moment d'y retourner pour y fréquenter famille et amis.


Carte 27 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité recherchée









Commune de résidence

-  actuelle
-  précédente

Pôle urbain fréquenté




-  Nantes ou St-Nazaire

Fréquence de déplacement






-  quotidienne
-  hebdomadaire
-  bimensuelle
-  mensuelle
-  pluriannuelle
-  annuelle

Motif de déplacement






Commerce

-  commerce de proximité
-  grande surface
-  galerie marchande

Scolarité - travail

-  école primaire
-  collège - lycée
-  université - BTS
-  travail chef de famille
-  travail conjoint

Service

-  médecine générale
-  médecine spécialisée
-  réparation automobile
-  agence bancaire
-  salon de coiffure

Loisir

-  activité enfant
-  activité adulte
-  visite famille
-  visite ami

Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

2.3 Les lieux périurbains à urbanité contrôlée (Le Cellier, Oudon)

A distance plus grande de Nantes - entre quinze et vingt-cinq kilomètres -, les lieux à urbanité contrôlée (Figure 17) concernent des communes comptant de 2 000 à 4 000 habitants.

Cette double limite est importante dans le sens où elle instaure un compromis entre le fait que l'agglomération urbaine soit suffisamment proche pour que son influence s'y manifeste de façon perceptible et le fait que la population, sous l'effet de la périurbanisation, atteigne une taille assez importante sans toutefois générer une urbanité endogène caractéristique des lieux périurbains à urbanité relayée. Dans un positionnement intermédiaire donc, ces communes s'avèrent assez bien équipées - entre vingt et trente équipements de base - sans pouvoir prétendre atteindre l'autonomie de « véritables bourgs-centres » (Jousseau V., 1998, p. 181). Ces situations communales médianes entre petites communes et petites villes sont la résultante d'un phénomène de périurbanisation débutée dans les années soixante et qui a perduré, à une intensité moyenne et assez régulière, jusqu'à nos jours. De ce fait, bénéficiant d'un renouvellement régulier de leurs populations, les lieux périurbains à urbanité contrôlée présentent *a priori* toutes les caractéristiques des lieux d'urbanité prégnante : une proportion importante des « 0-14 ans » et des « 30-44 ans », un taux d'activité féminine élevé (52 à 53 %), une utilisation massive de l'automobile (84 %), une modestie ou une absence des dessertes en transports collectifs. Néanmoins, d'autres facteurs les en distinguent : les ménages de deux personnes y sont plus nombreux ; la taille moyenne des ménages y est souvent plus faible - seulement 2.60 personnes par ménage au Cellier ; au-delà de la récurrente sur représentation des ouvriers et des employés, les artisans, les commerçants et les chefs d'entreprise y sont proportionnellement plus nombreux.

Plus éloignées du pôle urbain, les actifs des lieux périurbains à urbanité contrôlée sont moins nombreux à travailler dans l'agglomération nantaise, chez les chefs de famille - de 40 à 60 % - comme chez leurs conjoints - de 30 à 50 %. Mais cette décroissance n'est pas imputable au seul positionnement géographique communal ; les politiques locales en matière d'urbanisation jouent un rôle décisif. Ainsi, bien que ces communes soient assez prisées à l'échelle métropolitaine - selon un scénario de compromis satisfaisant (Figure 6) - elles intègrent délibérément une logique résidentielle locale plus rurale qu'elles privilégient. En effet, soucieux de préserver un cadre de vie assez peu dense et d'inspiration champêtre, les conseils municipaux et leurs maires s'évertuent à juguler une périurbanisation qui serait intense si seuls les mécanismes économiques du marché foncier intervenaient.

Figure 17 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité contrôlée

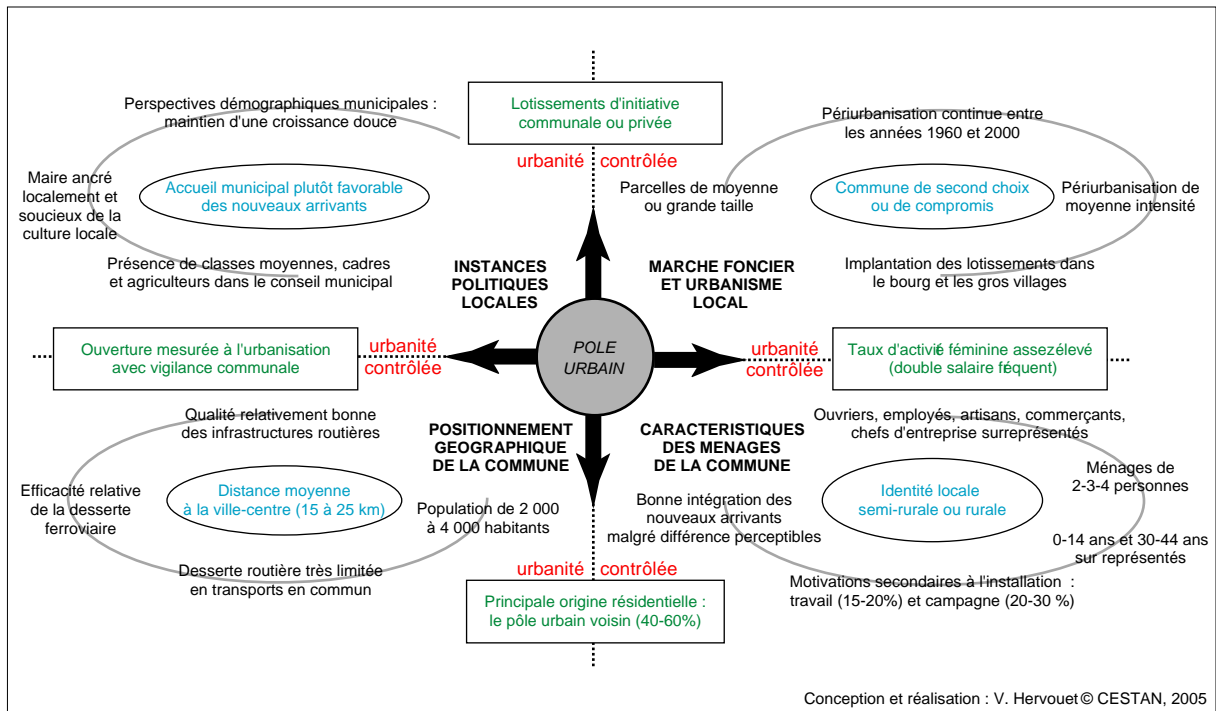
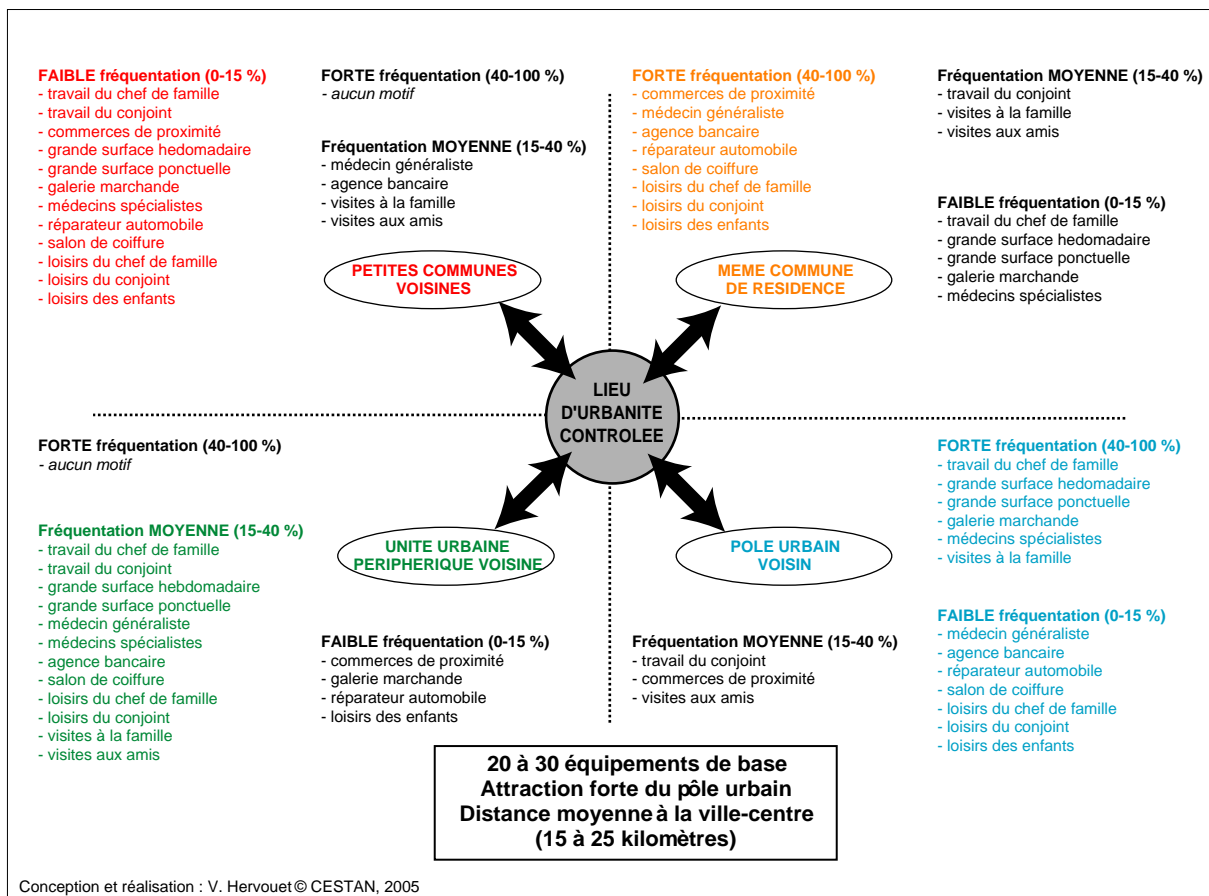


Figure 18 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité contrôlée



Le « contrôle » de l'urbanité prend ainsi plusieurs formes : les grandes opérations immobilières qui densifient « exagérément » le tissu local sont refusées par les municipalités ; une part importante des constructions se réalise dans des hameaux ; une qualité paysagère et environnementale de construction est imposée afin de préserver le milieu naturel. Pour expliquer cette orientation politique tranchée, la personnalité et le profil des élus locaux sont déterminants : les maires sont des élus ancrés localement – quand ils n'y ont pas toujours vécu – qui prêtent une attention particulière à la défense de la « culture locale » ; de même, les conseils municipaux intègrent certes des classes moyennes issues de la périurbanisation mais conservent surtout des agriculteurs et des cadres – parfois notables - de la société rurale traditionnelle.

Résultante de l'intégration mesurée de populations urbaines, les ménages résidant dans ces communes sont moins nombreux à se déplacer vers le pôle urbain voisin (Figure 18).

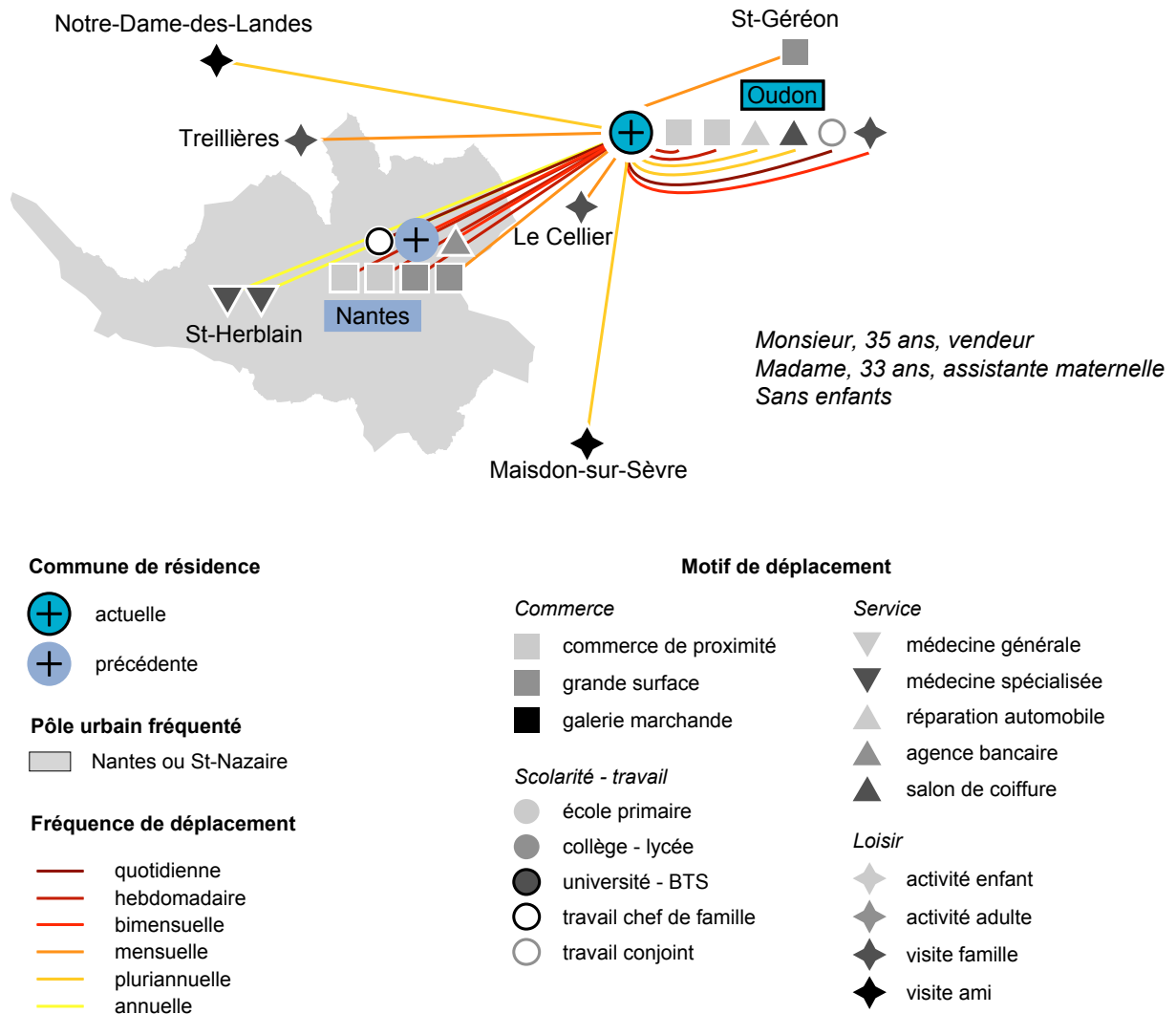
Les besoins en services et commerces de proximité sont souvent contentés dans la commune de résidence même. Au vu de l'éloignement géographique de la ville-centre, des unités urbaines périphériques voisines - telle Ancenis pour Oudon – exercent une attraction commerciale, médicale et économique sur ces lieux périurbains à urbanité contrôlée. Politiquement, d'ailleurs, ces derniers privilégient un rapprochement avec ces unités urbaines plutôt que « *de se faire manger par le géant urbain où [ils n'auraient] pas le droit au chapitre* » (maire du Cellier, août 2003).

Enfin, si la diffusion d'urbanité reste sous contrôle dans ces communes périurbaines, c'est aussi dû à la gestion locale des équipements, en aval de l'arrivée de populations. Ainsi, les ménages périurbains qui se sont installés sur la commune – car les municipalités n'interdisent pas l'implantation mais la contrôlent – sont incités à rester très en lien avec le pôle urbain voisin s'ils veulent conserver des services (notamment commerciaux) et des activités (souvent de loisirs) dont ils jouissaient auparavant en ville : face aux demandes de nouveaux équipements dans la commune (supermarché, associations, infrastructures diverses), les élus locaux se montrent réticents à y apporter une réponse favorable. Cette divergence de vue traverse plus largement l'ensemble de la société locale, créant une certaine incompréhension entre anciens et nouveaux résidents sur le mode de vie ou les formes de sociabilité. Toutefois, cela prend rarement des proportions mettant en péril la tranquillité communale.

Les déplacements d'un ménage actif résidant à Oudon (Carte 28) reflètent parfaitement la logique intermédiaire dans laquelle se placent les lieux périurbains à urbanité contrôlée : si Monsieur et Madame partagent leur pérégrinations de façon équilibrée entre la commune de résidence – où elle travaille – et le pôle urbain voisin – où lui travaille – ils ne répugnent pas à briser cette dichotomie en fréquentant parfois l'unité urbaine périphériques voisine – comme le

supermarché de Saint-Géréon en banlieue d'Ancenis, parfois une commune proche – de la famille au Cellier - ou encore d'autres espaces périurbains – des amis et de la famille à Maisdon-sur-Sèvre, Treillières, Notre-Dame-des-Landes.

Carte 28 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité contrôlée



Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

2.4 Les lieux périurbains à urbanité relayée (Nort, Herbignac)

Distants d'au moins quinze kilomètres de la ville-centre, les lieux périurbains à urbanité relayée (Figure 19) sont constitués de communes de plus de 4 000 habitants ; ce sont, en fait, celles que nous avons désigné précédemment comme « unités urbaines périphériques » à ceci près que ce vocable englobe d'éventuelles communes banlieues attenantes si la commune n'est pas géographiquement isolée. Suffisamment éloignées de la ville-centre pour acquérir une part

d'autonomie par rapport à celle-ci, ces communes peuvent également s'appuyer sur un niveau d'équipement important – trente équipements de base sur trente-six possibles - pour exercer leur influence dans un rayon de dix à vingt kilomètres alentour. Si Herbignac et Nort-sur-Erdre correspondent tout à fait à ce profil, Saint-Etienne-de-Montluc représente un « cas limite » en raison de la quinzaine de kilomètres qui la sépare de Nantes, distance à diviser de moitié si l'on tient compte des premières communes de banlieue que sont Saint-Herblain, Couëron et Orvault. Les investigations de terrain ont montré clairement que malgré son haut niveau d'équipement et sa taille démographique importante (6 231 habitants en 1999), l'influence nantaise y est très perceptible. Ce dernier point nous conduit à ne pas considérer Saint-Etienne-de-Montluc comme un lieu périurbain à urbanité relayée à part entière ; son cas sera donc abordé plus tard.

A la croisée de logiques résidentielles locales, périurbaines et métropolitaines - avec l'afflux de populations venues de la région parisienne ou de grandes villes de provinces -, ces communes ont été très tôt soumises à un important processus d'urbanisation sous forme de lotissements. Ainsi, la demande locale et la périurbanisation ont alimenté un marché foncier concurrentiel dès les années soixante, dynamique qui se poursuit et se renforce encore avec la métropolisation, en ce début de XXI^e siècle. Malgré leur niveau supérieur de population, ces communes présentent quelques caractéristiques présentes dans des communes périurbaines plus petites : une sur représentation des « 0-14 ans » et des « 30-44 ans », une forte proportion de ménages de cinq personnes. Néanmoins, elles s'en distinguent par une plus grande mixité socioprofessionnelle de leur population, par une présence plus affirmée des familles de trois personnes - pour une taille moyenne des ménages de seulement 2.58 à 2.65 personnes à Nort et Herbignac - et un taux d'activité féminine relativement faible – compris entre 49 à 54 %.

Si elles sont le siège d'une « urbanité relayée », c'est que ces communes présentent des liens particuliers avec l'agglomération, liens empreints de mimétisme et d'attraction. En effet, elles possèdent une forte densité de population, proposent un décorum urbain – même si ce n'est que dans le périmètre géographique restreint du centre historique et commercial -, disposent d'une offre étoffée de commerces et de services et permettent un côtoiement des passants qui n'est pas sans rappeler très partiellement l'ambiance citadine de la ville-centre. Communes très attractives du fait de tous ces éléments, elles ont attiré à elles de nombreux ménages issus de l'agglomération urbaine voisine qui, par leurs modes de vie imprégnés de la ville, par leur exigence d'équipements, se satisfont de cette ville en miniature.

Figure 19 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité relayée

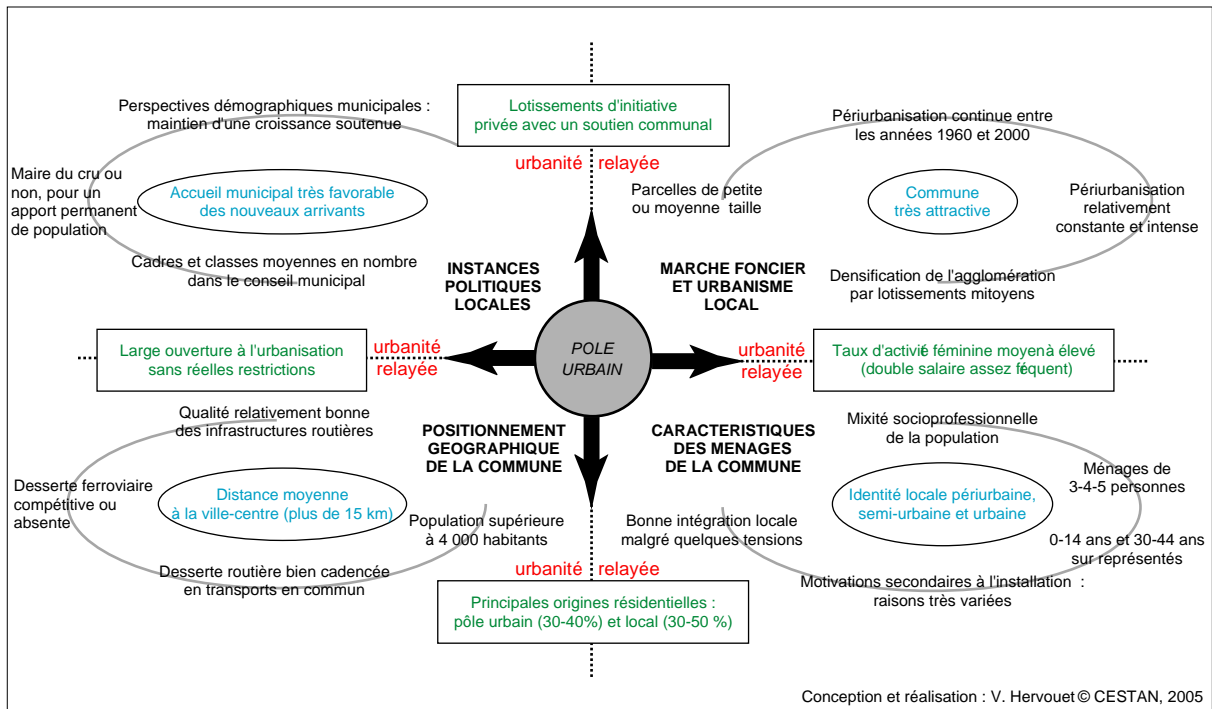
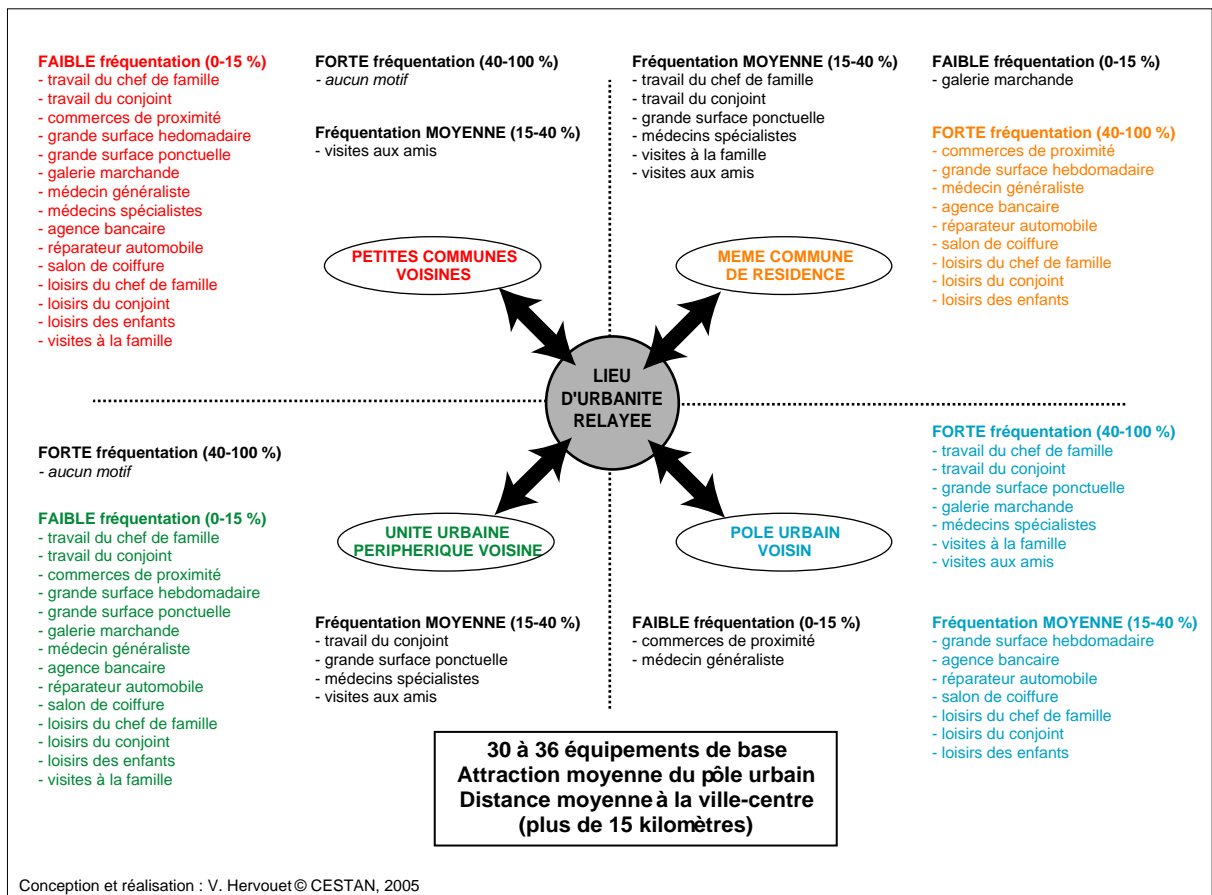


Figure 20 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité relayée



Les acteurs politiques locaux contribuent souvent à renforcer cette attractivité : les maires, originaires ou non de la commune, prônent une ouverture de leur commune à l'urbanisation afin de renouveler en permanence leur population et d'éviter un vieillissement trop important de la société locale ; personnes habituées par leur profession - chef d'entreprise, directeur, gérant, etc. - ou par leurs responsabilités - conseiller général, mandats régionaux ou nationaux divers - à être très réactifs à leur environnement, ils s'efforcent de concilier à la fois une gestion sociale attentive basée sur des efforts en matière d'intégration des personnes et de cohésion locale et, en même temps, une gestion foncière et urbanistique beaucoup plus pragmatique à travers la lutte contre la dispersion de l'habitat (le mitage), une entente entre municipalités et aménageurs privés ; la réduction de la taille des parcelles pour obéir aux lois du marché foncier actuel et compenser la flambée des prix des terrains à bâtir fait aussi partie de cette démarche équilibrée. Ces orientations politiques sont soutenues par des conseils municipaux où la société de notables s'est fondue progressivement et sans trop de heurts avec les habitants non originaires de ces communes.

Si le niveau d'équipement local offre un premier « palier d'urbanité » pour les populations des communes environnantes moins bien pourvues, les habitants de ces lieux périurbains à urbanité relayée sont plus facilement enclins à fréquenter la ville-centre et sa banlieue (Figure 20) devenues alors « second palier d'urbanité ».

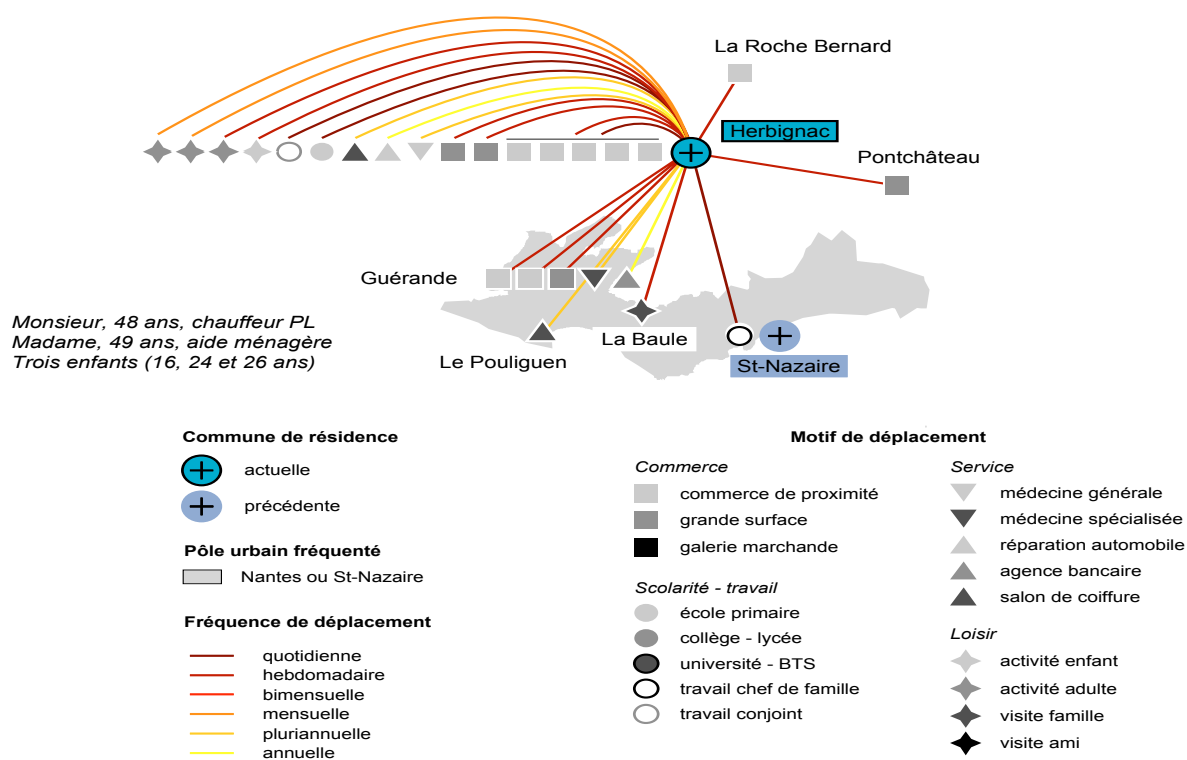
L'offre quotidienne élevée de commerces et de services agit comme un aiguillon pour exiger un niveau d'équipement toujours plus élevé. Habitués également à une densité de population, et d'habitat, il apparaît moins exceptionnel aux habitants des lieux périurbains à urbanité relayée de fréquenter l'agglomération nantaise ou nazairienne. Ce processus pourrait être imputable à des navettes domicile-travail centripètes et des flux résidentiels périurbains centrifuges plus nombreux qu'ailleurs avec le pôle urbain voisin ; or, le nombre important d'emplois locaux et un marché foncier à clientèle en partie locale infirment cette supposition. Par contre, la fréquentation assez importante des galeries marchandes - pour 20 à 100 % de ces ménages -, des agences bancaires - pour 15 à 25 % -, des lieux de loisirs pour adultes - pour 10 à 35 % -, dans l'agglomération nantaise ou nazairienne est une marque tangible de ce mouvement de report. Les relations amicales y sont particulièrement nombreuses - pour 40 à 55 % des ménages sondés -, en plus de relations familiales, par définition moins choisies.

Particulièrement bien desservies par le réseau ferroviaire ou d'autocars, ces communes s'appuient cependant et avant tout sur des infrastructures routières relativement performantes qui incitent à une utilisation massive de l'automobile - par 76 à 78 % des ménages interrogés selon les communes. Il existe donc bien un double phénomène de « relais d'urbanité » au sein de ces lieux périurbains : l'un centrifuge, assure un niveau d'urbanité intermédiaire au sein d'espaces

périurbains sous-équipés et l'autre centripète, cristallise et accélère la fréquentation du pôle urbain voisin par les ménages résidents.

Cette organisation en « paliers d'urbanité » est bien illustrée par le cas d'une famille résidant à Herbignac (Carte 29). En effet, celle-ci ne fréquente que deux types de lieux : les unités urbaines périphériques et le pôle urbain voisin.

Carte 29 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité relayée



Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Les unités urbaines périphériques sont constituées, bien sûr, de la commune de résidence d'Herbignac, mais aussi d'autres telles Pontchâteau ou La Roche-Bernard ; le restant des migrations se réalise dans le pôle urbain nazairien : à Guérande pour son offre commerciale et médicale principalement, au Pouliguen et à La Baule pour des motifs plus ponctuels, à Saint-Nazaire pour l'emploi du chef de famille.

2.5 Les lieux périurbains à urbanité rejetée (Saint-Hilaire-de-Clisson, La Bernardière)

Plus éloignées de la ville-centre que les précédentes - à plus de trente kilomètres -, des communes périurbaines peu peuplées – de moins de 2 000 habitants – se caractérisent par leur volonté affirmée de se soustraire au processus de périurbanisation qui se ressent depuis quelques années sur leur territoire. C'est ce constat qui incite à les qualifier de lieux périurbains à « urbanité rejetée » (Figure 21).

La première « vague d'urbanisation » des années soixante-dix et du début des années quatre-vingt les a peu – comme à Saint-Hilaire-de-Clisson - ou pas concernés - comme à La Bernardière. Par contre, ces communes ont nettement ressenti les effets de la « seconde vague d'urbanisation » de la fin des années quatre-vingt-dix et des années deux mille ; celle-ci s'est combinée à la saturation de marchés fonciers voisins – comme celui de Clisson pour Saint-Hilaire ou celui de Cugand pour La Bernardière –, ces communes représentant alors des territoires avec de nouvelles opportunités d'urbanisation à saisir. Dotées d'un niveau d'équipement modeste - de dix à quinze équipements de base - et vivant dans une société rurale d'interconnaissance, elles ont été ainsi assez rapidement sollicitées par les aménageurs privés et les propriétaires terriens afin que des projets de lotissements prennent forme. Ces communes répondent plus ou moins favorablement – à Saint-Hilaire plus qu'à La Bernardière par exemple - à ces attentes en réalisant elles-mêmes ou en faisant réaliser quelques lotissements qui satisfont à la fois la demande nantaise et le marché local.

Ainsi, en 2004, ces communes présentaient des profils démographiques jeunes avec une sur représentation des « 0-14 ans » et des « 30-44 ans », une forte présence des familles de quatre ou cinq personnes, une taille moyenne importante des ménages – 2.9 à 3.0 personnes - et un taux d'activité féminine élevé de l'ordre de 55 à 57 %. Ce sont autant de facteurs qui sont la marque du rajeunissement d'une société rurale, encore en décroissance démographique quelques années auparavant.

Néanmoins, ces communes périurbaines conservent des caractéristiques socioprofessionnelles encore traditionnelles avec une forte présence des agriculteurs et des ouvriers dans la population locale. La traduction politique de cette ruralité transparaît dans le profils des maires et des conseils municipaux dont le souci majeur est de conserver l'identité locale et le cadre de vie champêtre des communes.

Très sourcilleux quant aux motivations d'installation des ménages dans leurs communes, les maires n'hésitent pas à privilégier les populations autochtones ou leurs enfants lors de

l'attribution des parcelles à bâtir. C'est ainsi que les attaches familiales - pour 20 à 25 % des nouveaux arrivants - et l'installation à la campagne - pour 15 à 20 % - sont, après l'accession à la propriété et l'habitat en maison individuelle, les principales raisons d'installation avouées par les ménages interrogés.

Dans ce contexte local particulier, ces motivations peuvent apparaître comme des gages de bonne intégration à mettre en avant lors de l'entretien préalable que les éventuels acheteurs ont avec le maire. Si cette démarche n'est ni systématique ni généralisée mais seulement courante, elle s'inscrit dans la logique de la Municipalité de gérer elle-même le foncier communal comme elle l'entend à travers le contrôle strict des zones urbanisables prévues par le Plan Local d'Urbanisme¹⁷¹ (PLU) et la décision d'en disposer à travers des lotissements essentiellement communaux. Ceux-ci sont délibérément constitués de parcelles de taille moyenne ou grande, la densification globale du bourg n'étant qu'une préoccupation technique pour faire des économies sur les coûts d'assainissement ; la construction dans les villages n'est ainsi pas une pratique prohibée et contente même souvent les intérêts de quelques propriétaires terriens locaux.

L'absence de desserte ferroviaire et la qualité moyenne du réseau routier local a pour effet d'allonger la durée de trajet déjà relativement longue vers Nantes ou Saint-Nazaire ; conséquence de cela, les ménages de ces communes ne s'y rendent que pour des sorties rares comme des courses ponctuelles en grande surface, la fréquentation des galeries marchandes ou la visite d'un médecin spécialiste. De leur côté, les liens familiaux et amicaux ne contribuent qu'assez modestement – pour 20 à 45 % de la population sondée - à multiplier les trajets entre ces lieux d'urbanité rejetée et l'agglomération urbaine voisine.

¹⁷¹ La loi SRU (2002) institue le Plan Local d'Urbanisme en remplacement du Plan d'Occupation des Sols qui avait cours jusqu'alors.

Figure 21 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité rejetée

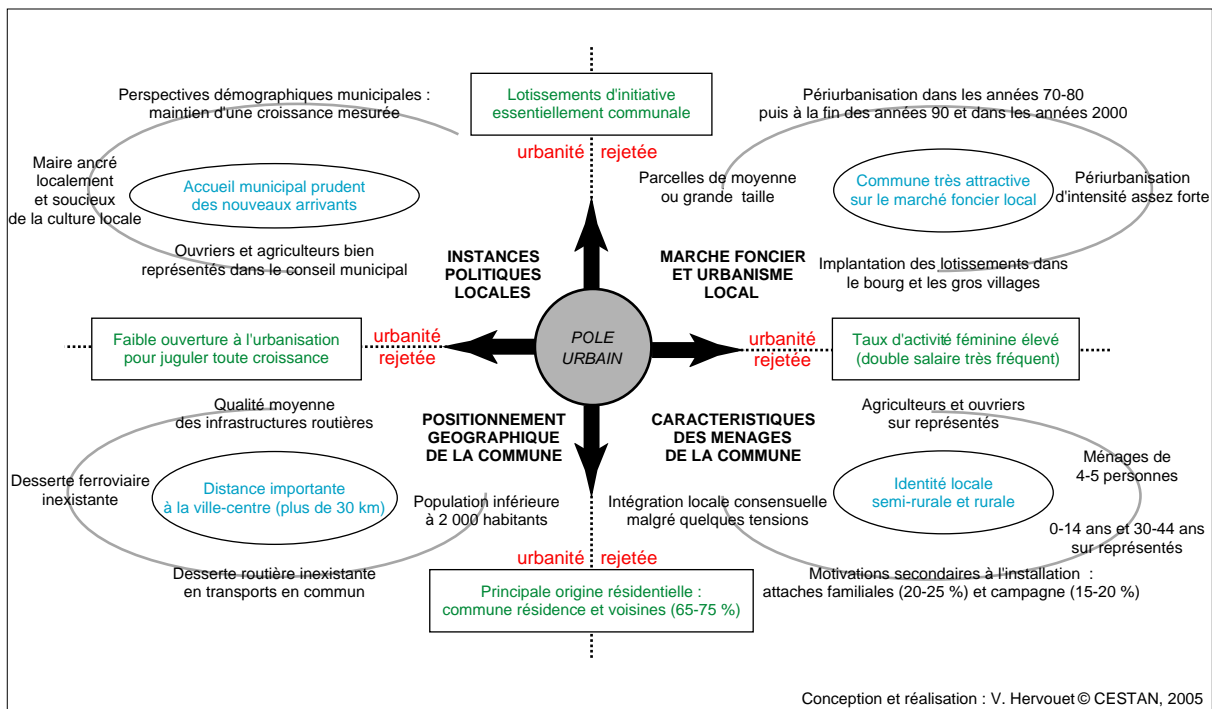
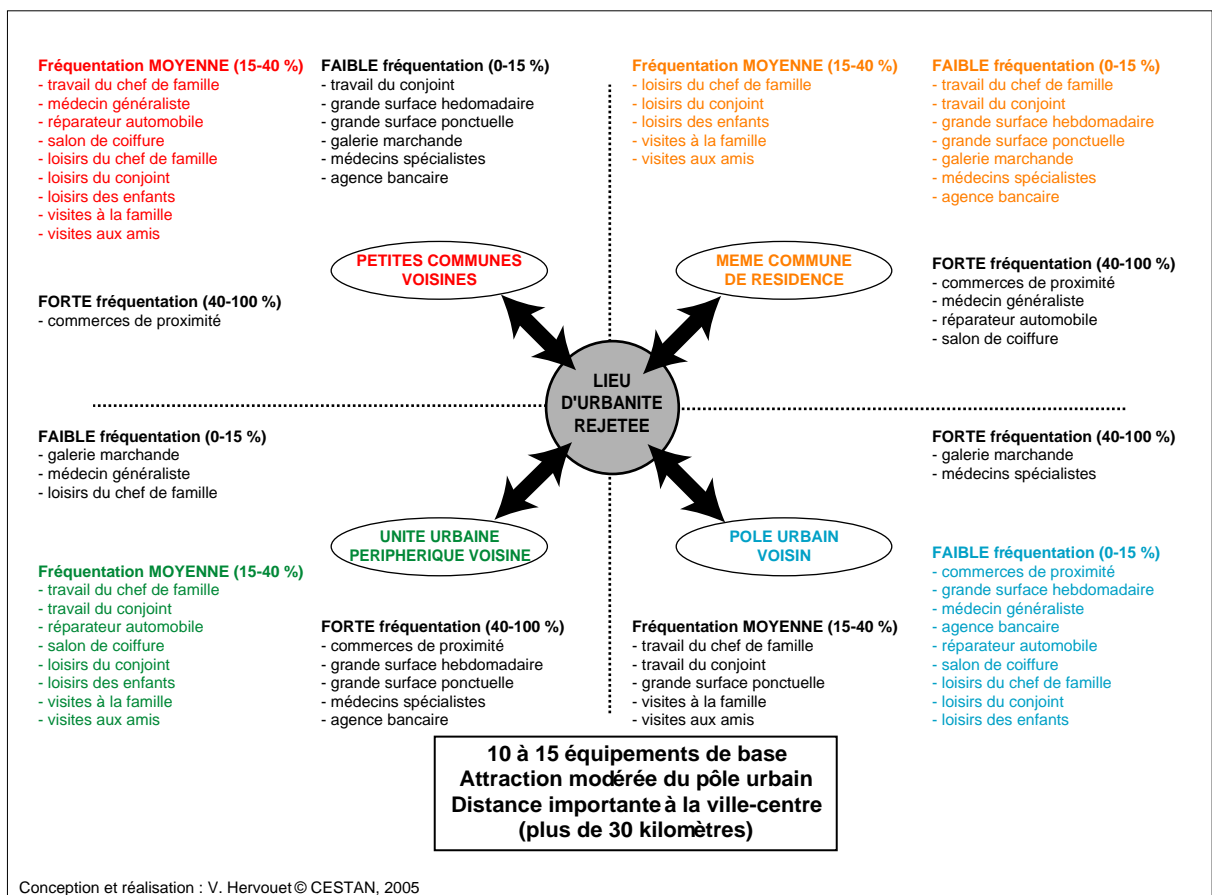


Figure 22 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité rejetée

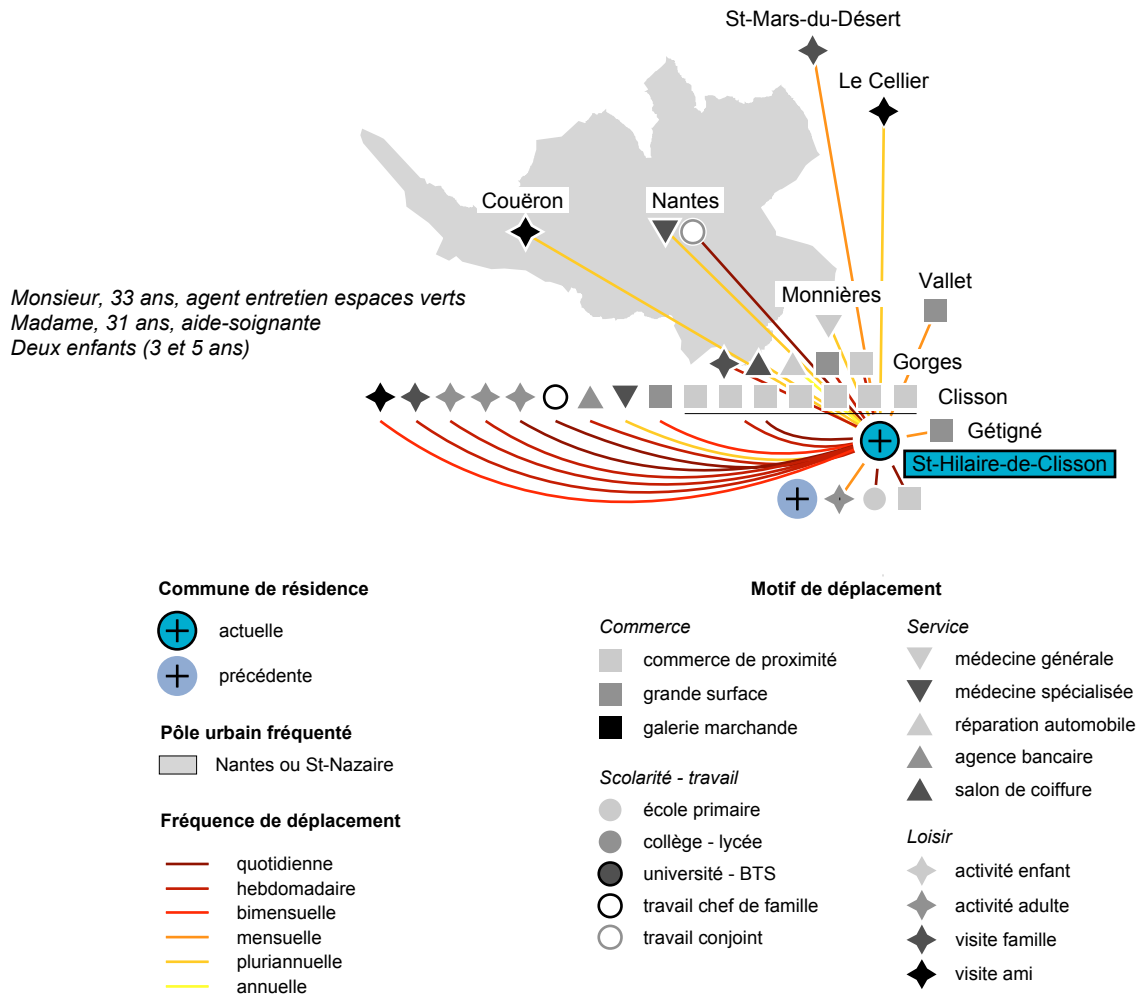


Le pouvoir d'attraction de la métropole nantaise grandissant cependant irrémédiablement au fil des années, les actifs sont de plus en plus nombreux – entre un et deux cinquièmes - à se rendre quotidiennement dans la ville-centre ou dans sa banlieue. Et malgré les pugnaces efforts municipaux pour maintenir un « esprit de village » dans ces communes, les tensions se font parfois jour entre autochtones et nouveaux résidants ; victimes du jusqu'au-boutisme de certains administrés, les municipalités sont parfois même accusées, malgré leur propre radicalisme, de laisser encore trop ouvert l'espace communal aux demandes extérieures de construction. Les élus, dans leur capacité grandissante à anticiper et à imaginer un avenir pour leurs concitoyens, se trouvent alors dépassés par une population d'autochtones qui réclame le *statu quo* communal en référence à une communauté rurale et agricole presque autarcique qui n'a plus cours dans les espaces périurbains, aussi réticents soient-ils à la présence du pôle urbain voisin. Les habitants de ces lieux périurbains à « urbanité rejetée » ne sont d'ailleurs plus que 30 à 40 % à se sentir « ruraux » et s'accommodent plus volontiers – à 45 ou 55 % - de l'identité « semi-rurale », voire plus rarement – à 5 ou 10 % - de celle de « semi-urbaine ».

La prééminence de la logique de fréquentation locale sur celle du pôle urbain voisin est illustrée par l'observation des déplacements d'un jeune couple avec deux enfants vivant à Saint-Hilaire-de-Clisson (Carte 30).

Si le faible niveau d'équipement local ne permet pas une importante fréquentation de la commune de résidence, les pérégrinations se reportent massivement sur l'unité urbaine périphérique voisine de Clisson – qui associe cette commune à Gorges et Gétigné – et sur quelques communes périurbaines voisines – à l'instar de Vallet et de Monnières. A l'opposé, le pôle urbain nantais n'est fréquenté que par contrainte – pour le travail du conjoint et les médecins spécialistes – ou en de rares occasions – des amis visités deux à trois fois par an.

Carte 30 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité rejetée



Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

2.6 Les lieux périurbains à urbanité naissante (Joué, Bouée)

Les lieux périurbains à urbanité naissante (Figure 23) ne connaissent le phénomène de périurbanisation que depuis la fin des années quatre-vingt dix.

Situées à plus de vingt-cinq kilomètres de la ville-centre et comptant peu d'habitants - moins de 2 000 -, ces communes n'ont eu que récemment la volonté politique de s'ouvrir à l'urbanisation. Leur éloignement géographique n'explique pas à elle seule l'installation tardive de populations venues du pôle urbain voisin.

Figure 23 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité naissante

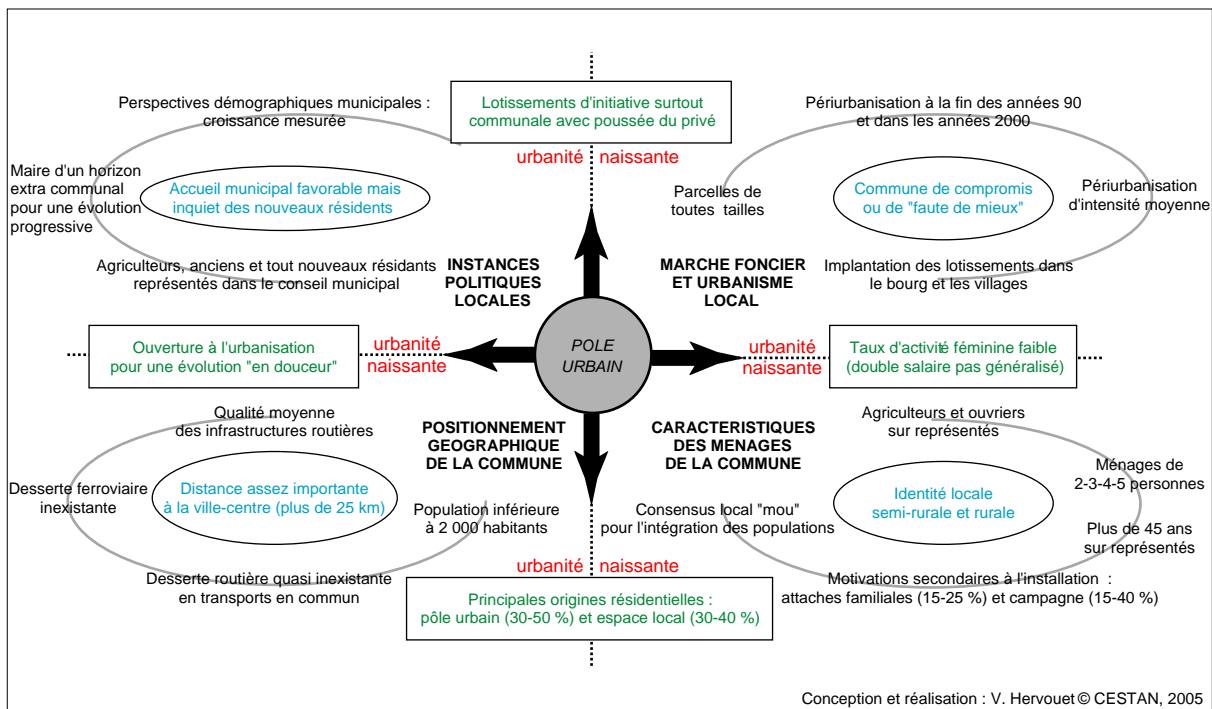
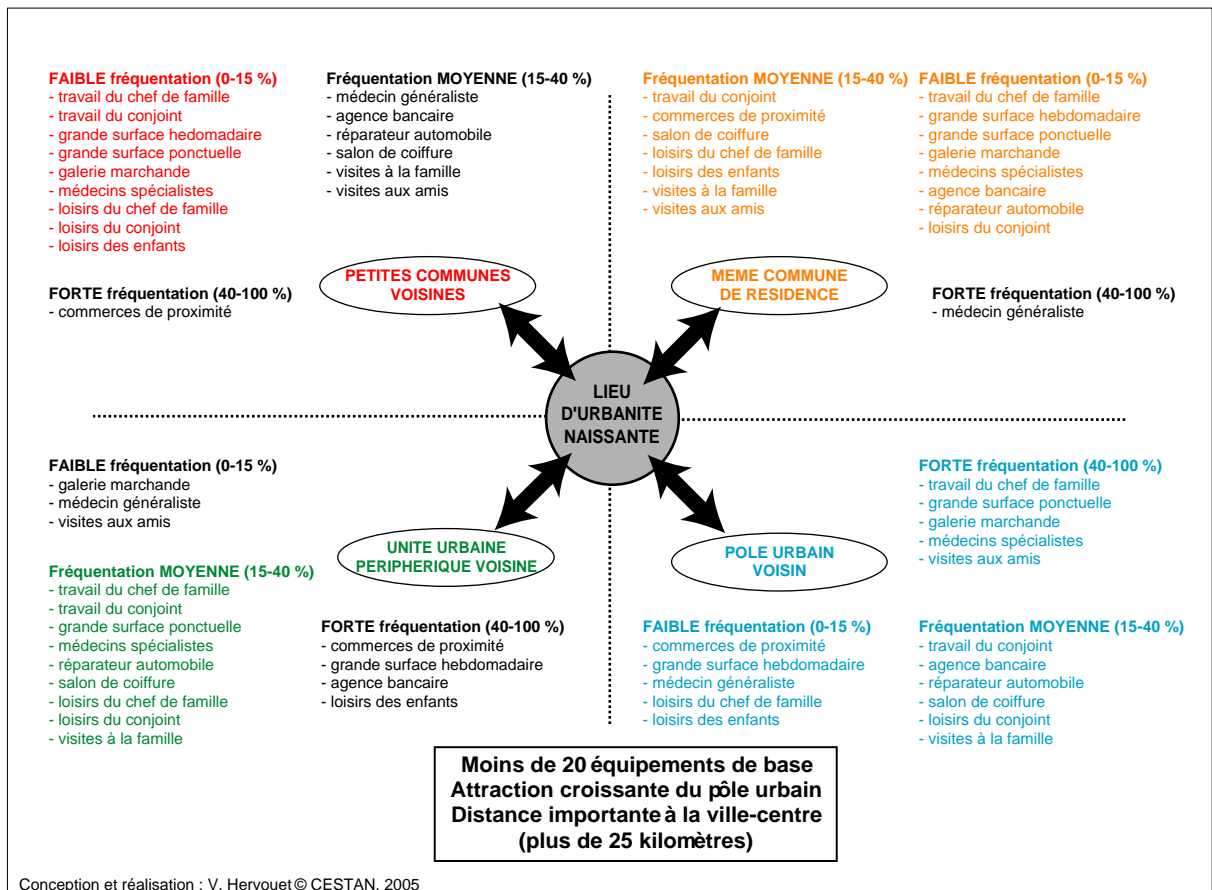


Figure 24 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité naissante



Revendiquant leur ruralité, à l'instar de la position actuelle des lieux périurbains à urbanité rejetée, elles se sont complues dans un fonctionnement local en quasi vase clos : les équipements de la commune - moins de vingt équipements de base - n'ont pas été développés, aucun lotissement ne s'est construit - à l'exception de deux petits projets de quinze lots à Joué-sur-Erdre à la fin des années soixante-dix - et donc le renouvellement de la population ne s'est opéré que par un solde naturel très faible. Ainsi, en 1999, les communes de Bouée et de Joué-sur-Erdre qui sont représentatives de ce type de lieux, ne présentent que peu de caractéristiques périurbaines, bien au contraire : les « plus de 45 ans » sont sur représentés ; la taille moyenne des ménages est assez faible - de l'ordre de 2.5 personnes ; les ouvriers et agriculteurs restent très présents dans la société locale ; le taux d'activité féminine est faible ou moyen - seulement de 40 à 50 %. Si l'utilisation de la voiture est assez massive - par 70 à 80 % des habitants - elle est moins fréquente que dans les cinq autres types de lieux d'urbanité. Si la faiblesse du niveau de desserte ferroviaire - absence de gares - ou routière - avec un réseau d'autocars réduit - est une incitation pour les actifs à emprunter leur véhicule particulier pour se rendre au travail, la part des travailleurs sédentaires - agriculteurs, ouvriers de l'artisanat local, artisans, commerçants - abaisse sensiblement cette pratique.

Après les scrutins municipaux de 1995 à Bouée et de 2002 à Joué-sur-Erdre, de nouveaux maires sont élus et se montrent aussitôt partisans, avec l'appui de leurs conseils municipaux respectifs, d'une ouverture de leur commune au marché foncier périurbain et aux demandes locales plus limitées des particuliers. Ce changement de cap politique est lié au profil sensiblement différent de ces élus par rapport à leur prédécesseurs : autant ces derniers appartenaient à la société locale traditionnelle - un notable à Joué-sur-Erdre, un agriculteur à Bouée -, autant les nouveaux maires présentent des parcours résidentiels et professionnels totalement en marge de leur commune d'adoption ; le maire de Joué-sur-Erdre est ainsi un chef d'entreprise qui a été adjoint au maire d'une commune de la banlieue de Nantes auparavant ; le maire de Bouée a, lui, exercé le métier de représentant et de vendeur en région parisienne. Epaulés chacun d'un conseil municipal plus ou moins renouvelé, ils sont parvenus à imposer des évolutions importantes en terme de gestion financière, de négociation avec les aménageurs privés ou d'anticipation sur les visées à moyen ou long terme de la commune. Ils n'ont pourtant pas engagé leurs administrés dans une politique de lotissements exacerbée mais ont préféré opter pour la mise en place « en douceur » de liens croissants avec le marché foncier. C'est ainsi que ces maires se sont appliqués à maintenir une présence communale forte dans le contrôle des documents d'urbanisme - dont le Plan Local d'Urbanisme est le principal instrument - et dans la commercialisation des

lotissements. Le secteur privé a – parfois - le droit de citer en la matière mais ses initiatives font encore l'objet de la vigilance des élus.

De façon générale, les habitudes de déplacements au quotidien (Figure 24) évoluent lentement sur ces communes : si l'arrivée de nouvelles populations en provenance de Nantes ou de Saint-Nazaire oriente à la hausse la fréquentation de ces villes-centre et de leur banlieue, les unités urbaines périphériques voisines – celles de Nort-sur-Erdre et Savenay pour les communes-échantillon - gardent un pouvoir d'attraction important sur elles avec un niveau d'équipement élevé.

Ainsi, rares sont les courses de proximité ou celles hebdomadaires en grande surface à s'effectuer au-delà d'un rayon de quinze kilomètres autour des lieux périurbains à urbanité naissante. Les services courants – médecine généraliste, agence bancaire, garage automobile, salon de coiffure - n'attirent qu'une faible minorité de familles – entre 5 et 30 % - dans le centre de Nantes ou dans les centres commerciaux périphériques. Même les motifs plus rares de fréquentation du pôle urbain tels les médecins spécialistes, les galeries marchandes, ou les achats ponctuels en grande surface, restent moins polarisants - pour seulement 50 à 90 % des ménages questionnés - que dans les autres lieux périurbains d'urbanité, ceux à urbanité rejetée comprise.

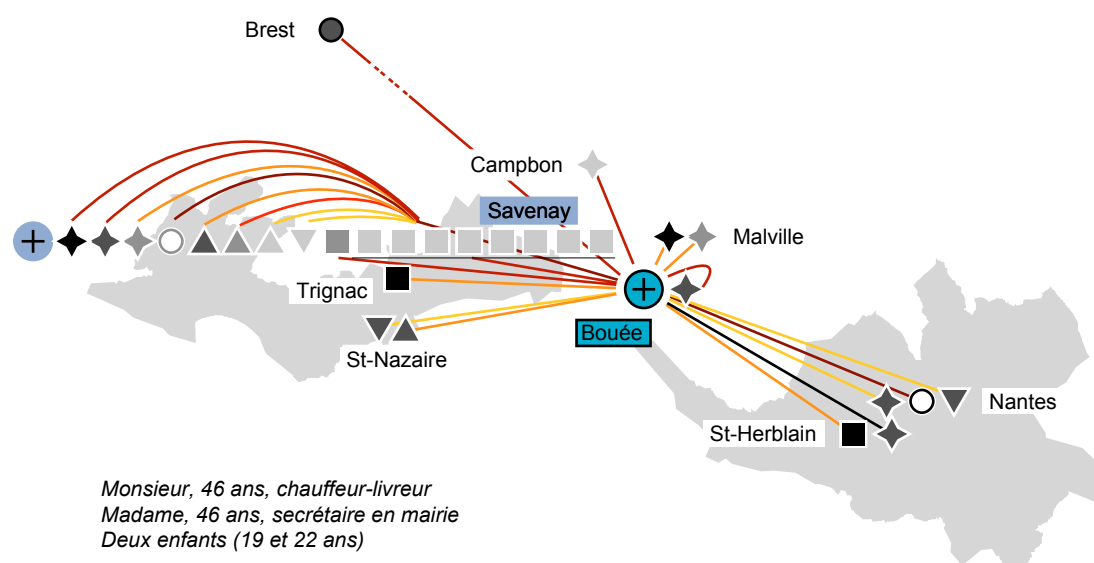
Conséquence d'un fort ancrage local des modes de vie, les attaches familiales et l'installation à la campagne sont deux critères importants avancés comme raisons d'installation dans ces communes. Choisis selon un « compromis satisfaisant » ou « en dernier recours » (Figure 5) par les nouveaux habitants, les lieux périurbains à urbanité rejetée ne font pas encore l'objet de convoitises démesurées de la part du pôle urbain nantais ; néanmoins, les marchés fonciers cantonaux très concurrentiels les ont déjà intégrés et font peser sur eux une forte pression que la proximité nantaise ne fera qu'exacerber à court ou moyen terme.

Le processus d'intégration des nouveaux résidents dans la société locale ne relève ni de l'enthousiasme ni de l'hostilité de la part des populations déjà anciennement installées dans les lieux. Si les municipalités tentent plus ou moins timidement de connaître le profil des nouveaux foyers par des rencontres informelles dans les lotissements ou par le biais d'accueils plus personnalisés et officiels en mairie, cela ne prend pas le caractère solennel voire inquisiteur des démarches entreprises dans les lieux à urbanité rejetée ; la curiosité paraît être avant tout le moteur de ces rencontres. Interrogés sur les nouveaux arrivants, les populations « autochtones », au départ assez réticentes à l'arrivée d'éléments extérieurs, se disent de plus en plus indifférentes voire bienveillantes à cette mutation locale. Et *a contrario*, alors même que le panel de personnes interrogées à Joué et à Bouée intègre 30 à 50 % de personnes ayant résidé auparavant dans le pôle urbain nantais ou nazairien, ils sont 35 à 50 % à s'estimer « ruraux » et 35 à 45 % à se sentir

« semi-ruraux ». Les lieux périurbains à urbanité naissante semblent donc encore parvenir à faire cohabiter néo et anciens résidants dans un consensus local « mou » où peu d'avis tranchés sur la qualité de l'intégration locale sont exprimés par la population, que ce soit en bien ou en mal.

L'observation des déplacements d'un ménage actif résidant à Bouée (Carte 31) met, d'une part, en évidence l'emprise du chef-lieu de canton voisin de Savenay sur la fréquentation et, d'autre part, la double influence déjà perceptible des pôles urbains nantais et nazairien ; ces derniers se maintiennent néanmoins encore dans un rôle de pourvoyeur en besoins rares et ponctuels malgré la localisation à Nantes du travail du chef de famille.

Carte 31 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité naissante



Monsieur, 46 ans, chauffeur-livreur
Madame, 46 ans, secrétaire en mairie
Deux enfants (19 et 22 ans)

Commune de résidence

- ⊕ actuelle
- + précédente

Pôle urbain fréquenté

- Nantes ou St-Nazaire

Fréquence de déplacement

- quotidienne
- hebdomadaire
- bimensuelle
- mensuelle
- pluriannuelle
- annuelle

Motif de déplacement

Commerce

- commerce de proximité
- grande surface
- galerie marchande

Scolarité - travail

- école primaire
- collège - lycée
- université - BTS
- travail chef de famille
- travail conjoint

Service

- médecine générale
- médecine spécialisée
- réparation automobile
- agence bancaire
- salon de coiffure

Loisir

- ◆ activité enfant
- ◆ activité adulte
- ◆ visite famille
- ◆ visite ami

Source : enquête personnelle de terrain, V. Hervouet, 2003
Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Les habitudes urbaines de pérégrinations ne sont que naissantes et sont appelées à se multiplier si la diffusion de l'urbanité s'y poursuit.

2.7 Les possibilités d'évolution des lieux périurbains d'urbanité

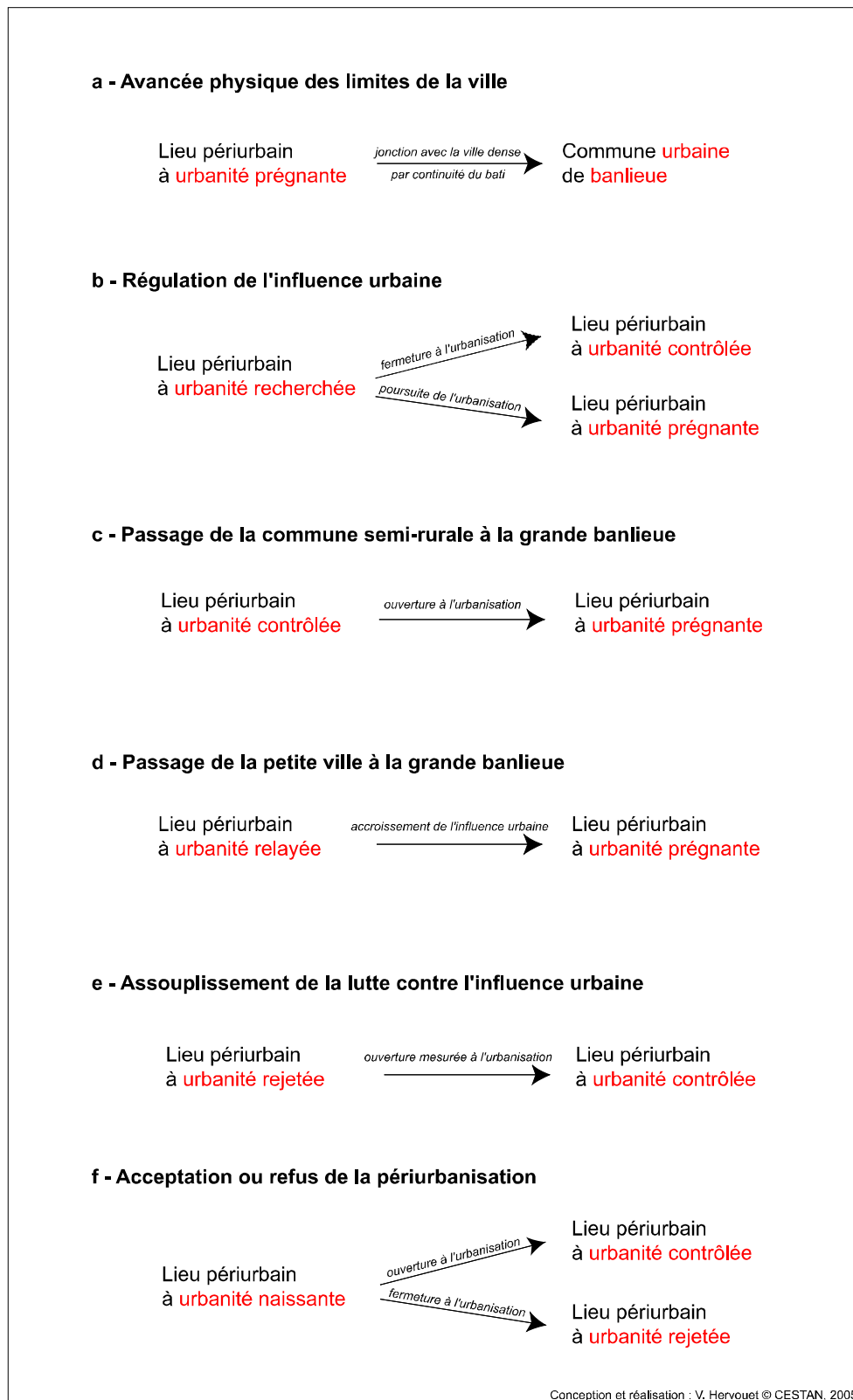
La typologie de l'urbanité dans les espaces périurbains nantais ne doit pas être considérée comme exhaustive et statique au vu de l'évolution rapide de ces territoires périphériques. L'étalement urbain et la périurbanisation - traduction spatiale de ce phénomène - imposent depuis plus de quarante ans une permanente recomposition aux espaces périurbains. Les saisir dans leur globalité en ayant la prétention de le faire de façon définitive n'est donc pas réaliste. Les différents lieux périurbains d'urbanité décrits sont ainsi à envisager comme des étapes caractéristiques plus ou moins transitoires.

Il devient, de ce fait, nécessaire de compléter cette typologie, par l'étude des évolutions possibles des communes périurbaines entre les six modèles décrits, en fonction de la nature de l'urbanité que l'on y rencontre (Figure 25).

Si dans l'absolu, le passage d'un type de lieu périurbain d'urbanité à un autre paraît toujours possible, la réalité du terrain montre que ces évolutions se font en empruntant des séquences récurrentes révélatrices de la proximité de certains modèles entre eux. Pour chacun de ces modèles, une ou deux évolutions peuvent être envisagées sans que le contexte local subisse un bouleversement total de ses structures.

Ainsi, le lieu périurbain à urbanité prégnante (cas a), par sa grande proximité géographique avec la banlieue et sa forte intégration culturelle au système urbain, semble avoir deux perspectives d'évolution principales : demeurer dans cette position ou se muer, par jonction de ses zones bâties avec celles du pôle urbain voisin, en commune de banlieue. En termes d'urbanité, cette intégration physique par la ville peut sembler sans beaucoup d'effets ; mais si elle s'accompagne d'un rapprochement institutionnel avec la ville-centre – notamment au sein de la communauté urbaine – les répercussions peuvent être fortes en matière d'aménagement du territoire avec l'arrivée de transports urbains, l'implantation d'espaces marchands périphériques ou le développement d'activités économiques métropolitaines. En région nantaise, aucune évolution de ce type ne semble pouvoir intervenir dans les cinq à dix ans à venir car les zones à urbaniser pour y parvenir sont importantes. Par exemple, entre Le Bignon et Les Sorinières, commune de la banlieue nantaise la plus proche, environ cinq kilomètres linéaires restent non bâtis ; c'est à peine plus que dans le cas des communes périurbaines parmi les plus proches du pôle urbain nantais que sont Sucé-sur-Erdre, Saint-Julien-de-Concelles ou Pont-Saint-Martin.

Figure 25 : Evolutions possibles d'un lieu périurbain d'urbanité



L'évolution du lieu périurbain à urbanité recherchée (cas b) est surtout liée à la volonté ou non des élus municipaux de continuer à accepter l'influence urbaine dans la structuration de la vie

locale. La poursuite de ce processus aboutirait vraisemblablement au statut de lieu périurbain à urbanité prégnante. Le contraire signifierait le glissement vers une urbanité contrôlée, qui ne pourrait cependant pas être rejetée au vu de la proximité géographique du pôle urbain. Cette question de l'évolution future va se poser, à court terme, aux élus de Mauves-sur-Loire qui devront choisir entre atteindre la situation du Bignon dont ils sont déjà proches ou adopter l'attitude de vigilance et de circonspection communales de leurs voisins du Cellier ou d'Oudon.

L'alternative qui se pose à la sphère politique locale dans le lieu périurbain à urbanité contrôlée (cas c) est quasiment inverse : demeurer dans une situation de contrôle assez strict de l'urbanisation ou s'ouvrir à plus de libéralisme sur ce point. Le deuxième choix aboutirait, à moyen terme, à la situation d'un lieu périurbain à urbanité prégnante, vu la pression foncière qui s'exercerait alors sur des marchés locaux assez proches du pôle urbain.

Le cas de l'évolution du lieu périurbain à urbanité relayée (cas d) est sans doute le plus intéressant du point de vue de l'armature urbaine et amène inmanquablement à s'intéresser au cas de la commune de Saint-Etienne-de-Montluc. Celle-ci, en effet, présente de nombreuses caractéristiques locales qui pourraient laisser penser que son profil est identique à celui de Nort-sur-Erdre et d'Herbignac. Or, nous l'avons déjà dit, ce n'est pas totalement exact car la faible distance qui la sépare du pôle urbain voisin a pour double conséquence de ne pas lui permettre de polariser autour d'elle, par effet de taille, les communes limitrophes et d'être elle-même attirée par la ville-centre et surtout les communes de banlieue voisines que sont Couëron, Sautron, Saint-Herblain et Orvault. C'est donc l'exemple type d'une unité urbaine périphérique autonome qui glisse progressivement dans un rôle de commune périurbaine nantaise, le passage d'une petite ville à une commune de grande banlieue, le cheminement d'un lieu périurbain à urbanité relayée à un lieu périurbain à urbanité prégnante. Cette évolution peut se faire en quelques années ou sur plusieurs dizaines d'années selon l'intensité des phénomènes associés de métropolisation et de périurbanisation.

Le lieu périurbain à urbanité rejetée (cas e), s'il ne demeure pas dans cette situation, ne peut qu'évoluer vers une ouverture à tous points de vue de la société locale vers l'extérieur et donc ressentir les effets de la périurbanisation. Comme la distance qui le sépare de la ville-centre est assez grande, le premier palier pourrait s'assimiler au lieu périurbain à urbanité contrôlée, même en cas d'urbanisation exacerbée ; la demande serait, dans un premier temps, insuffisante pour provoquer une poussée démographique aussi forte que dans une commune située à quinze kilomètres de Nantes, la pression foncière générée par Clisson comprise. Par contre, la poursuite de l'étalement urbain et l'amélioration des infrastructures de transport pourrait, à long terme,

transformer ce type de commune en lieu périurbain à urbanité prégnante, au sein d'un espace métropolitain très étendu.

Enfin, le lieu périurbain à urbanité naissante (cas f) est, par définition, amené à évoluer très vite. Soit les édiles municipaux continuent à s'ouvrir progressivement ou non à l'urbanisation et, comme dans le cas précédent, la commune va alors évoluer vers une situation voisine de celle d'un lieu périurbain à urbanité contrôlée, soit le processus d'urbanisation est jugulé à la seule satisfaction des besoins locaux et alors le contexte local devient celui d'un lieu périurbain à urbanité rejetée.

CONCLUSION DU CHAPITRE VII

La « citadinité » du centre-ville ne peut être assimilée ni à la « pseudo urbanité » des espaces marchands périphériques, ni à l'« urbanité de proximité » des unités urbaines périphériques, ni à l'urbanité diffuse du restant des espaces périurbains. Donc il existe effectivement une « urbanité originelle » et des « urbanités périphériques » dans la ville et à ses marges, pour répondre à la « question-titre » de ce chapitre. Mais elle ne correspond finalement pas à la limite spatiale de la ville, au passage des immeubles et des pavillons aux champs. La partition est plus complexe que ne le laissent penser les mutations paysagères.

Au sein même de ce qui est couramment appelé la ville – notion basée sur la continuité du bâti – l'urbanité n'est pas uniforme : si personne ne conteste au centre-ville d'être le dépositaire de la citadinité (chapitre 6), celle-ci peine à s'exporter telle quelle au-delà des rues historiques et des artères commerciales qui composent le centre ancien. Véritables relais commerciaux de ce centre qu'ils ont tendance même à supplanter à bien des égards, les espaces marchands périphériques s'efforcent pourtant de reproduire cette urbanité de centre-ville dont ils se réclament et s'écartent à la fois – en en rejetant les contraintes urbanistiques -, de manière si sibylline. Malgré ce fort mimétisme, le résultat n'est qu'une « pseudo urbanité » car la citadinité reste une alchimie complexe dont il est difficile de réunir tous les éléments constitutifs qu'ils soient urbanistiques, architecturaux, économiques ou sociaux.

Or, la fréquentation préférentielle des pôles commerciaux périphériques par les populations périurbaines au détriment du centre-ville met en évidence la complexité des rapports ville/campagne. De quelle urbanité se nourrissent les habitants des espaces périphériques ? Lorsqu'ils se rendent « en ville », s'imprègnent-ils de leurs lieux de fréquentation quels qu'ils soient comme un paysan le faisait de la ville industrielle d'Avant-guerre ? Car dans la ville étalée, le rapport au centre ne devient-il pas totalement tronqué dans le sens où de multiples centralités s'y développent ?

Cet émiettement de l'urbanité à la source – dans le pôle urbain - est accentué par l'hétérogénéité des espaces périurbains qui la reçoivent. S'intégrant dans une armature urbaine qui peine à résister à la polarisation de la métropole, les espaces périurbains sont cependant partiellement structurés autour d'unités urbaines périphériques dont la taille leur permet de générer une urbanité de proximité qui relaie « en miniature » celle du centre-ville de Nantes ou de Saint-Nazaire. Se côtoient donc en périphérie des villes, une urbanité relayée présente dans les communes les plus importantes et une urbanité diffusée qui se rencontre dans les autres communes périurbaines.

A la diversité de ces quatre types d'urbanité (citadinité, pseudo-urbanité, urbanité de proximité, urbanité diffusée), s'ajoutent son inégale diffusion du centre vers la périphérie en raison des mécanismes agissant hors de la logique concentrique pourtant communément admise : les exemples d'un journal à grand tirage de la presse écrite régionale et de plusieurs stations de radio de Nantes et de Saint-Nazaire illustrent ce constat. Cette hétérogénéité des modalités de diffusion de l'urbanité est une source supplémentaire de morcellement territorial compliquant encore plus la lecture des espaces périurbains.

Dans ces conditions, l'individualisation de six modèles de lieux périurbains d'urbanité apparaît comme la résultante logique de la variété des dynamiques qui traversent les espaces communaux. Fruits de l'interaction de facteurs géographiques, politiques, urbanistiques, sociaux, culturels et économiques, les différentes formes d'urbanité distinguées se positionnent tout de même bien en fonction de l'influence de la ville voisine, que celle-ci imprègne la vie locale (urbanité prégnante), soit favorisée après avoir été combattue (urbanité recherchée), soit placée sous tutelle pour ne pas être envahissante (urbanité contrôlée), trouve un contexte local de nature urbaine (urbanité relayée), se heurte à une société traditionnelle rurale (urbanité rejetée) ou commence à pénétrer de nouveaux espaces périphériques (urbanité naissante).

Mais ces six formes d'urbanité ne peuvent être considérées que comme des états passagers locaux, certes remarquables, de l'évolution permanente des territoires périurbains et de l'urbanité qui s'y diffuse. Les mutations et les recompositions à l'œuvre dans les espaces périurbains sont si intenses et permanentes que toute vision statique et durable des communes périurbaines et de l'urbanité qui s'y développe est vouée, à moyen ou long terme, à devenir obsolète ou, au mieux, un peu en décalage avec la réalité du terrain.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX

LIEUX PÉRIURBAINS D'URBANITÉ

« *De nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité ?* » questionnait en préambule le sous-titre de cette thèse. Il s'agissait, en effet, de savoir si les diverses mobilités provoquées et engendrées par la périurbanisation rendaient possible la diffusion d'une urbanité dans les espaces périphériques de la ville dense. A cette interrogation fondamentale qui a guidé la conduite de nos travaux, il est maintenant possible de répondre assez nettement par l'affirmative ; nos résultats de recherche, en tous cas, vont en ce sens.

En effet, depuis quarante ans, la mobilité résidentielle comme la mobilité au quotidien ont crû fortement dans les espaces périurbains grâce au développement décisif de l'automobile. Dans un double contexte de métropolisation à petite échelle – avec une concentration démographique et économique au sein du système urbain - et d'étalement urbain à grande échelle – avec le développement de zones résidentielles en discontinuité spatiale avec la ville dense, ces nouvelles formes de mobilité – « nouvelles » à l'échelle de l'histoire urbaine – ont contribué, par leur fréquence et leur récurrence, à propager progressivement ce qui différenciait jadis le monde urbain du monde rural, son urbanité.

Est-ce à dire qu'il est possible de parler, à présent, d'une « *urbanité périurbaine* » qui serait le pendant géographique et social de la citadinité de la ville dense ? Absolument pas. Comme le rappelaient D. Chapelon-Janmart et J. Diaz (1984) il y a déjà plus de vingt ans :

« *L'espace périurbain n'est pas un espace vierge (existe-t-il des espaces vierges ?) que les nouveaux arrivants investiraient à la manière des pionniers d'autrefois. D'autres pratiques viennent s'inscrire dans la réalité d'un espace social et géographique en pleine mutation : celui de la commune.* » (*op. cit.*, p. 3)

Dans un contexte de fort émiettement institutionnel, les espaces périurbains sont quasiment composés d'autant de situations locales qu'il existe de communes périurbaines. La « typologie de l'urbanisation » telle que la prône P. Lannoy (1996) et que nous avons menée à l'échelle communale confirme, par sa diversité, l'importance de ce maillage territorial de base.

Au final, toutefois, six types de lieux (ou communes) périurbain(e)s d'urbanité – où cette dernière apparaît à tour à tour prégnante, recherchée, contrôlée, relayée, rejetée et naissante – peuvent être individualisés parmi cette multitude de cas. Le territoire communal qui a été retenu comme périmètre géographique, est l'espace où se cristallisent, en priorité, les éléments que, selon F. Ascher (1995) l'urbanité exige à savoir « *une cohésion, des solidarités, des institutions et des projets collectifs* ». Et c'est d'ailleurs le paradoxe de la situation : alors même que la métropolisation et la périurbanisation permettent à l'urbanité de se diffuser à l'échelle de l'agglomération urbaine entière, cette urbanité est reçue et se métamorphose de manière spécifique dans chacune des

communes périphériques. Les ménages périurbains se réfèrent en permanence à leur lieu de domicile pour définir leur sentiment d'appartenance, même si la présence de la ville voisine n'y est cependant pas occultée ; les projets de vie – résidentiels, associatifs, familiaux, amicaux, etc. – s'y nouent ; les institutions municipales sont celles que les habitants estiment les plus adaptées pour répondre à leurs desiderata et fédérer les énergies individuelles locales ; les solidarités sociales, antidote contre la ségrégation voire la sécession menaçante, sont - dans les espaces périurbains nantais du moins - bien présents.

La recomposition intercommunale en cours n'est-elle donc pas parvenue à offrir aux logiques métropolitaines et périurbaines un réceptacle plus globalisant et leur correspondant, *a priori*, mieux ? Comme nous l'avons vu, malgré leur taille logiquement plus grande que celle des communes dont elles se composent, les intercommunalités périurbaines ne se sont pas constituées en tenant compte ou en s'associant aux communautés urbaines ou d'agglomérations voisines naissantes mais ont privilégié à la fois le découpage cantonal qui apparaît pourtant de plus en plus arbitraire, les alliances politiques locales et la peur du géant urbain voisin, pour celles qui en sont limitrophes. De toute façon, auprès des habitants, ces instances intercommunales sont considérées comme peu démocratiques et manquent singulièrement de visibilité quant à leurs actions sur le terrain.

Des documents d'urbanisme comme la DTA¹⁷² ou le SCOT¹⁷³, ne sont-ils finalement pas les principaux outils permettant au système urbain de garder une relative unité ? Oui et non à la fois. Non, car ce sont des documents administratifs peu connus du grand public, sans application directe dans la vie quotidienne des habitants et à usage quasi exclusif des dirigeants politiques locaux et de leurs services d'urbanisme. Oui, car c'est justement cette application collective réglementaire qui peut améliorer, certes assez faiblement, l'intégration des espaces périurbains à une gestion métropolitaine des territoires.

C'est dans un tel contexte d'emboîtements d'échelle et de discordance territoriale pour une gestion intégrée du système urbain que se nouent des débats ou séminaires sur les politiques publiques dans la ville étalée (Donzelot J., M.-C. Jaillet, 2004) ou sur la gestion de la temporalité urbaine (Guez A., 2000 ; Gwiazdzinski L., 2002) ; les mêmes préoccupations de recherche taraudent leurs participants : comment une ville qui s'étend sans cesse peut continuer à fonctionner, et à quel prix ? le système urbain est-il en train de perdre la cohérence de fonctionnement que la ville dense parvenait, bon – mal an, à préserver ? quel est l'impact de

¹⁷² DTA : Directive Territoriale d'Aménagement.

¹⁷³ SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale.

l'étalement urbain sur le fonctionnement interne de la ville ? le cœur de la métropole doit-il être maintenant conçu et géré aussi pour ses usagers et non plus seulement pour ses habitants ?

Ces questionnements sont bien sûr liés aux perspectives futures de transformation de l'urbain et de l'urbanité. Comment la ville dense, d'une part, et les lieux périurbains d'urbanité, d'autre part, sont-ils appelés à évoluer ? La ville va-t-elle continuer à s'étaler ? Après une accalmie à la fin des années quatre-vingt et au début des années quatre-vingt-dix, le processus de périurbanisation a repris de la vigueur depuis 1997. Dans la région nantaise, le développement continu des infrastructures routières de desserte des espaces périurbains – réalisation de bretelles d'accès aux voies rapides, contournement de communes, multiplication des ronds-points fluidifiant le trafic – laisse à penser que cet étalement urbain serait à même de se poursuivre encore quelques années voire quelques dizaines d'années.

Pourtant, certains facteurs pourraient ralentir, annuler voire inverser cette tendance. Ainsi, depuis les années quatre-vingt-dix, la commune de Nantes cesse de perdre de la population et en gagne même – un gain 25 000 habitants entre 1990 et 1999. Les opérations de rénovation et de réhabilitation se multiplient dans la ville-centre et de grandes opérations urbanistiques comme les Grands Projets de Ville (GPV) se mettent en place pour assurer le renouvellement urbain annoncé par la loi SRU de 2000. La ville dense connaît un nouvel essor démographique. De son côté, la périurbanisation pourrait se heurter à quelques paramètres limitants la remettant en cause : la hausse des prix du foncier et le manque de disponibilité de terrains constructibles obligent les ménages voulant accéder à la propriété à migrer sans cesse plus loin de la ville ; cet éloignement a des répercussions en temps – navettes « domicile-travail » quotidiennes pouvant avoisiner une heure et demi voire deux heures – et en argent – avec la forte hausse du prix du carburant¹⁷⁴ - de plus en plus difficiles à assumer chaque jour ; le budget maximal alloué à l'automobile et estimé à 15 % des ressources d'un ménage par J.-P. Orfeuil (1994) risque, à brève échéance, d'être dépassé au point d'interdire à un nombre grandissant de familles de venir s'installer dans les espaces périurbains ; conséquence directe de cela, le risque d'une forte sélection sociale périurbaine à l'installation va grandir – la propriété en périphérie étant, pour l'instant, encore accessible aux classes moyennes ; enfin, d'un point de vue plus sociologique, la périurbanisation ne va-t-elle pas être confrontée à un barrière psychologique de distance – quarante, cinquante, soixante kilomètres entre la ville-centre et le lieu de résidence ? – décourageant les ménages citadins à tenter « l'aventure du quotidien » (Bidou C., 1983).

¹⁷⁴ Le prix du baril de pétrole brut a fortement augmenté en 2005 pour atteindre plus 70 dollars en août de cette même année.

La « *réinvention de l'urbain en périphérie* » (Chalas Y., 2004) à travers, selon nous, la diffusion centrifuge de l'urbanité dans les espaces périurbains est-elle menacée à moyen ou long terme ? Cela relève encore de l'hypothétique d'autant plus qu'une tendance au rapprochement entre la ville dense et sa périphérie – cf. les possibilités d'évolution des lieux périurbains d'urbanité, p. 315 – est très plausible. Il est donc difficile, finalement, d'avoir des certitudes sans une poursuite de l'observation et de l'analyse de ces espaces autour de Nantes et Saint-Nazaire comme à la périphérie d'autres villes.

Si ces deux villes s'inscrivent dans l'évolution générale de la ville européenne (chapitre 6), des spécificités locales incitent à s'interroger : quelle valeur, quelle représentativité faut-il donc accorder au cas nantais dans le vaste débat sur l'évolution de l'urbanité et de l'urbain ? Le passé local intègre toutes les principales évolutions urbanistiques et historiques – de la période gallo-romaine à la ville étalée – mais la comparaison avec d'autres villes françaises pointe des différences notables notamment sur le développement des phénomènes de ségrégation sociale en périphérie. La métropole nantaise fait se côtoyer d'importantes couches ouvrières travaillant dans le secteur industrialo-portuaire et agroalimentaire – malgré la désindustrialisation sévère qu'a constitué la fermeture des chantiers navals – et des classes aisées issues de la bourgeoisie nantaise du XVIII^e siècle. Pourtant, cette opposition sociale semble se cantonner à la ville dense où les communes de banlieue ouvrière comme Rezé, Bouguenais ou Couëron voisinent avec des communes de banlieue plus aisée telles Sautron, la Chapelle-sur-Erdre, Carquefou ou Basse-Goulaine. Et ce sont surtout les classes moyennes qui semblent avoir « colonisé » les communes périurbaines, du moins sur la base des résultats obtenus dans les communes-échantillon. Dans le cas de la métropole toulousaine, au contraire, l'association de son riche passé ouvrier avec le développement récent des activités tertiaires de haute technologie s'est traduit par l'apparition d'espaces périurbains de haut standing comme dans le Lauragais et l'existence de communes ou de lotissements déqualifiés ou en voie de déqualification dans la deuxième ou troisième couronne périurbaine (Rougé L., 2005) ; cette disparité sociale se retrouve, d'abord et bien entendu, dans l'agglomération toulousaine même.

Faut-il, pour autant, conclure, concernant nos observations, à des résultats monographiques sans portée générale ? Deux paramètres auraient tendance à infirmer cette vision. Le premier d'entre eux est que le choix de communes-échantillon ne nous autorise pas, par définition, à prétendre avoir une vue exhaustive des espaces périurbains nantais, des phénomènes de ségrégation pouvant s'être développés sur d'autres communes non étudiées. A ce

propos, un lotissement périurbain nantais de « chalandonnettes »¹⁷⁵ - à Gorges - étudié lors de recherches précédentes (Hervouet V., 1997) avait laissé entrevoir une possible évolution future vers une dégradation sociale du quartier. Bien que cette hypothèse ne se soit pas réellement vérifiée en 2005, ce cas met en évidence un deuxième paramètre qui est celui du rythme d'évolution du système urbain selon la ville-centre considérée. Le développement des cas d'« *enclosure des espaces résidentiels* » en banlieue nantaise (Madoré F., 2003) et la forte probabilité d'une sélection sociale croissante dans les espaces périurbains nantais laissent à penser qu'une extension de ce type de lotissements en périphérie est à prévoir dans un futur proche ; des phénomènes de ségrégation ou sécession sociale se produiraient donc comme c'est le cas depuis quelques années déjà autour de Toulouse. De façon plus globale, les dynamiques périurbaines et l'évolution de l'urbain pourraient se situer à des niveaux de développement variables en fonction de l'aire urbaine choisie ce qui laisse entrevoir la reproduction, dans la région nantaise, de phénomènes périurbains déjà apparus ailleurs.

Pour vérifier ce qui n'est encore que des conjectures, deux démarches de recherche post-doctorales peuvent être envisagées : confronter la typologie des lieux périurbains d'urbanité au restant des communes périurbaines nantaises et nazairiennes pour valider ou corriger ce modèle puis, dans un second temps, l'éprouver dans d'autres espaces périurbains en France ou à l'étranger.

En s'attachant à rendre exhaustive l'étude communale, ce sont surtout toutes les situations intermédiaires entre les six principaux types de lieux périurbains d'urbanité qui vont permettre de mesurer la pertinence de la classification. Des particularismes locaux s'avèreront peut-être trop isolés pour continuer à constituer des caractéristiques d'un lieu périurbain d'urbanité. A l'inverse, quelques récurrences jugées, par nos soins, secondaires, se révéleront éventuellement essentielles.

La mise à l'épreuve de notre typologie sur d'autres espaces périurbains, français ou non, s'inscrirait, pour sa part, dans une démarche comparative globale de l'évolution de l'urbain et de l'urbanité, conformément à l'hypothèse de la reproduction désynchronisée des dynamiques périurbaines entre aires géographiques distinctes.

¹⁷⁵ Dans les années soixante-dix, le ministre du Logement, Albin Chalandon fait voter une loi permettant de créer des maisons à bon marché appelées "les Chalandonnettes". Destinées surtout aux familles modestes, elles ont été souvent décriées pour les nombreuses malfaçons qui apparaissaient quelques années voire seulement quelques mois après leur construction.

En termes d'aménagement du territoire, ce travail de thèse veut, à son niveau, contribuer à faire l'état des connaissances sur l'étalement urbain et sur l'évolution des espaces périurbains. C'est un point de vue de géographie sociale à soumettre aux décideurs politiques qui s'inscrivent dans une logique métropolitaine, que leurs mandats soient municipaux, intercommunaux, départementaux ou régionaux. C'est aussi une base de réflexion, parmi d'autres, sur laquelle débattre avec d'autres disciplines au sein de collaborations comme le programme de recherche du PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) le propose : poser « *un regard sur le périurbain* » à travers « *la construction d'une démarche exploratoire sur la question de la structuration du périurbain* » en associant architectes, géographes, juristes et économistes dans une démarche de réflexion collective.

Enfin, pour réagir à la vision urbaine impressionniste mais nourrie de référents géographiques de J. Gracq (1985) d'un fluide urbain qui fuit et se dilue dans la campagne à partir du centre de Nantes, nous ne pouvons qu'adhérer à cette métaphore des plus justes. Si la citadinité est ce fluide urbain pur, il est alors tout à fait à propos d'envisager l'urbanité diffusée dans les espaces périurbains comme une forme diluée, « dédensifiée », de cet état urbain originel.

INDEX DES LIEUX CITES

- ABBARETZ** : 491
- AIGREFEUILLE-SUR-MAINE** : 55, 72, 79, 80, 90, 91, 97, 103, 109, 117, 118, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 171, 175, 176, 177, 178, 180, 181, 183, 187, 195, 196, 199, 200, 205, 208, 209, 211, 212, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 223, 225, 226, 233, 234, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 253, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 279, 284, 288, 290, 291, 292, 293, 299, 300, 301, 303, 369, 370, 371, 373, 374, 376, 383, 386, 387, 487, 493, 497, 506, 521, 522, 523, 524, 531, 533, 536, 543
- AIX-EN-PROVENCE** : 112
- ALLAIRE** : 488, 498
- ANCENIS** : 2, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 60, 61, 63, 70, 73, 77, 79, 93, 99, 161, 162, 203, 210, 215, 216, 246, 250, 252, 259, 377, 378, 381, 382, 391, 394, 395, 487, 493, 498, 540
- ANETZ** : 487, 498
- ANGERS** : 36, 37, 38, 67, 146, 245, 252, 317, 493
- ARTHON-EN-RETZ** : 489
- ASSÉRAC** : 488, 498
- ATHÈNES** : 316, 328, 342
- AUCKLAND** : 345
- AVESAC** : 488
- BAINS-SUR-OUST** : 488, 498
- BARBECHAT** : 489, 497
- BASSE-GOULAINÉ** : 39, 169, 199, 246, 318, 344, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 367, 368, 420, 487, 493, 495, 496, 497, 544, 545, 546, 547
- BATZ-SUR-MER** : 488, 494, 498
- BAULE-ESCOUBLAC (LA)** : 37, 38, 60, 61, 63, 68, 161, 169, 219, 246, 381, 382, 399, 488, 493, 494, 498
- BEAUREPAIRE D'ISÈRE** : 150
- BÉGANNE** : 488, 499
- BELLIGNÉ** : 487
- BERNARDIÈRE (LA)** : 79, 80, 97, 103, 104, 105, 107, 109, 117, 118, 153, 156, 158, 159, 171, 175, 176, 177, 178, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 195, 196, 197, 205, 206, 209, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 226, 229, 244, 245, 246, 247, 249, 253, 255, 256, 257, 258, 260, 262, 279, 284, 288, 290, 291, 292, 293, 299, 300, 301, 305, 344, 369, 370, 371, 373, 374, 375, 382, 400, 499, 508, 521, 522, 523, 525, 531, 533, 543
- BERNERIE-EN-RETZ (LA)** : 489
- BESNÉ** : 487, 494, 498
- BETTON** : 532
- BIGNON (LE)** : 61, 79, 80, 84, 85, 86, 97, 103, 109, 117, 118, 153, 154, 156, 157, 158, 171, 175, 176, 177, 178, 180, 181, 189, 192, 193, 195, 196, 201, 202, 203, 205, 207, 208, 212, 213, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 225, 226, 227, 228, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 279, 280, 284, 288, 290, 291, 292, 293, 299, 300, 305, 344, 369, 370, 371, 373, 375, 383, 386, 409, 411, 488, 493, 497, 508, 521, 522, 523, 533, 536, 543
- BLAIN** : 32, 161, 162, 378, 489, 493, 495
- BLOIS** : 112
- BOIS-SEIGNEUR-ISAAC** : 351
- BOISSIERE-DU-DORÉ (LA)** : 391
- BONDY** : 147
- BONNOEUVRE** : 487
- BORDEAUX** : 16, 22, 23, 24, 25, 29, 36, 37, 38, 245, 247, 248, 249, 261, 290, 322, 377
- BOUAYE** : 61, 487, 493, 495, 496, 497
- BOUÉE** : 79, 80, 100, 101, 103, 109, 117, 118, 153, 156, 157, 158, 159, 171, 175, 172, 176, 177, 178, 180, 182, 188, 189, 190, 195, 196, 198, 199, 205, 207, 209, 211, 212, 213, 215, 217, 218, 220, 221, 222, 224, 226, 231, 245, 246, 247, 253, 255, 256, 257, 258, 260, 262, 279, 280, 284, 288, 290, 291, 292, 293, 299, 300, 305, 369, 370, 371, 373, 374, 375, 382, 404, 406, 407, 408, 489, 497, 509, 521, 522, 523, 535, 537, 543
- BOUGUENAI** : 37, 169, 318, 386, 419, 487, 493, 495, 496, 497
- BOURGNEUF-EN-RETZ** : 37
- BOUSSAY** : 487
- BOUVRON** : 489, 499
- BOUZILLÉ** : 146
- BRAINS** : 487, 493, 497
- BREST** : 112, 290, 408, 532
- BRUXELLES** : 351
- CAIRE (LE)** : 331, 332
- CALLUIRE** : 150
- CAMPBON** : 61, 149, 408, 491, 494, 499
- CAMOËL** : 488
- CARQUEFOU** : 40, 144, 149, 169, 174, 246, 250, 252, 318, 344, 378, 380, 386, 391, 419, 487, 493, 495, 496, 497
- CASSON** : 488, 493, 497
- CELLIER (LE)** : 61, 79, 80, 86, 87, 88, 93, 107, 110, 114, 117, 118, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 150, 165, 166, 167, 168, 176, 180, 181, 186, 187, 193, 196, 197, 205, 206, 207, 209, 210, 212, 215, 216, 219, 220, 221, 223, 231, 232, 245, 246, 250, 251, 253, 255, 256, 257, 259, 263, 264, 274, 279, 284, 288, 290, 291, 293, 299, 300, 344, 369, 370, 371, 373, 375, 379, 382, 391, 392, 394, 395, 404, 411, 487, 497, 520, 530, 531, 532, 534, 539, 540, 543
- CÉNON** : 532
- CHALLANS** : 37, 38, 67, 245, 378
- CHAMBRAY-LES-TOURS** : 532
- CHAMPTOCEAUX** : 251, 499
- CHAPELLE-BASSE-MER (LA)** : 149, 203, 489, 493, 497
- CHAPELLE-DE-BRAIN (LA)** : 488
- CHAPELLE-DES-MARAIS (LA)** : 254, 487, 494, 498
- CHAPELLE-GLAIN (LA)** : 488
- CHAPELLE-HEULIN (LA)** : 489, 493, 497
- CHAPELLE-LAUNAY (LA)** : 489, 494, 499
- CHAPELLE-SAINT-SAUVEUR (LA)** : 487
- CHAPELLE-SUR-ERDRE (LA)** : 39, 40, 145, 169, 246, 318, 419, 487, 493, 494, 496, 497, 532

CHÂTEAUBRIANT : 37, 38, 60, 63, 71, 77, 161, 162, 202, 252, 377, 378, 380, 381, 488, 538
CHÂTEAU-THÉBAUD : 489, 493, 497
CHAUVÉ : 489
CHEIX-EN-RETZ : 489, 497
CHEMÉRÉ : 489
CHEVALLERAI (LA) : 489, 497
CHEVROLIÈRE (LA) : 488, 493, 495, 497
CHOLET : 36, 37, 38, 67, 160, 249, 378, 493
CLERMONT-FERRAND : 22, 24, 25
CLISSON : 30, 31, 32, 35, 37, 38, 40, 55, 60, 63, 71, 72, 73, 77, 79, 96, 99, 156, 157, 159, 161, 162, 206, 215, 216, 217, 246, 249, 250, 260, 262, 290, 292, 301, 376, 387, 400, 403, 404, 411, 487, 493, 499, 536
CONQUEREUIL : 490
CORBEIL-ESSONNES : 145
CORCOUÉ-SUR-LOGNE : 65, 66, 492
CORDEMAIS : 41, 61, 188, 189, 258, 292, 490, 493, 495, 496, 497, 537
CORSEPT : 489, 494
COUËRON : 39, 157, 159, 253, 396, 404, 411, 419, 487, 493, 495, 496, 497
COUFFÉ : 61, 251, 487, 497
CROISIC (LE) : 38, 488, 494, 498
CROSSAC : 490, 494, 498
CUGAND : 400, 499
DERVAL : 32, 488
DIJON : 169
DONGES : 41, 60, 61, 169, 254, 487, 491, 494, 498
DOUAI : 22, 24, 25
DRAIN : 499
DRAVEIL : 145
DREFFÉAC : 489, 494, 499
ETEL : 290
ERBRAY : 488
FAY-DE-BRETAGNE : 488, 493, 497
FÉGRÉAC : 488, 499
FERCÉ : 488
FÉREL : 488, 494, 499
FRESNE-SUR-LOIRE (LE) : 487
FROSSAY : 489
GAVRE (LE) : 489
GENESTON : 154, 373, 488, 493, 497
GÉTIGNÉ : 403, 404, 487, 499
GORGES : 292, 403, 404, 420, 487, 493, 499
GRAND-AUVERNÉ : 488
GRANDCHAMPS-DES-FONTAINES : 42, 488, 493, 496, 497
GRENOBLE : 22, 24, 25, 290
GRIGONNAIS (LA) : 489
GUÉMÉNÉ-PENFAO : 32, 161, 162, 377, 378, 490
GUENROUËT : 489, 494
GUÉRANDE : 37, 61, 68, 219, 246, 254, 399, 488, 494, 498
HAUTE-GOULAINÉ : 33, 61, 246, 377, 378, 489, 493, 495, 496, 497
HAVRE (LE) : 22, 24, 25
HAYE-FOUASSIÈRE (LA) : 56, 489, 493, 495, 496, 497
HERBIGNAC : 61, 80, 96, 97, 98, 109, 117, 118, 153, 156, 158, 159, 162, 171, 175, 172, 176, 177, 178, 179, 180, 189, 190, 191, 195, 196, 199, 200, 201, 202, 205, 208, 212, 215, 216, 217, 219, 220, 221, 222, 223, 226, 233, 234, 245, 246, 247, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 279, 284, 286, 288, 290, 291, 292, 293, 299, 300, 301, 303, 369, 370, 371, 373, 374, 375, 395, 396, 399, 411, 488, 494, 498, 510, 521, 522, 523, 534, 539, 543
HÉRIC : 149, 488, 493, 495, 497
INDRE : 39, 61, 318, 487, 493, 495, 496, 497
ISSÉ : 488
JANS : 488
JOUÉ-SUR-ERDRE : 79, 80, 97, 101, 102, 103, 109, 117, 118, 154, 176, 177, 178, 180, 181, 183, 185, 198, 199, 205, 206, 209, 212, 213, 215, 216, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 229, 230, 233, 237, 245, 246, 252, 255, 256, 257, 258, 261, 279, 284, 288, 290, 291, 293, 299, 300, 305, 369, 370, 371, 373, 379, 382, 404, 406, 407, 487, 497, 507, 522, 523, 526, 531, 535, 538, 543
JUIGNÉ-LES-MOUTIERS : 488
JUVISY : 145
LAGNY-LE-SEC : 351
LANDREAU (LE) : 489, 493, 497
LANGON : 488
LAVAL : 36, 37, 245, 532
LAVAU-SUR-LOIRE : 61, 489, 499
LEGÉ : 37, 377, 378, 490
LENS : 22, 24, 25
LIGNÉ : 487, 493, 497
LILLE : 22, 23, 24, 25, 29
LIMOUZINIÈRE (LA) : 66, 488, 497
LIRÉ : 499
LONDRES : 256
LOROUX-BOTTEREAU (LE) : 489, 493, 497
LOUÉ : 150
LOUISFERT : 488
LUSANGER : 488
LYON : 22, 23, 24, 25, 29, 150, 169
MACHECOUL : 32, 37, 153
MAISON-SUR-SÈVRE : 395, 487, 493, 497
MALVILLE : 408, 489, 493, 495, 497
MANS (LE) : 67, 291, 532
MARSAC-SUR-DON : 488
MARSEILLE : 22, 23, 24, 25, 29, 33, 112
MASSÉRAC : 490
MAUMUSSON : 487
MAUVES-SUR-LOIRE : 61, 79, 80, 82, 83, 84, 93, 97, 110, 114, 117, 118, 143, 144, 145, 149, 150, 154, 165, 166, 167, 168, 176, 177, 178, 180, 182, 193, 194, 197, 201, 202, 203, 207, 208, 210, 212, 215, 216, 218, 220, 221, 223, 233, 234, 235, 236, 245, 246, 250, 251, 255, 256, 257, 259, 263, 264, 270, 279, 284, 288, 290, 291, 293, 299, 300, 326, 344, 369, 370, 371, 373, 375, 382, 387, 388, 390, 391, 411, 487, 493, 497, 520, 534, 539, 540, 543
MEILLERAYE-DE-BRETAGNE (LA) : 488
MÉSANGER : 487, 498
MESQUER : 201, 488, 499
METZ : 22, 23, 24, 25
MEXICO : 331
MISSILLAC : 489, 494, 498
MOISDON-LA-RIVIERE : 488

MONNIÈRES : 403, 404, 487, 493, 497
MONTAGNE (LA) : 37, 487, 493, 495, 496, 497
MONTAIGU : 37, 216, 290, 301, 378
MONTBERT : 490, 495, 499, 536
MONTOIR-DE-BRETAGNE : 41, 60, 61, 153, 169, 246, 254, 487, 491, 494, 498
MONTPELLIER : 112, 291
MONTRELAIS : 487
MORTAGNE-SUR-SÈVRE : 378
MOUAIS : 488
MOU TIERS-EN-RETZ (LES) : 489
MOUZEIL : 487, 497
MOUZILLON : 489, 499
MULHOUSE : 22, 24, 25
NANCY : 22, 23, 24, 25
NANTES : 2, 6, 9, 13, 14, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 45, 47, 55, 60, 61, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 77, 78, 79, 93, 94, 95, 96, 103, 104, 105, 114, 120, 128, 133, 142, 144, 145, 146, 147, 149, 150, 152, 154, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 169, 170, 172, 174, 176, 183, 189, 193, 199, 201, 202, 203, 208, 210, 215, 216, 221, 234, 237, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 256, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 272, 275, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 295, 296, 297, 298, 299, 301, 306, 307, 308, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 330, 332, 333, 336, 337, 338, 339, 345, 346, 347, 356, 357, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 386, 388, 390, 391, 395, 396, 401, 406, 407, 408, 411, 413, 414, 418, 419, 421, 487, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 532, 536, 537, 538, 539, 540, 544, 545, 546, 547
NEW-YORK : 345, 358
NICE : 22, 24, 25
NIORT : 160, 208, 248
NOISY-LE-GRAND : 145
NOISY-LE-SEC : 145
NORT-SUR-ERDRE : 37, 55, 60, 79, 80, 94, 95, 109, 117, 118, 153, 154, 156, 158, 159, 171, 176, 177, 178, 179, 180, 189, 190, 191, 195, 196, 201, 202, 203, 205, 207, 209, 212, 215, 216, 217, 218, 221, 222, 224, 226, 227, 228, 245, 246, 247, 252, 255, 256, 257, 258, 260, 261, 271, 279, 280, 284, 285, 286, 288, 290, 291, 292, 293, 299, 300, 303, 318, 369, 370, 371, 373, 374, 375, 378, 379, 382, 395, 396, 404, 407, 408, 411, 488, 493, 497, 511, 521, 522, 523, 535, 538, 543
NOTRE-DAME-DES-LANDES : 2, 41, 42, 295, 395, 488, 493, 497
NOYAL-SUR-BRUTZ : 488
NOZAY : 32, 37, 147, 489
ORADOUR-SUR VAYRES : 147
ORLÉANS : 532
ORRY-LA-VILLE : 351
ORVAULT : 38, 39, 61, 69, 144, 145, 157, 237, 246, 296, 318, 332, 391, 411, 487, 493, 495, 496, 497
ODON : 61, 79, 80, 92, 93, 99, 110, 114, 117, 118, 143, 145, 146, 147, 149, 165, 166, 167, 168, 176, 177, 178, 180, 181, 192, 193, 196, 197, 207, 210, 212, 215, 216, 218, 220, 221, 223, 231, 232, 245, 246, 250, 251, 253, 255, 256, 257, 259, 263, 264, 274, 279, 284, 288, 290, 291, 293, 299, 300, 369, 370, 371, 373, 375, 379, 382, 391, 394, 395, 411, 487, 493, 520, 534, 540, 543
PAIMBOEUF : 41, 491, 494
PALLET (LE) : 72, 489, 493, 497
PANNECÉ : 147, 487
PARIS : 21, 22, 23, 24, 25, 37, 38, 67, 145, 149, 245, 250, 274, 326, 345, 351, 368, 381, 491, 493
PEILLAC : 488
PELLERIN (LE) : 332, 487, 493, 495, 497
PÉNESTIN : 488
PEROY-LES-GOMBRIES : 351
PETIT-AUVERNÉ : 488
PETIT-MARS : 488, 493, 497
PIERRIC : 490
PIN (LE) : 487
PIRIAC-SUR-MER : 488, 499
PLAINE-SUR-MER (LA) : 489
PLANCHE (LA) : 487
PLESSÉ : 153, 489
PLOEREN : 532
PLOUGASTEL DAOULAS : 54
POITIERS : 245, 249, 532
PONTCHÂTEAU : 37, 60, 128, 162, 378, 399, 490, 494, 499
PONT-SAINT-MARTIN : 409, 488, 493, 495, 497
PORNIC : 32, 37, 38, 146, 377, 378, 380, 489, 493, 494
PORNICHER : 63, 67, 169, 246, 377, 378, 386, 487, 494, 498
PORT-SAINT-PÈRE : 489, 493, 497
POUILLÉ-LES-CÔTEAUX : 487, 498
POULIGUEN (LE) : 246, 399, 488, 494, 498
PRÉFAILLES : 489
PRINQUIAU : 61, 489, 494, 498
PUCEUL : 489
QUILLY : 489, 499
QUIMPER : 532
REDON : 30, 31, 32, 37, 38, 67, 73, 77, 379, 380, 488, 498
REGRIPIÈRE (LA) : 489
REMAUDIÈRE (LA) : 489, 497
REMOUILLÉ : 487, 497, 536
RÉNAC : 488
RENNES : 36, 37, 38, 67, 245, 252, 291, 493, 532
REZÉ : 37, 38, 61, 69, 145, 146, 147, 154, 156, 169, 247, 261, 318, 325, 328, 332, 366, 367, 419, 487, 493, 495, 496, 497, 544, 545, 546, 547
RIALLÉ : 153, 487
RIEUX : 488, 498
RIO DE JANEIRO : 331
ROCHE SUR YON (LA) : 36, 37, 67, 146, 150, 245, 249, 290, 493
ROCHE-BERNARD (LA) : 378, 399
ROCHE-BLANCHE (LA) : 61, 487, 498
ROISSY-EN-FRANCE : 351
ROME : 316, 335, 345
ROUANS : 489, 493, 497
ROUBAIX : 22, 23, 24, 25
ROUEN : 22, 24, 25

ROUGÉ : 488
ROUXIERE (LA) : 487
RUFFIGNÉ : 488
SABLÉ-SUR-SARTHE : 150, 291
SAFFRÉ : 378, 489, 493, 497, 538
SAINT-AIGNAN-GRANDLIEU : 487, 493, 495, 496, 497
SAINT-ANDRÉ-DES-EAUX : 254, 487, 494, 498
SAINT-AUBIN-DES-CHATEAUX : 488
SAINT-BRÉVIN-LES-PINS : 489, 494
SAINT-COLOMBAN : 488, 493, 497
SAINT-DOLAY : 494, 499
SAINT-ÉTIENNE : 22, 24, 25, 54
SAINT-ÉTIENNE-DE-MER-MORTE : 66
SAINT-ÉTIENNE-DE-MONTLUC : 38, 56, 61, 79, 80, 88, 89, 90, 97, 109, 117, 118, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 171, 175, 172, 176, 177, 178, 180, 189, 190, 191, 195, 196, 201, 205, 207, 209, 212, 215, 217, 220, 221, 222, 224, 226, 227, 228, 237, 245, 246, 247, 252, 253, 255, 256, 257, 258, 260, 263, 279, 284, 285, 286, 288, 290, 291, 292, 293, 299, 300, 301, 303, 344, 369, 370, 371, 373, 374, 375, 382, 396, 411, 490, 493, 495, 496, 497, 512, 521, 522, 523, 527, 528, 531, 535, 537, 540, 543
SAINT-FIACRE-SUR-MAINE : 72, 491, 497
SAINT-GÉLY-DU-FESC : 54
SAINT-GEORGES-SUR-LOIRE : 378
SAINT-GÉRÉON : 396, 487, 498
SAINT-GERVAIS-LA-FORÊT : 54
SAINT-GILDAS-DES-BOIS : 32, 491, 494
SAINT-GILLES-CROIX DE VIE : 37
SAINT-GORGON : 488
SAINT-HERBLAIN : 38, 39, 67, 69, 145, 149, 157, 159, 237, 246, 253, 318, 332, 357, 366, 367, 371, 379, 395, 396, 408, 411, 487, 493, 494, 495, 496, 497, 532, 544, 545, 546, 547
SAINT-HERBLON : 61, 487, 498
SAINT-HILAIRE-DE-CHALÉONS : 489, 497
SAINT-HILAIRE-DE-CLISSON : 79, 80, 97, 98, 99, 109, 117, 118, 153, 156, 158, 159, 171, 175, 176, 177, 178, 180, 181, 183, 184, 185, 195, 196, 197, 205, 206, 209, 211, 212, 213, 215, 217, 218, 220, 221, 222, 226, 229, 230, 244, 245, 246, 247, 249, 250, 252, 253, 255, 256, 257, 258, 260, 262, 266, 279, 284, 288, 290, 291, 292, 293, 299, 300, 301, 305, 369, 370, 371, 373, 374, 375, 400, 403, 404, 487, 499, 513, 521, 522, 523, 529, 531, 533, 543
SAINT-JACUT-LES-PINS : 488
SAINT-JEAN-DE-BOISEAU : 487, 493, 495, 496, 497
SAINT-JEAN-DE-BOURNAY : 150
SAINT-JEAN-LA-POTERIE : 488, 498
SAINT-JOACHIM : 254, 487, 494, 498
SAINT-JULIEN-DE-CONCELLES : 149, 386, 409, 489, 493, 495, 497
SAINT-JULIEN-DE-VOUVANTES : 488
SAINT-LÉGER-LES-VIGNES : 487, 493, 497
SAINT-LUMINE-DE-CLISSON : 487, 499
SAINT-LUMINE-DE-COUTAIS : 488, 497
SAINT-LYPHARD : 254, 488, 494, 498, 539
SAINT-MACAIRE-EN MAUGES : 197
SAINT-MALO-DE-GUERSAC : 487, 494, 498
SAINT-MARS-DE-COUTAIS : 493, 497
SAINT-MARS-DU-DÉSERT : 150, 203, 404, 488, 493, 496, 497
SAINT-MARS-LA-JAILLE : 146, 487
SAINT-MICHEL-CHEF-CHEF : 153, 489, 494
SAINT-MOLF : 201, 488, 494, 498
SAINT-NAZAIRE : 10, 13, 14, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 43, 45, 55, 60, 61, 63, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 76, 77, 78, 79, 104, 120, 128, 133, 142, 150, 152, 157, 161, 162, 170, 172, 183, 189, 221, 244, 245, 246, 253, 254, 259, 283, 284, 288, 289, 290, 291, 295, 297, 332, 347, 374, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 386, 399, 401, 407, 408, 413, 414, 419, 487, 490, 491, 493, 494, 495, 498, 537, 539, 540
SAINT-NICOLAS-DE-REDON : 77, 488, 498
SAINT-PAVACE : 145
SAINT-PERREUX : 488, 498
SAINT-PÈRE-EN-RETZ : 489, 494
SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU : 60, 149, 488, 493, 497
SAINT-SÉBASTIEN-SUR-LOIRE : 37, 39, 40, 69, 144, 156, 246, 318, 325, 332, 367, 386, 391, 487, 493, 495, 496, 497, 544, 545, 546, 547
SAINT-SULPICE-DES-LANDES : 487
SAINT-VIAUD : 489
SAINT-VINCENT-DES-LANDES : 488
SAINT-VINCENT-SUR-OUST : 488, 498
SAINTE-ANNE-SUR-BRIVET : 490, 494, 499
SAINTE-LUCE-SUR-LOIRE : 39, 144, 145, 149, 194, 246, 250, 281, 318, 487, 493, 495, 496, 497, 532
SAINTE-MARIE : 488, 498
SAINTE-PAZANNE : 37, 38, 491, 493, 497
SAINTE-REINE-DE-BRETAGNE : 490, 494, 498
SAINTE : 60
SANA'A : 331
SÃO PAULO : 331
SARTROUVILLE : 145
SAUTRON : 39, 157, 169, 237, 246, 253, 411, 419, 487, 493, 495, 496, 497
SAVENAY : 32, 37, 38, 60, 63, 101, 157, 161, 162, 188, 217, 252, 262, 378, 407, 408, 490, 493, 494, 495, 537, 540
SEGRÉ : 37, 245
SÉVÉRAC : 149, 489, 499
SION-LES-MINES : 488
SOUDAN : 488
SORINIÈRES (LES) : 37, 61, 146, 147, 154, 156, 169, 237, 246, 247, 261, 344, 409, 487, 493, 495, 496, 497
SOULVACHE : 488
STRASBOURG : 22, 23, 24, 25, 145, 377
SUCÉ-SUR-ERDRE : 252, 409, 488, 493, 495, 496, 497
TALMONT-SAINT HILAIRE : 532
TEILLÉ : 487, 499
TEMPLE-DE-BRETAGNE (LE) : 153, 154, 490, 493, 495, 497
THÉHILLAC : 128, 488, 499
THIERS-SUR-THÉRÉ : 351
THOUARÉ-SUR-LOIRE : 39, 144, 150, 194, 246, 250, 251, 391, 487, 493, 495, 496, 497

TOUCHES (LES) : 252, 488, 497
TOULON : 22, 24, 25
TOULOUSE : 22, 24, 25, 33, 51, 169, 344, 420
TOURCOING : 22, 23, 24, 25
TOURS : 291, 317, 532
TOUVOIS : 65, 490
TRANS-SUR-ERDRE : 487, 497
TREFFIEUX : 489
TREILLIÈRES : 42, 395, 488, 493, 495, 496, 497
TRIGNAC : 60, 61, 246, 254, 408, 487, 494, 498
TURBALLE (LA) : 488, 494, 499
VALENCIENNES : 22, 24, 25
VALLET : 32, 37, 72, 153, 378, 403, 404, 489, 493,
499
VANNES : 36, 37, 38, 67, 172, 245, 323
VARADES : 487
VARENNE (LA) : 251, 497
VAY : 489
VERTOU : 37, 40, 69, 156, 244, 245, 246, 247, 487,
493, 495, 496, 497
VIELLEVIGNE : 153, 487, 536
VIGNEUX-DE-BRETAGNE : 154, 488, 493, 495, 496,
497
VILLEPOT : 488
VRITZ : 487
VUE : 489, 497

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	1
LISTE DES ABREVIATIONS	2
INTRODUCTION GÉNÉRALE : L'ÉVOLUTION DE L'URBAIN ET DE L'URBANITÉ	5
PREMIERE PARTIE DYNAMIQUES METROPOLITAINE ET PERIURBAINE DANS LA REGION NANTAISE	11
CHAPITRE I LA METROPOLISATION : CARACTERISTIQUES GENERALES ET TRADUCTION LOCALE AUTOUR DE NANTES ET DE SAINT-NAZAIRE¹³	
1 Les caractéristiques générales de la métropolisation et de la métropole	14
1.1 Une concentration de population dans un grand pôle urbain	14
1.2 Une concentration d'activités et de flux financiers	15
1.3 Une mise en réseau essentielle.....	16
1.4 Une homogénéité de fonctionnement interne capitale.....	16
1.5 Une synthèse de plusieurs facteurs	17
1.5.1 L'analyse lexicale d'un corpus de réponses d'experts	17
1.5.2 Le choix d'un ensemble de critères.....	19
2 Nantes – Saint-Nazaire : l'émergence d'une métropole ?	21
2.1 Le concept de « métropole d'équilibre »	21
2.1.1 Philosophie, objectifs et bilan de l'action de la DATAR	21
2.1.2 Nantes – Saint Nazaire : une métropole à part entière ?	26
2.2 La dynamique interne de la métropole Nantes – Saint Nazaire	29
2.2.1 Des marqueurs statistiques métropolitains.....	29
2.2.2 Un maillage institutionnel complexe	31
2.2.3 Des initiatives pour une gestion métropolitaine	34
2.2.4 Un réseau d'infrastructures à l'échelle métropolitaine	36
CONCLUSION DU CHAPITRE I.....	43
CHAPITRE II LA PERIURBANISATION : CARACTERISTIQUES GENERALES ET TRADUCTION LOCALE AUTOUR DE NANTES ET DE SAINT-NAZAIRE⁴⁵	
1 Les caractéristiques générales de la périurbanisation	46
1.1 Délimitation et dénomination : deux points cruciaux.....	46
1.1.1 De multiples appellations pour un processus complexe	47
1.1.2 L'identification des espaces périurbains.....	50
1.2 Les nombreux angles d'approche des espaces périurbains	52
1.2.1 Le repérage des dynamiques démographiques.....	52
1.2.2 L'évolution des modalités d'occupation des sols.....	53
1.2.3 Les mutations politiques de la société locale.....	54
1.2.4 Les phénomènes de diffusion d'origine citadine	55
1.2.5 L'étude des formes d'habitat périurbaines.....	56
1.2.6 Le coût financier de la périurbanisation.....	58
1.2.7 La nature et la mesure des mobilités périurbaines.....	58

2	Les espaces périurbains dans la métropole Nantes – Saint-Nazaire	60
2.1	Une progression de l' « onde d'urbanisation »	60
2.2	Une hausse des densités périurbaines.....	63
2.3	Une prédominance de l'habitat individuel	65
2.4	Des flux « domicile-travail » centripètes et intenses.....	67
2.5	Une motorisation élevée des ménages périurbains.....	70
2.6	Des flux de circulation croissants vers les villes-centre	71
	CONCLUSION DU CHAPITRE II	73

CHAPITRE III UNE METHODOLOGIE POUR SAISIR LES EFFETS DE LA PERIURBANISATION⁷⁵

1	La définition de l'espace d'étude	76
1.1	La mobilité au cœur du concept d'aire urbaine.....	77
1.2	L'espace urbain multipolaire de Nantes - Saint-Nazaire	77
1.3	Le choix de douze communes-échantillon	79
1.4	Le profil des populations communales ciblées	81
2	La présentation des communes-échantillon.....	82
2.1	Mauves-sur-Loire	82
2.2	Le Bignon	84
2.3	Le Cellier.....	86
2.4	Saint-Etienne-de-Montluc.....	88
2.5	Aigrefeuille-sur-Maine	90
2.6	Oudon.....	92
2.7	Nort-sur-Erdre.....	94
2.8	Herbignac	96
2.9	Saint-Hilaire-de-Clisson.....	98
2.10	Bouée	100
2.11	Joué-sur-Erdre	101
2.12	La Bernardière.....	103
3	L'emploi de deux types d'enquêtes de terrain.....	105
3.1	Un questionnaire diffusé auprès des ménages	106
3.1.1	Particularités et intérêt du questionnaire.....	106
3.1.2	Contenu et modalités de diffusion du questionnaire	106
3.1.3	Mode de traitement du questionnaire.....	110
3.2	Des entretiens semi-directifs	111
3.2.1	Particularités et intérêt de l'entretien semi-directif.....	111
3.2.2	Entretiens auprès des ménages.....	112
3.2.3	Entretiens auprès de responsables locaux	115
4	Les principales caractéristiques du panel de ménages	117
4.1	Une répartition hétérogène entre les communes-échantillon.....	117
4.2	Des propriétaires en lotissements	118
4.3	D'anciens locataires de l'agglomération nantaise.....	119
4.4	Des périodes d'installation très variables	121
4.5	Des couples de plus de trente ans, dans la vie active et avec enfants.....	122
4.6	Des ménages de classes moyennes en double activité.....	124
4.7	Des niveaux de revenus assez importants	126
	CONCLUSION DU CHAPITRE III.....	128

DEUXIÈME PARTIE L'ORGANISATION DES MOBILITÉS DANS LES ESPACES PÉRIURBAINS NANTAIS..... 130

CHAPITRE IV LE MODÈLE CENTRIFUGE DE LA MOBILITÉ RESIDENTIELLE PÉRIURBAINE AUTOUR DE NANTES ET DE SAINT-NAZAIRE133

1	Logement et habitat : enjeux et significations	134
1.1	Le logement : un secteur clef de l'économie	135
1.2	Logement, habitat et vie sociale	136
2	La spécificité des stratégies résidentielles dans les espaces périurbains	137
2.1	Les motivations à l'installation des ménages périurbains	137
2.1.1	L'accession à la propriété en maison individuelle.....	138
2.1.2	D'autres motifs plus spécifiques selon la provenance géographique	140
2.2	La diversité des parcours résidentiels des « périurbains-type ».....	143
2.2.1	Une typologie des parcours résidentiels.....	143
2.2.2	Une recherche de logement privilégiant la proximité	152
2.3	La gestion de contraintes financières.....	160
2.3.1	Les exigences d'un marché foncier concurrentiel.....	161
2.3.2	Une capacité financière minimum requise chez les ménages périurbains	163
2.3.3	Le surcoût d'une mobilité quotidienne croissante.....	169
2.4	L'importance du contexte local.....	175
2.4.1	La position géographique des communes-échantillon.....	176
2.4.2	L'impact des politiques locales en matière d'urbanisation	178
2.5	La gestion municipale de l'urbanisation.....	204
2.5.1	Le mode de conception des lotissements	205
2.5.2	Le niveau de visibilité des communes	210
2.5.3	La volonté et la capacité municipale d'intégrer les mutations locales	223
	CONCLUSION DU CHAPITRE IV	236

CHAPITRE V LES MIGRATIONS DU QUOTIDIEN DANS LA MÉTROPOLÉ NANTAISE : L'EXPRESSION DE LA POLARISATION URBAINE240

1	La motorisation générale des sociétés occidentales	242
1.1	L'usage de l'automobile ou la révolution du rapport à l'espace	243
1.1.1	La compression de l'espace-temps : les réalités de terrain	244
1.1.2	Les transports collectifs face à l'automobile.....	254
1.2	L'Homme et l'Automobile : entre intimité, liberté et contrainte	263
1.2.1	La nature de la relation voiture/usager	264
1.2.2	L'émancipation par l'automobile ?.....	271
2	Les effets de l'automobile sur l'organisation des déplacements périurbains.....	283
2.1	Des déplacements conformes à la logique de l'armature urbaine	283
2.1.1	Une offre médicale spécialisée et diversifiée	284
2.1.2	Les commerces et services du centre de Nantes	286
2.1.3	Les grandes surfaces pour des courses ponctuelles	287
2.1.4	La fréquentation des établissements scolaires.....	289
2.2	Le rôle important du passé résidentiel des ménages	294
2.2.1	La conservation des liens familiaux	294
2.2.2	La conservation des liens amicaux	295
2.2.3	La conservation des activités de loisirs des adultes	296
2.3	L'impact structurant des migrations « domicile-travail »	298
2.3.1	Le lieu de travail : un point d'ancrage pour d'autres déplacements.....	299

2.3.2	Des aires de fréquentation différentes selon le lieu de travail	302
-------	---	-----

CONCLUSION DU CHAPITRE V..... 309

TROISIÈME PARTIE L'EMERGENCE DE NOUVEAUX LIEUX D'URBANITE ?..... 312

CHAPITRE VI L'EVOLUTION DU MODELE DE LA VILLE EUROPEENNE314

1	Repères historiques et géographiques urbains : le cas de Nantes	315
1.1	La ville de l'Antiquité : <i>Condevincum</i> et <i>Vicus Portus</i>	316
1.2	La ville médiévale : une enceinte fortifiée exiguë	317
1.3	La ville classique de « la Renaissance et des Temps Modernes ».....	321
1.4	La ville industrielle : la pensée haussmannienne à Nantes	323
1.5	La ville dite « moderne » : la digestion des progrès industriels	327
1.6	La « ville étalée » européenne : le triomphe mesuré de la mobilité	330
2	Composantes et facteurs d'évolution de l'urbanité	333
2.1	Urbanité et citadinité	334
2.1.1	Le citadin ou <i>homo citadinus</i>	334
2.1.2	Le décorum urbain	335
2.1.3	L'ambiance urbaine, l'univers urbain.....	339
2.2	Urbanité et densité	341
2.3	Urbanité et diversité sociale	342
2.4	Urbanité et « représentations urbaines »	344
2.5	Urbanité et mobilité	348
2.6	Urbanité et mutations locales	350

CONCLUSION DU CHAPITRE VI 352

CHAPITRE VII « URBANITE ORIGINELLE » ET « URBANITE PERIPHERIQUE » DANS LES ESPACES PERIURBAINS NANTAIS ?354

1	Les sources d'urbanité pour les populations périurbaines.....	355
1.1	Les espaces marchands périphériques : une « pseudo urbanité » ?	356
1.1.1	Un rapport sibyllin au centre-ville.....	356
1.1.2	Une fréquentation très variable de la part des périurbains.....	369
1.2	Les unités urbaines périphériques : une urbanité « de proximité » ?.....	372
1.2.1	Dans les communes périurbaines proches de Nantes et sans supermarché	373
1.2.2	Dans les communes périurbaines éloignées de Nantes et sans supermarché	374
1.2.3	Dans les communes périurbaines proches de Nantes et avec supermarché.....	374
1.2.4	Dans les communes périurbaines éloignées de Nantes et avec supermarché.....	374
1.2.5	La tripartition des communes périurbaines	375
1.3	D'autres sources possibles d'urbanité ?.....	376
1.3.1	Les stations radiophoniques : être à l'écoute de la ville.....	376
1.3.2	Les journaux : se tenir informer de la ville	380
2	De nouveaux lieux d'urbanité dans les espaces périurbains nantais	382
2.1	Les lieux périurbains à urbanité prégnante (Aigrefeuille, Le Bignon)	383
2.2	Les lieux périurbains à urbanité recherchée (Mauves)	387
2.3	Les lieux périurbains à urbanité contrôlée (Le Cellier, Oudon)	391
2.4	Les lieux périurbains à urbanité relayée (Nort, Herbignac).....	395
2.5	Les lieux périurbains à urbanité rejetée (Saint-Hilaire-de-Clisson, La Bernardière).....	400

2.6	Les lieux périurbains à urbanité naissante (Joué, Bouée).....	404
2.7	Les possibilités d'évolution des lieux périurbains d'urbanité.....	409
	CONCLUSION DU CHAPITRE VII.....	413

CONCLUSION GÉNÉRALE L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX LIEUX PÉRIURBAINS D'URBANITÉ.....	415
--	------------

INDEX DES LIEUX CITES.....	422
-----------------------------------	------------

TABLE DES MATIERES.....	427
--------------------------------	------------

TABLES DES DOCUMENTS.....	432
----------------------------------	------------

BIBLIOGRAPHIE.....	439
---------------------------	------------

ANNEXES.....	480
---------------------	------------

TABLE DES DOCUMENTS

CARTES

Carte 1 : Métropoles d'équilibre et principales villes françaises en 1963.....	22
Carte 2 : Extension spatiale des pôles urbains de la métropole Nantes – Saint-Nazaire depuis 1962	30
Carte 3 : Espace urbain multipolaire Nantes – Saint-Nazaire en 1990 et 1999.....	31
Carte 4 : Structures intercommunales en Loire-Atlantique au 1er janvier 2005.....	32
Carte 5 : Zones d'aménagement du territoire en Loire-Atlantique en 2005	35
Carte 6 : Infrastructures routières de la Loire-Atlantique en 2005.....	37
Carte 7 : Infrastructures ferroviaires passagers de la Loire-Atlantique en 2005.....	38
Carte 8 : Réseau ferré passagers de l'agglomération nantaise en 2005.....	39
Carte 9 : Infrastructures portuaires et aéroportuaires de la Basse Loire en 2005	41
Carte 10 : Variation des populations communales en Loire-Atlantique depuis 1962	62
Carte 11 : Variation des densités communales en Loire-Atlantique depuis 1962.....	64
Carte 12 : Résidences principales individuelles en Loire-Atlantique en 1999.....	66
Carte 13 : Logements construits entre 1968 et 1998 dans les communes de Loire-Atlantique (situation en 1999).....	66
Carte 14 : Flux d'actifs entrants à Nantes et Saint-Nazaire en 1999	67
Carte 15 : Flux d'actifs entrants dans la banlieue nazairienne en 1999	68
Carte 16 : Flux d'actifs entrants dans la banlieue nantaise en 1999.....	69
Carte 17 : Equipement en voiture particulière des ménages de Loire-Atlantique en 1999	70
Carte 18 : Trafics routiers journaliers moyens en Loire-Atlantique en 1993	72
Carte 19 : Choix des communes échantillon dans la métropole Nantes – Saint-Nazaire en 1999	78
Carte 20 : Origine résidentielle des ménages interrogés dans les communes-échantillon en 2003	153
Carte 21 : Positionnement des communes-échantillon dans le réseau d'infrastructures de transport de Loire-Atlantique en 2005	245
Carte 22 : Liaisons routières et ferroviaires entre communes-échantillon et pôle urbain voisin en 2005..	246
Carte 23 : Etapes de l'urbanisation à Nantes : de l'époque gallo-romaine au XXIe siècle	318
Carte 24 : Couverture radiophonique de la métropole Nantes – Saint-Nazaire : l'exemple de quatre stations en 2004	378
Carte 25 : Contenu géographique des quatre éditions du journal Ouest-France en Loire-Atlantique en 2005	381
Carte 26 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité prégnante	386
Carte 27 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité recherchée	391
Carte 28 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité contrôlée	395
Carte 29 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité relayée ..	399
Carte 30 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité rejetée ..	404
Carte 31 : Exemple des déplacements d'un ménage résidant dans un lieu périurbain à urbanité naissante	408

FIGURES

Figure 1 : Parcours résidentiel type n°1 : du pôle urbain à la commune périurbaine.....	144
Figure 2 : Parcours résidentiel type n°1 : du pôle urbain à la commune périurbaine (suite).....	145
Figure 3 : Parcours résidentiel type n°2 : de la commune rurale au pôle urbain puis à la commune périurbaine.....	146
Figure 4 : Parcours résidentiel type n°3 : allers-retours entre communes périurbaines et pôle urbain voisin.....	149
Figure 5 : Parcours résidentiel type n°4 : allers et venues entre communes périurbaines, pôles urbains et communes rurales.....	150
Figure 6 : Scénarios d'installation résidentielle dans les espaces périurbains.....	154
Figure 7 : Construction de logements individuels dans les communes-échantillon de la métropole nantaise entre 1980 et 2000.....	180
Figure 8 : Chronologie des lotissements de quatre communes-échantillon de la métropole Nantes – Saint-Nazaire entre 1960 et 2003.....	183
Figure 9 : Chronologie des lotissements de cinq communes-échantillon de la métropole Nantes – Saint-Nazaire entre 1960 et 2003.....	189
Figure 10 : Prix des terrains constructibles dans les communes-échantillon de la métropole nantaise entre 1960 et 2004.....	211
Figure 11 : Fonctionnement centrifuge de la mobilité résidentielle dans les espaces périurbains en 2005.....	236
Figure 12 : Fonctionnement centrifuge/centripète de la mobilité du quotidien dans les espaces périurbains en 2005.....	309
Figure 13 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité prégnante.....	385
Figure 14 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité prégnante.....	385
Figure 15 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité recherchée.....	389
Figure 16 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité recherchée.....	389
Figure 17 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité contrôlée.....	393
Figure 18 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité contrôlée.....	393
Figure 19 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité relayée.....	397
Figure 20 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité relayée.....	397
Figure 21 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité rejetée.....	402
Figure 22 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité rejetée.....	402
Figure 23 : Caractéristiques d'un lieu périurbain à urbanité naissante.....	405
Figure 24 : Lieux et degrés de fréquentation des ménages résidant dans un lieu périurbain à urbanité naissante.....	405
Figure 25 : Evolutions possibles d'un lieu périurbain d'urbanité.....	410

PHOTOGRAPHIES

Photo 1 : Intégration paysagère du lotissement de la Vinalière (Le Cellier, décembre 2004)	207
Photo 2 : Voirie volontairement basique du lotissement de la Vinalière (Le Cellier, décembre 2004)	207
Photo 3 : Densité élevée de maisons dans la Rue des Colverts (Le Bignon, juillet 2004)	207
Photo 4 : Petites parcelles et habitat dense dans la Rue de Bretagne (Mauves-sur-Loire, mars 2005)	207
Photo 5 : Aire de jeux d'un lotissement, dans la Rue des Côteaux (Aigrefeuille-sur-Maine, juillet 2004) .	208
Photo 6 : Rond-point d'entrée d'agglomération sur la Nationale Nantes-Niort (Aigrefeuille-sur-Maine, septembre 2005)	208
Photo 7 : Plafond de galerie marchande sur le modèle des passages du XIXe siècle (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	358
Photo 8 : Imitation des colonnades des « grands magasins » du XIXe siècle (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)	358
Photo 9 : Création récente de places ou de placettes dans les centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	359
Photo 10 : Galeries marchandes non linéaires dans les centres commerciaux récents (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	359
Photo 11 : Recherche de luminosité à l'aide de puits de lumière dans les centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)	360
Photo 12 : Multiplication des espaces vitrés pour les boutiques des centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	360
Photo 13 : Ouverture des espaces dans une galerie marchande par effacement des limites de magasins (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	360
Photo 14 : Imitation d'une façade de maison cubaine dans un centre commercial (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	361
Photo 15 : Recherche de l'aspect vieillot pour une boutique dans un centre commercial (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	361
Photo 16 : Intrusion de la voiture « décorative » sur les pavés d'une galerie marchande (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	361
Photo 17 : Installation de mobilier urbain dans un centre commercial (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	361
Photo 18 : Fort développement des espaces pour enfants dans les centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	362
Photo 19 : Réinvention d'espaces semi-publics dans la sphère privée des centres commerciaux (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)	362
Photo 20 : « Végétalisation » de l'univers minéral d'un centre commercial (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005)	363
Photo 21 : Espace de convivialité dans la froideur commerciale d'une galerie marchande (Pôle Sud Basse-Goulaine, janvier 2005).....	363

TABLEAUX

Tableau 1 : Noms pour définir les termes de métropole et de métropolisation	17
Tableau 2 : Adjectifs pour définir les termes de métropole et de métropolisation.....	18
Tableau 3 : Verbes pour définir les termes de métropole et de métropolisation.....	18
Tableau 4 : Comparaison de la variation de population des principales unités urbaines françaises entre 1962 et 1999 (composition communale 1962).....	24
Tableau 5 : Evolution du poids démographique relatif des principales unités urbaines françaises entre 1962 et 1999 (compositions communales 1962 et 1999).....	25
Tableau 6 : Fonctions majeures de Nantes relevées par F. Damette dans La France des villes (1994)	27
Tableau 7 : Fonctions majeures de Saint-Nazaire relevées par F. Damette dans La France des villes (1994)	28
Tableau 8 : Périurbanisation : diversité des dénominations et des définitions	49
Tableau 9 : Evolution du trafic routier entre Clisson et l'agglomération nantaise sur la période 1979-1995	72
Tableau 10 : Disposition des communes-échantillon selon des plans de coupe.....	79
Tableau 11 : Distances à la ville-centre de communes-échantillon périurbaines	80
Tableau 12 : Populations en 1999 et 2004 des communes-échantillon périurbaines	80
Tableau 13 : Portrait statistique de Mauves-sur-Loire en 1999.....	83
Tableau 14 : Portrait statistique du Bignon en 1999	85
Tableau 15 : Portrait statistique du Cellier en 1999	87
Tableau 16 : Portrait statistique de Saint-Etienne-de-Montluc en 1999.....	88
Tableau 17 : Portrait statistique d'Aigrefeuille-sur-Maine en 1999.....	91
Tableau 18 : Portrait statistique d'Oudon en 1999	92
Tableau 19 : Portrait statistique de Nort-sur-Erdre en 1999.....	94
Tableau 20 : Portrait statistique de Herbignac en 1999.....	96
Tableau 21 : Portrait statistique de Saint-Hilaire-de-Clisson en 1999.....	98
Tableau 22 : Portrait statistique de Bouée en 1999.....	100
Tableau 23 : Portrait statistique de Joué-sur-Erdre en 1999.....	102
Tableau 24 : Portrait statistique de La Bernardière en 1999.....	104
Tableau 25 : Communes de diffusion et modalités de collecte des questionnaires auprès des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	109
Tableau 26 : Charges et identités des responsables locaux interrogés dans les communes-échantillon périurbaines nantaises	117
Tableau 27 : Communes de résidence des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) .	118
Tableau 28 : Statuts d'occupation des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	119
Tableau 29 : Localisation infracommunale des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	119
Tableau 30 : Statuts d'occupation dans le logement précédent des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	120
Tableau 31 : Commune de résidence précédente des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	120
Tableau 32 : Période d'installation dans le logement actuel des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	121
Tableau 33 : Ages au jour de l'enquête du chef de famille et du conjoint des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	122

Tableau 34 : Ages combinés au jour de l'enquête du chef de famille et du conjoint des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	123
Tableau 35 : Nombre d'enfants au jour de l'enquête des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	123
Tableau 36 : Age au jour de l'enquête des enfants des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	123
Tableau 37 : Situation professionnelle au jour de l'enquête du chef de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	125
Tableau 38 : Situation professionnelle au jour de l'enquête du conjoint des ménages périurbains interrogés (mars – juillet 2003).....	125
Tableau 39 : Combinaisons socioprofessionnelles les plus courantes chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	126
Tableau 40 : Revenus mensuels nets des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)....	127
Tableau 41 : Niveau de revenus des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) et situation professionnelle du conjoint au jour de l'enquête	127
Tableau 42 : Motifs d'installation dans les espaces périurbains nantais des ménages interrogés (mars – juillet 2003)	138
Tableau 43 : Démarches d'installation dans les espaces périurbains nantais des ménages interrogés (mars – juillet 2003)	156
Tableau 44 : Provenance géographique des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	158
Tableau 45 : Prix des terrains à bâtir en Loire-Atlantique en février 2004	161
Tableau 46 : Prix des maisons anciennes de plus de cinq ans en Loire-Atlantique en février 2004	162
Tableau 47 : Classement par ordre décroissant du nombre d'autorisations de logements des types de communes dans les Pays-de-la-Loire entre 1990 et 2001	163
Tableau 48 : Montages financiers de ménages pour accéder à la propriété dans trois communes périurbaines nantaises (Le Cellier, Mauves-sur-Loire, Oudon).....	166
Tableau 49 : Montages financiers de ménages pour accéder à la propriété dans trois communes périurbaines nantaises (Le Cellier, Mauves-sur-Loire, Oudon).....	168
Tableau 50 : Effet de l'accession à la propriété sur la distance des ménages à la ville-centre (Nantes ou Saint-Nazaire).....	170
Tableau 51 : Evolution de la mobilité quotidienne des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) depuis leur installation dans leur logement occupé au jour de l'enquête.....	171
Tableau 52 : Influence du lieu de résidence précédent sur l'évolution de la mobilité quotidienne des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	172
Tableau 53 : Durées des déplacements « domicile –travail » chez les chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	175
Tableau 54 : Qualité de desserte des communes-échantillon périurbaines nantaises à partir de la ville-centre voisine en 2005	177
Tableau 55 : Logements individuels en occupation personnelle construits dans les communes-échantillon périurbaines nantaises entre 1980 et 2000	178
Tableau 56 : Profil personnel des maires des douze communes-échantillon périurbaines nantaises en 2003	195
Tableau 57 : Profil politique des maires des douze communes-échantillon périurbaines nantaises en 2003	196
Tableau 58 : Indicateurs fonciers dans les douze communes-échantillon périurbaines nantaises sur la période 1970-2003.....	205
Tableau 59 : Données, estimations et prévisions de populations dans les douze communes-échantillon périurbaines nantaises (1990-2009).....	217
Tableau 60 : Jugement des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur leur intégration dans leur lotissement.....	220

Tableau 61 : Jugement des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur leur intégration dans leur commune de résidence	220
Tableau 62 : Opinion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur une possible différence entre « gens du cru » et « nouveaux habitants »	221
Tableau 63 : Nature de la gestion communale des équipements collectifs dans les communes-échantillon périurbaines nantaises en 2003	226
Tableau 64 : Evolution des équipements collectifs au Bignon - état des lieux en 2003.....	227
Tableau 65 : Evolution des équipements collectifs à St-Etienne-de-Montluc - état des lieux en 2003.....	227
Tableau 66 : Evolution des équipements collectifs à Nort-sur-Erdre - état des lieux en 2003	227
Tableau 67 : Evolution des équipements collectifs à La Bernardière - état des lieux en 2003.....	229
Tableau 68 : Evolution des équipements collectifs à Joué-sur-Erdre - état des lieux en 2003	230
Tableau 69 : Evolution des équipements collectifs à St-Hilaire-de-Clisson - état des lieux en 2003.....	230
Tableau 70 : Evolution des équipements collectifs à Bouée - état des lieux en 2003.....	231
Tableau 71 : Evolution des équipements collectifs au Cellier - état des lieux en 2003	231
Tableau 72 : Evolution des équipements collectifs à Oudon - état des lieux en 2003	232
Tableau 73 : Evolution des équipements collectifs à Herbignac - état des lieux en 2003	233
Tableau 74 : Evolution des équipements collectifs à Aigrefeuille-sur-Maine - état des lieux en 2003	233
Tableau 75 : Evolution des équipements collectifs à Mauves-sur-Loire - état des lieux en 2003	234
Tableau 76 : Inventaire des liaisons routières et ferroviaires entre ville-centre et communes-échantillon périurbaines nantaises en septembre 2003	247
Tableau 77 : Moyens de locomotion empruntés par les chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) pour aller au travail.....	255
Tableau 78 : Moyens de locomotion empruntés par les conjoints des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) pour aller au travail.....	256
Tableau 79 : Moyens de locomotion empruntés par les chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) pour ceux allant travailler dans le pôle urbain voisin	256
Tableau 80 : Moyens de locomotion empruntés par les conjoints des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) pour ceux allant travailler dans le pôle urbain voisin	257
Tableau 81 : Dessertes en transport collectif entre Nantes et les douze communes-échantillon périurbaines en 2004.....	258
Tableau 82 : Comparatif transport individuel/transport collectif sur les trajets entre Nantes et les douze communes-échantillon périurbaines en 2004	260
Tableau 83 : Opinion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur leurs déplacements actuels au quotidien.....	279
Tableau 84 : Lieux de fréquentation des médecins spécialistes par les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	284
Tableau 85 : Lieux de fréquentation des médecins spécialistes par les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) selon le positionnement géographique et le poids démographique de leur commune de résidence	285
Tableau 86 : Lieux de fréquentation des grandes surfaces commerciales par les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	288
Tableau 87 : Lieux de fréquentation des établissements d'enseignement supérieur par les enfants des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	290
Tableau 88 : Lieux de fréquentation des établissements d'enseignement secondaire par les enfants des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	291
Tableau 89 : Lieux de fréquentation des établissements d'enseignement primaire par les enfants des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	293
Tableau 90 : Lien entre la commune de résidence précédente et les lieux de visites familiales chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	295

Tableau 91 : Lien entre la commune de résidence précédente et les lieux de visites amicales chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	296
Tableau 92 : Lien entre la commune de résidence précédente et les lieux d'activités de loisirs chez les chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	297
Tableau 93 : Lien entre la commune de résidence précédente et les lieux d'activités de loisirs chez les conjoints des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	298
Tableau 94 : Lieux de travail des chefs de famille des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	299
Tableau 95 : Lieux de travail des conjoints des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	300
Tableau 96 : Lieux de fréquentation préférentiels des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) travaillant dans leur commune de résidence	304
Tableau 97 : Lieux de fréquentation préférentiels des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) travaillant dans une commune distante de vingt kilomètres ou moins de leur lieu de résidence hors pôle urbain.....	305
Tableau 98 : Lieux de fréquentation préférentiels des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) travaillant dans une commune de banlieue	306
Tableau 99 : Lieux de fréquentation préférentiels des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) travaillant à Nantes.....	308
Tableau 100 : Opinion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur les qualités reconnues à la ville	337
Tableau 101 : Opinion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) sur les défauts reprochés à la ville	338
Tableau 102 : Répartition des enseignes commerciales entre sept espaces marchands périphériques de la région nantaise en 2004	367
Tableau 103 : Répartition des enseignes commerciales entre sept espaces marchands périphériques de la région nantaise et le centre-ville de Nantes.....	367
Tableau 104 : Proportion des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003) fréquentant les galeries marchandes.....	369
Tableau 105 : Localisation des galeries marchandes fréquentées par les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	370
Tableau 106 : Degré de fréquentation des galeries marchandes chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	371
Tableau 107 : Lieux de fréquentation des grandes surfaces commerciales pour des courses hebdomadaires chez les ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003).....	373

BIBLIOGRAPHIE

ACTES ET ARTICLES

* AKIRI P., LEVEQUE L., 1991, La mobilité résidentielle au Havre. Une approche explicative de la dynamique urbaine, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 65-82 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.

* ALLAIN R., 1991, Un exemple de valorisation spontanée d'un espace pavillonnaire péricentral. Le quartier sud-gare de Rennes, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 191-1998 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.

* ALLAIN R., 2002, Le Rheu, 1953-2003 : l'utopie à l'épreuve. Les 50 ans d'une « villette », cité-jardin de la région rennaise, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 209-222.

* ALLAIN R., BAUDELLE G., 2000, Les petites villes et la question de l'urbanité. L'exemple de la Bretagne, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 295-312.

* ANDRES SARASA J.-L., 1985, L'aire péri-urbaine de la ville de Murcia, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 123-126 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.

* ASCHER F., GODARD F., 1999, Vers une troisième solidarité, in *Esprit*, n° 258, Paris, Editions du Seuil, pp. 168-189.

* AUBRIOT C., 1992, La mobilité à l'échelle locale, *Les Cahiers de l'Habitat*, n° 18, pp. 24-27.

* AUTHIER J.-Y., 2002, Habiter son quartier et vivre en ville : les rapports résidentiels des habitants des centres anciens, in *Espaces et sociétés*, n° 108-109, Paris, L'Harmattan, pp. 89-110.

* BARREAU M., BRANGER E., JALABERT G., 1985, Revenus et accès à la propriété en zone péri-urbaine. L'exploitation de la donnée APL, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 109-114 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.

* BAUDELLE G., 2000, Une validation théorique pour la pertinence des pays pour les campagnes vivantes, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 551-560.

* BAUMONT C., HURIOT J.M., 1996, Modèles d'agglomération et ville, communication au *Colloque de la WRSJ*, NAPA, Californie, 24 p.

* BEAUCIRE F., 1991, L'évolution démographique et sociale de la couronne péri-urbaine d'Ile-de-France (1968-1982), *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 57-64 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.

- * BEGAG A., 1988, Le monde caché de la mobilité des populations urbaines, *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 245-255.
- * BERGER A., 2000, Les potentialités des différents espaces ruraux dans une perspective de revitalisation, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 69-83.
- * BERGER M., 1985, Dynamique des sociétés périurbaines en Ile-de-France. L'exemple des départements de l'Essonne et des Yvelines, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 115-122 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * BERGER M., 1989, Vers de nouveaux types de rapports villes-campagnes. La production des espaces périurbains en France et dans les pays d'économie développée, *Strates*, n° 4, pp. 89-106.
- * BERGER M., 1990, Les périurbains d'Ile-de-France : stratégies de localisation, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 369-383 – actes du colloque de Paris (1988).
- * BERGER M., 1991, Périurbains et exurbains en Ile-de-France (1975-1982), *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 43-56 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * BERGER M., 2002, Ouvriers des villes, ouvriers des campagnes, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 33-46.
- * BERGER M., FRUIT J.-P., PLET F., ROBIC M.-C., 1980, Rurbanisation et analyse des espaces ruraux péri-urbains, *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 303-313.
- * BERNARD M.-C., 1985, Des révélateurs du dynamisme péri-urbain : les conseils municipaux en Languedoc, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 177-182 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * BERTRAND J.-R., 1985, Péri-urbanisation récente dans les campagnes angevines : l'exemple du secteur sud-Loire de la région d'Angers, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 57-64 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * BIDOU-ZACHARIASEN C., 2004, Gentrification : le tabou français, *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 62-64.
- * BILLARD G., 2004, Les municipalités américaines face à la délinquance, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 95, pp. 107-110.
- * BLOSS T., GODARD F., 1990, Décohabitation juvénile : stratégies juvéniles et conjoncture de l'existence, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 205-222 – actes du colloque de Paris (1988).

- * BONERANDI E., 2000, Le recours à l'enquête par entretien pour l'investigation du territoire local, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 633-642.
- * BONVALET C., 1990a, Quelques éléments sur la mobilité au cours du cycle de vie, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 85-95 – actes du colloque de Paris (1988).
- * BONVALET C., 1990b, Accession à la propriété et cycle de vie, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 129-137 – actes du colloque de Paris (1988).
- * BONVALET C., FRIBOURG A.-M., 1992, Stratégies résidentielles, *Les Cahiers de l'Habitat*, n° 18, pp. 30-33.
- * BORDREUIL J.-S., 1995, De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité. Développement périphérique et mobilité, *Annales de la recherche urbaine*, n° 67, Paris, pp. 4-14.
- * BOSSUET L., SOTIROPOULOU E., 2002, Les ruraux sont-ils des citoyens au fond des campagnes ou de simples consommateurs d'urbanités ?, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 127-139.
- * BRUN J., 1990, Mobilité résidentielle et stratégies de localisation, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 299-312 – actes du colloque de Paris (1988).
- * BRUN J., 1992, Le concept de la mobilité résidentielle : enjeux théoriques, enjeux idéologiques, *Les Cahiers de l'Habitat*, n° 18, pp. 15-19.
- * BULEON P., 1991, Exurbanisation et réurbanisation : des mobilités complexes. Rapport d'introduction, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 21-24 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * BURGEL G., 1991, La périphérie urbaine revisitée, *Espace Populations Société*, n° 2, Paris, pp. 359-366.
- * CADENE P., 1990, L'usage des espaces péri-urbains. Une géographie régionale des conflits, *Etudes Rurales*, n° 118-119, pp. 235-267.
- * CALENGE C., JEAN Y., 1997, Espaces périurbains : au-delà de la ville et de la campagne ? Problématique à partir d'exemples pris dans le Centre-Ouest, *Annales de Géographie*, n° 596, pp. 389-413.
- * CALENGE C., LUSSAULT M., 1997, Recoudre le tissu, in CALENGE C., LUSSAULT M., PAGAND B., *Figures de l'urbain : des villes, des banlieues et de leurs représentations*, Tours, Maison des Sciences de la Ville, pp. 87-99.
- * CAPRON G., 2004, Les ensembles résidentiels sécurisés dans les Amériques : une lecture critique de la littérature, *L'Espace Géographique*, n° 2, Paris, pp. 97-113.

- * CARTIE C., JALABERT G., 1989, Lotissements et lotisseurs dans l'agglomération toulousaine, *Villes en parallèle*, n° 14, pp. 159-171.
- * CHABOCHE J., BAUDELLE G., 2002, Les logiques territoriales de l'intercommunalité, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 95-109
- * CHABOT G., 1931, Les zones d'influence d'une ville, in *Comptes rendus du Congrès International de Géographie de Paris*, Paris, Armand Colin, vol. III.
- * CHABOT G., 1938, La détermination des courbes isochrones en géographie urbaine : l'isochrone d'une heure autour de Dijon, in *Comptes-rendus du Congrès International de Géographie de Paris*, Paris, Armand Colin, vol. II.
- * CHADOIN O., 2004, Pourquoi les enclaves résidentielles sont-elles habitées ?, *Urbanisme*, n° 338, Paris, pp. 81-82.
- * CHALAS Y., 2004, La réinvention de l'urbain en périphérie, *Séminaire Les services publics face aux transformations de l'urbain*, séance du 13 mai 2004, Toulouse Le Mirail, compte-rendu, pp. 3-9.
- * CHAPUIS R., 1995, L'espace périurbain. Une problématique à travers le cas bourguignon, *L'Information Géographique*, n° 59, pp. 113-125.
- * CHARLOT C., MACE G., 1985, Deux communes de l'aire péri-urbaine lavalloise : L'Huisserie et Montigné-le-Brillant, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 53-56 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * CHARRON F., POTTIER P., 2002, Dynamique d'implantation des établissements de dix salariés ou plus dans l'aire urbaine de Nantes (1992-2000), *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 159-181.
- * CHEVALIER J., 1985, Périphéries et centre dans la problématique d'une politique socialiste d'aménagement. Le Mans (1977-1984), *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 211-218 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * CHEVALIER J., 1991a, La ville des années quatre-vingt, question de méthode ou questions et méthodes. Rapport d'introduction, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 331-339 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * CHEVALIER J., 1991b, Système urbain et dynamique intra-urbaine. Questions sur les années quatre-vingt en France, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 351-361 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * CHEVALIER J., 2002, L'« urbanisation dispersée polycentrique » hors des aires métropolitaines aux Etats-Unis : le comté de Beaufort, Caroline du Sud, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 223-234.

- * CHUPIN O., 2000, Concentration et dispersion agricoles dans le périurbain nantais, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 185-196.
- * CLARK C., 1951, Urban population densities, *Journal of the Royal Statistical Society*, A, 114, pp. 490-496.
- * COHEN J., 1991, Activités urbaines des années quatre-vingt : mutations de la géographie, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 161-170 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * COLAS R., 1985, Les migrations alternantes entre Laval et sa première couronne, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 229-232 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * COLOOS B., 1992, La mobilité des ménages, *Les Cahiers de l'Habitat*, n° 18, pp. 6-14.
- * CORAJOU M., 2004, La ville diffuse dans les traces du tissu rural, *Urbanisme*, n° 338, pp. 48-50.
- * COUTARD O., DUPUY G., FOL S., 2002, La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ?, *Espaces et sociétés*, n° 108-109, Paris, L'Harmattan, pp. 165-175.
- * COUTRAS J., 1985, Femmes, accession à la propriété et vie familiale en milieu péri-urbain, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 189-192 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * CRETIN C., 1985, Notables traditionnels et nouveaux gestionnaires : les conseils municipaux de la périphérie stéphanoise (1959-1983), *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 193-197 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * CROIX N., RENARD J., 1985, Recherches préliminaires sur les populations et les espaces péri-urbains nantais, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 33-44 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * CROIX N., RENARD J., 1990, La diffusion de l'urbanisation dans les campagnes nantaises, *Cahiers Nantais*, n° 33-34, pp. 33-44.
- * COURGEAU D., 1985, Changements de logement, changement de départements et cycle de vie, *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 289-306.
- * COURGEAU D., 1990, Les migrations internes en France : changements au cours des trente dernières années, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 37-48 – actes du colloque de Paris (1988).
- * CRIBIER F., DUFFAU M.-L., KYCH A., 1990a, Histoire résidentielle d'une génération de parisiens nés entre 1906 et 1912, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 97-106 – actes du colloque de Paris (1988).

- * CRIBIER F., DUFFAU M.-L., KYCH A., 1990b, Stratégie résidentielle et statut d'occupation, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 157-175 – actes du colloque de Paris (1988).
- * CUTURELLO P., 1990, Statut du logement et réseau familial, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 195-202 – actes du colloque de Paris (1988).
- * DAMAIS J.-P., 1986, La mobilité résidentielle intra-urbaine et son évolution depuis 1968, *Espace, Populations, Sociétés*, n° 2, pp. 313-322.
- * DAMAIS J.-P., 1993, Mobilité résidentielle et différenciation de l'espace en milieu urbain, *Espace, Populations, Sociétés*, n° 1, pp. 47-60.
- * DAMBRIN N., 1991, Amélioration – entretien de l'habitat : un marché de 160 milliards de francs, *Magazine de la construction*, n° 37, pp. 34-42.
- * DAVID J., 1985, Les périphéries urbaines. Nouvel espace ou discours ?, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 259-261 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * DE KEERSMAECKER M.-L., FRANKHAUSER P., THOMAS I., 2004, Dimensions fractales et réalités périurbaines. L'exemple du sud de Bruxelles, *L'Espace Géographique*, n° 3, Paris, Belin-Reclus, pp. 219-240.
- * DE VANDIERE A., 1985, Le nord du pays d'Auge : un paysage social à trois dimensions, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 165-169 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * DERYCKE P.-H., 1982, Économies et planifications urbaines, *Théories et modèles*, Tome 2, Paris, PUF, pp. 35-42.
- * DIRY J.-P., 2000, Les campagnes vivantes, essai de définition, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 23-30.
- * DJERIDI N., 1991, L'évolution de l'habitat individuel dans les quartiers péricentraux du Mans, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 321-328 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * DODIER R., 2000, Le sens de l'évolution économique des campagnes vivantes, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 379-392.
- * DONZELOT J., 1999, La nouvelle question urbaine, *Esprit*, n° 258, Paris, Editions du Seuil, pp. 87-114.
- * DONZELOT J., 2004, La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification, *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 14-39.

- * DONZELOT J., JAILLET M.-C., 2004, Périurbanisation : liberté de choix et choix contraint dans le rapport aux services publics, *Séminaire Les services publics face aux transformations de l'urbain*, séance du 13 mai 2004, Toulouse Le Mirail, compte-rendu, 24 p.
- * DONZELOT J., JAILLET M.-C., PERRIN E., ROUSIER N., 2005, *Renouveler l'urbain au nom de la mixité ?*, appel à propositions de recherche du PUCA, avril, 23 p.
- * DUBOS-PAILLARD E., GUERMOND Y., LANGLOIS P., 2003, Analyse de l'évolution urbaine par automate cellulaire. Le modèle SpaCelle, *L'Espace Géographique*, n° 4, Paris, pp. 357-378.
- * DUFOUR J., DUSSUET H., 1985, Les conseils municipaux reflètent-ils le changement social autour du Mans ?, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 145-150 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * DUHAYON J.-J., PROCHASSON F., 2002, Quelques mesures de la densité, pour éclairer le lien entre morphologie et transports, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 195-208.
- * DUPUIS J.-M., 1985a, Les relations centre/périphérie. Acteurs, conflits, arbitrages, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 208-209 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * DUPUIS J.-M., 1985b, Inégalités fiscales et relations centre/périphérie, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 219-227 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * ENAULT C., 2004, La dilution : note méthodologique pour l'analyse de l'étalement urbain, *L'Espace Géographique*, n° 3, Paris, Belin-Reclus, pp. 241-255.
- * ESTEBE P., 2004a, Quel avenir pour les périphéries urbaines ?, *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 82-95.
- * ESTEBE P., 2004b, Blés, melons, voies rapides, parcs d'affaires et pavillons, *Urbanisme*, n° 338, pp. 41-43.
- * FACHE J., 2000, Les mutations des systèmes productifs dans les campagnes nantaises, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 379-392.
- * FERREOL G., 1991, Espace administré et espace vécu : une mise en perspective, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 233-240 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * FERRET J., 2004, Polices municipales et risques urbains, *Annales de la recherche urbaine*, n° 95, pp. 91-97.

- * FIXOT A.-M., HERIN M., 1985, Mobilités résidentielles. Bassins de main d'œuvre et flux scolaires, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 75-82 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * FOURCAULT A., 1989, Le lotissement, histoire d'un mot ou histoire d'une forme ?, *Villes en parallèle*, n° 14, pp. 21-25.
- * FREMONT A., 1985, Conclusion du colloque Les Périphéries Urbaines, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 267-270 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * FREY J.-P., 1989, Le lotissement : contenu et évolution du concept, *Villes en parallèle*, n° 14, pp. 9-17.
- * FRUIT J.-P., 1985, Périphéries urbaines et ville-centre. Le cas du Pays de Caux central, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 241-246 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * GALLAND O., GARRIGUES P., 1989, La vie quotidienne des jeunes, du lycée au mariage, *Economie et Statistiques*, n° 223.
- * GARCIA BALLESTEROS A., ARRANZ LOZANO M., POZO RIVERA E., 1985, Les cadastres espagnols comme source pour l'étude des espaces péri-urbains, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 127-130 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * GENESTIER P., MATTEI M.-F., 1991, Le poids de l'immobilier, le choc de la publicité : Londres, Paris, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 149-159 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * GHORRA GOBIN C., 1989, Le péri-urbain : une nouvelle forme d'urbanité en France et aux Etats-Unis, *Acta Géographica*, n° 80, pp. 13-25.
- * GHORRA GOBIN C., 1999, Refonder la ville : le débat nord-américain, *Esprit*, n° 258, Paris, Editions du Seuil, pp. 115-127.
- * GHORRA GOBIN C., 2000, Etats-Unis : *gated communities* et *private cities*, *Urbanisme*, n° 312, pp. 67-69.
- * GHORRA GOBIN C., 2004, L'étalement de la ville américaine. Quelles réponses politiques ?, *Esprit*, n° 303, Paris, Éditions du Seuil, pp. 145-159
- * GIRARD N., 1991a, La périphérie contre Marseille ?, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 181-190 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * GIRARD N., 1991b, Logiques économiques et dynamiques spatiales, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 109-112 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.

- * GLASZE G., 2003, Private neighbourhoods as club economies and shareholder democracies, *Belgéo*, n° 1, Bruxelles, université libre, pp. 87-98.
- * GODARD F., 1990, Sur le concept de stratégie, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 9-22 – actes du colloque de Paris (1988).
- * GOTMAN A., 1990a, Stratégies résidentielles et stratégies de la recherche, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 23-34 – actes du colloque de Paris (1988).
- * GOTMAN A., 1990b, Exposé introductif, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 109-116 – actes du colloque de Paris (1988).
- * GOUIER J., 1985, La périphérie urbaine : espace de rejet, espace de projet. L'exemple du Mans, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 157-164 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * GROUEFF S., 2004, Le SICOVAL entre ruralité et urbanité, *Urbanisme*, n° 338, pp. 51-55.
- * GUEZ A., 2001, Eléments de cadrage sur les politiques temporelles italiennes, *Séminaire Le Lien Social sur le Temps*, Nantes, MSH Ange Guépin, pp. 21-35. – actes des journées des 6 et 7 novembre 2000 à Nantes.
- * GUIMBRETIERE D., 1985, L'évolution du marché foncier autour de la Roche-sur-Yon, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 83-88 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * GWIAZDZINSKI L., 2002, Forum des mobilités nocturnes. C'est beau Rome, la nuit !, *Urbanisme*, n° 338, pp. 29-31.
- * HAUMONT A., 1989, Les habitants des lotissements : des identités variées, *Villes en parallèle*, n° 14, pp. 173-181.
- * HENAFF M., 2004, Vers la ville globale : monument, machine, réseau., *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 244-278.
- * HERIN M., 1985, Evolutions démographiques et croissance urbaine dans les Pays de la Loire (1954-1982), *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 89-96 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * HERIN R., 1984, Quelques convictions pour la géographie sociale, *Revue de Géographie de Lyon*, n° 3, pp. 147-155.
- * HERIN R., 1985a, Les espaces péri-urbains. Des projets et des systèmes de valeur inscrit dans l'habitat et les pratiques sociales, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 140-143 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.

- * HERIN R, 1985b, Une commune de la périphérie caennaise : Saint-Martin-de-Fontenay, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 171-176 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * HERVOUET V., 2000, Le temps dans le processus d'aménagement : contraction, gestion et maîtrise chez les périurbains, *Séminaire Le Lien Social sur le Temps*, Nantes, MSH Ange Guépin, pp. 13-20. – actes des journées des 6 et 7 novembre 2000 à Nantes.
- * HILAL M., SENCEBE Y., 2002, Mobilités quotidiennes et urbanité suburbaine, *Espaces et sociétés*, n° 108-109, Paris, L'Harmattan, pp. 133-153.
- * HUMEAU J.-B., 1985, La carte des transformations du paysage rural à la périphérie d'Angers, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 65-66 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * IDRAC M., 1985, Le fonctionnement de l'agglomération toulousaine, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 247-252 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * IDRAC M., 1991, La recomposition de l'espace autour de Toulouse : le cas du nord de la Haute-Garonne, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 171-180 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * JAILLET M.-C., 1985, Quelques paradoxes péri-urbains, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 263-265 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * JAILLET M.-C., 1999, Peut-on parler de sécession urbaine à propos des villes européennes ?, *Esprit*, n° 258, Paris, Editions du Seuil, pp. 145-167.
- * JAILLET M.-C., 2004a, L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes, *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 40-61.
- * JAILLET M.-C., 2004b, La ville fragmentée peut-elle encore « faire société » ?, *Liaisons*, n° 24, Nantes, Pôle de recherche urbaine des Pays de la Loire, 8 p.
- * JAILLET M.-C., JALABERT G., 1982, Politique urbaine et logement ; la production d'espace périphérique, *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 293-306.
- * JAILLET M.-C., JALABERT G., 1985, La société des lotis : les propriétaires pavillonnaires autour de Toulouse, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 183-188 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * JAILLET M.-C., ROUGE L., THOUZELLIER C., 2003, L'émergence de nouvelles figures de l'urbanité à distance des métropoles : l'exemple des ménages qui s'installent à grande distance de l'agglomération

toulousaine, *Colloque Offre urbaine et expériences de la mobilité spatiale*, pp. 57-62 – actes du colloque des 20 et 21 mars à Strasbourg.

* JALABERT G., 1985, Espaces et populations dans les périphéries urbaines, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 23-28 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.

* JEAN B., 2000, Territoires ruraux, territoires d'avenir : ruralité, modernité avancée et recomposition des systèmes ruraux, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 149-164.

* JEANNEAU J., 1991, L'exurbanisation des citadins d'Angers dans les années quatre-vingt, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 93-101 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.

* JOUSSEAUME V., 2000, La veille géographique des territoires ruraux. Un outil méthodologique pour l'étude des campagnes vivantes, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 665-678.

* JOUSSEAUME V., CROIX N., 2002, La mobilité résidentielle dans les campagnes nantaises, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 59-70.

* JUILLARD E., 1961, L'urbanisation des campagnes en Europe occidentale, *Études Rurales*, n° 1, pp. 18-31.

* JUILLARD E., 1962, La région, essai de définition, *Annales de Géographie*, n° 3, pp. 15-25..

* KAYSER B., SCHEKTMAN-LABRY G., 1982, La troisième couronne péri-urbaine : une tentative d'identification, *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, Tome 53, Fascicule 1, pp. 27-34.

* KIRSZBAUM T., 2004, Discrimination positive et quartiers pauvres : le malentendu franco-américain, *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 96-117.

* LACAVE M., 1989, Esquisse d'une histoire du droit des lotissements en France, *Villes en parallèle*, n° 14, pp. 27-45.

* LALANNE L., 1863, Essai d'une théorie des réseaux de chemins de fer, fondée sur l'observation empirique des faits et sur les lois primordiales qui président au groupement des populations, comptes rendus hebdomadaires des *séances de l'Académie des Sciences*, juillet-décembre, pp. 206-210.

* LAMIGEON M., 2003, Productions culturelles et espace public, in GRAVARI-BARBAS M. (dir.), VIOLIER P. (dir.), *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, pp. 113-122 – (collection Espaces et Territoires).

- * LE GOASCOZ M.-H., 1991, Itinéraires résidentiels des accédants à la propriété, l'exemple de Rennes, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 83-92 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * LE JEANNIC T., 1997a, Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes, *Economie et Statistiques*, n° 307, Paris, pp. 21-41.
- * LE JEANNIC T., 1997b, Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation, *INSEE Première*, n° 535, 2 p.
- * LEFEBVRE B., 1991, Les logiques familiales et le cloisonnement du marché du logement, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 259-268 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * LEFORT C., 2004, L'Europe : civilisation urbaine, *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 225-243.
- * LELEVRIER C., 2004, Que reste-t-il du projet social de la politique de la ville ?, *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 65-77.
- * LELIEVRE E., 1990a, Bilan des connaissances sur la mobilité individuelle au cours du cycle de vie, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 49-63 – actes du colloque de Paris (1988).
- * LELIEVRE E., 1990b, Point des connaissances quantitatives en matière de mobilité résidentielle, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 73-84 – actes du colloque de Paris (1988).
- * LELIEVRE E., 1990c, Acquisition du premier logement et naissance du dernier enfant, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 117-127 – actes du colloque de Paris (1988).
- * LEVY J., 1991, La ville, modernité spatiale, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 363-374 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * LEVY J.-P., 1991, La ville et la question du logement, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 385-394 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * MACE G., 1985a, L'aire périurbaine d'une ville moyenne : Laval, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 45-52 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * MACE G., 1985b, Centre et périphéries. Solidarités et antagonismes, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 201-207 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * MACKINDER H.J., 1899, The physical basis of political geography, *Scottish geographical magazine*, VI, pp. 78-84.

- * MADORE F., 2002, L'évolution de l'urbanisation dans l'Ouest français (Bretagne et Pays de la Loire) au cours de la seconde moitié du XXe siècle, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 143-157.
- * MADORE F., 2003, Logiques géographiques et sociales de l'enclosure des espaces résidentiels en France, *Belgéo*, n° 1, Bruxelles, université libre, pp. 99-113.
- * MADORE F., 2004c, Les ensembles résidentiels fermés en France : la forme d'habitat d'une société d'incertitude, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 95, pp. 99-106.
- * MADRE J.-L., MAFFRE J., 1997, La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994, *INSEE-Résultats*, n° 532-533.
- * MATHIEU N., 2002, Expériences et méthodologies des Observatoires : un retour critique sur l'Observatoire des rapports rural/urbain, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 71-81.
- * MILANO S., 1981, Le financement de l'urbanisation et du logement, *Cahiers Français*, Supplément Le Monde Urbain, n° 203, notice 7.
- * MONGIN O., 2004a, La mondialisation et les métamorphoses de l'urbain. Mégacités, « villes globales » et métropoles, *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 175-200.
- * MONGIN O., 2004b, L'expérience de la ville démocratique», *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 215-224.
- * MULLER C., 2000, Nouveaux services, nouveaux emplois. Un souffle nouveau pour les campagnes, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 477-488.
- * OFFNER J.-M., 1997, Vitesses et territoires : restructurations géographiques en fonction de l'évolution des moyens de transport, *Entretiens de la Villette/8, La vitesse* – actes du colloque des 26, 27 et 28 mars à Paris-La Villette.
- * PALLIER G., 1985, Populations et mutations spatiales à la périphérie de Limoges : l'exemple de l'Isle, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 103-108 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * PAQUOT T., 2004, L'art de marcher dans la ville, in *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 201-214.
- * PERALDI M., 1992, Passants et sédentaires, *Les Cahiers de l'Habitat*, n° 18, pp. 40-42.
- * PETSIMERIS P., 1991, La mobilité intra-urbaine, dimension cachée de l'organisation des villes, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 31-42 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.

- * PEYON J.-P., 1993, Nantes au début des années quatre-vingt-dix : permanences et ruptures d'un chantier urbain, *Cahiers Nantais*, n° 40, pp. 125-138.
- * PEYON J.-P., 1995, Nantes, ponts, rivières : composantes du site urbain, *Cahiers Nantais*, n° 44, pp. 163-170.
- * PEYON J.-P., 1996, Les délocalisations universitaires et leur importance pour des villes moyennes, l'exemple de Saint-Nazaire et de la Roche-sur-Yon, *Norois*, n° 171, pp. 557-562.
- * PEYON J.-P., 2001, Le temps dans le processus d'aménagement, *Séminaire Le Lien Social sur le Temps*, Nantes, MSH Ange Guépin, pp. 37-43. – actes des journées des 6 et 7 novembre 2000 à Nantes.
- * PIHET C., 1985a, Comportements électoraux en milieu péri-urbain. L'élection du 17 juin 1984 dans la région angevine, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 151-156 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * PIHET C., 1985b, A propos d'une enquête. L'espace social des néo-résidents du péri-urbain à l'ouest d'Angers, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 233-236 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * PIHET C., 1991, La demande locative sociale à Angers, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 297-306 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * PINEIRA MANTINAN M. J., GOMEZ SUAREZ A. J 2000, La création de campagnes dynamiques : une stratégie pour le développement des environs de l'aire intercommunale de Vigo (Galice), in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 561-574.
- * PINSON D., 2004, Blés, melons, voies rapides, parcs d'affaires et pavillons, *Urbanisme*, n° 338, pp. 43-45.
- * PINSON M., PINSON-CHARLOT M., 1990, La ségrégation permanente : classes dominantes et processus d'agrégation et d'exclusion dans la région Ile-de-France, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 385-395 – actes du colloque de Paris (1988).
- * PIRON O., 2004, Penser, nommer, classer les territoires, *Urbanisme*, n° 338, pp. 70-72.
- * PLET F., 2002, Vignobles et villes : les formes nouvelles d'une vieille liaison, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 111-126.
- * PREVOT-SCHAPIRA M.-F., 1999, Amérique latine : la ville fragmentée, *Esprit*, n° 258, Paris, Editions du Seuil, pp. 128-144.

- * PUCA, 2005, *Renouveler l'urbain au nom de la mixité ?*, Appel à propositions de recherche, avril 2005, appel élaboré par J. DONZELOT, M.-C. JAILLET, E. PERRIN, N. ROUSIER, 23 p.
- * PUMAIN D., COURGEAU D., 1993, Mobilité par temps de crise, *Population et Sociétés*, n° 279, pp. 25-41.
- * RAMADIER T., 2002, Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne : le cas d'un quartier périphérique de Québec-Ville, *Espaces et sociétés*, n° 108-109, Paris, L'Harmattan, pp. 111-131.
- * RECLUS E., 1895, The evolution of the cities, *The Contemporary Review*, n° 67-2, pp. 246-264.
- * RENARD J., 1985, La périurbanisation dans l'Ouest de la France vue de la campagne ou le point de vue d'un ruraliste, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 15-17 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * RENARD J., 1993, Nantes - Rennes : je t'aime, moi non plus, *Cahiers Nantais*, n° 40, pp. 139-147.
- * RENARD J., 1995, Le retour des « pays » : habits neufs ou vieilles guenilles ?, *Sciences Humaines*, n° 8, pp. 45-47.
- * RENARD J., 1996, Les « pays » en Pays de la Loire : les logiques à l'œuvre, *Hommes et Terres du Nord*, n° 2, pp. 86-97.
- * RENARD J., 1999, *Nantes, métropole inachevée ?*, Nantes, Conférence consultative d'agglomération, 23 p. – actes des travaux.
- * RENARD J., 2000, *Les espaces flous entre agglomérations et pays : l'exemple de la Loire-Atlantique*, Nantes, Conférence consultative d'agglomération, 10 p. – actes des travaux.
- * RENARD J., 2002, Entre ville et campagne : l'exemple du sud de la Loire-Atlantique, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 47-58.
- * RHEIN C., 1990a, Mobilité résidentielle et dynamique urbaine, *Revue de Géographie de Lyon*, n° 3, volume 64, pp. 181-192.
- * RHEIN C., 1990b, Sens et rôle des localisations dans les stratégies résidentielles, *colloque Stratégies Résidentielles*, Paris, INED, pp. 313-331 – actes du colloque de Paris (1988).
- * RIALLAND C., 2000, L'agriculture diversifiée : vers de nouveaux modèles agricoles à l'Ouest ? Dynamiques, enjeux et freins, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 295-312.

- * RODRIGUEZ GONZALEZ R., 2000, Les petites villes de Galice comme centres de services de l'espace rural, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 583-588.
- * ROUGE L., 2000, Mobilités quotidiennes et pratiques sociales dans le périurbain toulousain : quelles urbanités ?, le cas du lotissement du Vacayrial à Saint-Sulpice-la-Pointe, *colloque sur l'étalement urbain*, IET/APUMP – actes de la journée du 24 novembre 2000.
- * ROULEAU R., 1985, Terrains à bâtir disponibles et lotissements à la périphérie du Mans, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 67-74 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * ROUX J.-M., 2004, Blé, melons, voies rapides, parcs d'affaires et pavillons, *Urbanisme*, n° 338, pp. 46-47.
- * SCHAEFER J.-P., 2004, Où construit-on depuis le recensement de 1999 ?, *Urbanisme*, n° 338, pp. 67-69.
- * SCHMITZ S., 2000, Modes d'habiter et sensibilités territoriales dans les campagnes belges, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 627-632.
- * SERONDE-BABONAUX A.-M., 1985, Sources et méthodes, *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 29-32 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * SOUMAGNE J., 1985, L'extension du domaine péri-urbanisé en Poitou-Charentes (1962-1982), *Géographie Sociale*, n° 2, pp. 97-102 – actes du colloque Les Périphéries Urbaines d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * SZTOKMAN N., 1991, Les mobilités résidentielles : méthodes et principaux résultats. Rapport d'introduction, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 25-30 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * SZTOKMAN N., 2002, De la commune agricole. Quelques aspects de l'urbanisation de Saint-Sébastien-sur-Loire, *Cahiers Nantais*, n° 58, pp. 183-194.
- * TAFFIN C., 1985, Accession à la propriété et « rurbanisation », *Economie et Statistique*, n° 175, pp. 55-67.
- * TAFFIN C., 1986, L'essor périurbain, *Espace, Populations, Sociétés*, n° 2, pp. 305-312.
- * THOMPSON P., 1980, Récits de vie et changement social, *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. LXIX, pp. 226-242.
- * VERE L., 1991, Construction privée de logements dans le centre du Mans, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 315-320 - actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.

- * VIDAL DE LA BLACHE P., 1898, La géographie politique. A propos des écrits de M. Frédéric Ratzel, *Annales de Géographie*, pp. 97-111.
- * VIGARIE A., 2004, Aspects méconnus de la création d'une métropole Nantes - Saint-Nazaire, *Cahiers Nantais*, n° 40, pp. 149-163.
- * VIGNAL L., 2004, Une métropole des marges de la mondialisation : l'exemple du Caire, *Esprit*, n° 303, Paris, Editions du Seuil, pp. 160-174.
- * VIOLIER P., 2000, Campagnes vivantes et temps libre, in COLLECTIF, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, pp. 489-500.
- * WEBER C., 1991, Strasbourg (1968-1982) : des indicateurs de changement prometteurs, *Géographie Sociale*, n° 11, pp. 269-282 – actes du colloque Dynamiques Urbaines du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * ZAHAVI Y., RYAN J.-M., 1980, Stability of Travel Components over Time, *Transportation Research Record*, n° 750.

OUVRAGES

- * ASCHER F., 1995a, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 345 p.
- * ASCHER F., 1995b, *Le logement en questions*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 324 p.
- * ASCHER F., 2000, *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs – essai sur la société contemporaine*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 301 p.
- * BAUER G., ROUX J.-M., 1976, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Editions du Seuil, 192 p.
- * BENEVOLO L., 1993, *La ville dans l'histoire européenne*, traduction de *La città europea*, par GHERARDI S et POUTHIER J.-L., Paris, Editions du Seuil, 284 p.
- * BENJAMIN W., 1989, *Paris, capitale du XIXème siècle : le livre des passages*, traduction de *Das Passagen-Werk*, 1982, par LACOSTE J., Paris, Éditions du Cerf, 972 p. – (collection Passages).
- * BERGER M., 2004, *Les périurbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée ?*, Paris, CNRS Editions, 317 p.
- * BETEILLE R., 1981, *La France du vide*, Paris, LITEC, 252 p. – (collection Géographie économique et sociale).

- * BIDOU-ZACHARIASEN C., 2003, *Retours en villes : des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres*, Paris, Descartes, 267 p.
- * BONELLO Y.-H., 1996, *La ville*, Que sais-je ?, n° 3047, Vendôme, PUF, 127 p.
- * BONNET M., DESJEUX D. (dir.), 2000, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 224 p. – (collection Sciences sociales et sociétés).
- * BOULIN J.-Y., MUCKENBERGER U., 2002, *La ville à mille temps*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, DATAR, 222 p.
- * BOYER J.-C., 2003, *Les villes européennes*, Paris, Hachette, 254 p. – (collection Carré Géographie).
- * BRUNET P., 1984, *Les mutations de l'espace rural français (1950-1980)*, Caen, Presses universitaires de Caen, 238 p.
- * BRUNET R. (et al.), 1988, *Montpellier europole*, Montpellier, GIP Reclus, 315 p.
- * BRUNET R. (dir.), 1989, *Les villes « européennes »*, Montpellier, Paris, GIP RECLUS, La Documentation Française, 79 p.
- * BURGEL G., 1993, *La ville aujourd'hui*, Paris, Hachette, 220 p. – (collection Pluriel).
- * CAPDEVIELLE J., 1986, *Le fétichisme du patrimoine : essai sur un fondement de la classe moyenne*, Paris, Fondation Nationale des Sciences Politiques, 378 p.
- * CARLISLE W. B., *Central places in Southern Germany*, Englewood Cliffs, Prentice Hall, 230 p.
- * CHEVALIER J., PEYON J.-P., 1994, *Au centre des villes, dynamique et recomposition*, Paris, L'Harmattan, 263 p.
- * CHOAY F., 1965, *L'urbanisme, utopie et réalités : une anthologie*, Paris, Éditions du Seuil, 448 p.
- * CHOMBART DE LAUWE P.-H., 1982, *La fin des villes*, Paris, Calmann-Lévy, 246 p. – (collection Raisons de plus).
- * CHRISTALLER W., 1933, *Die Zentralen Orte in Sudddeutschland Darmstadt*, Wissenschaftliche, Buchgesellschaft, Jena, Fischer, 331 p.
- * CILAC, 2002, Nantes : un modèle ?, *L'archéologie industrielle en France : patrimoine, technique, mémoire*, n° 41, Vannes, CILAC, 107 p.

- * COLLECTIF, 1985, Les Périphéries Urbaines, *Géographie Sociale*, n° 2, 270 p. – actes du colloque d'Angers des 6 et 7 décembre 1984.
- * COLLECTIF, 1991, Dynamiques Urbaines, *Géographie Sociale*, n° 11, 455 p. – actes du colloque du Mans des 20 et 21 avril 1989.
- * COLLECTIF, 2000, *Des campagnes vivantes. Un modèle pour l'Europe*, mélanges offerts à J. RENARD, CESTAN UMR 6590, IGARUN, Rennes, PUR, 696 p.
- * CROZIER M., FRIEDBERG E., 1977, *L'acteur et le système : les contraintes de l'action collective*, Paris, Editions du Seuil, 500 p.
- * DAMETTE F., 1994, *La France en villes*, Paris, La Documentation Française, 271 p.
- * DAVIS M., 2000, *City of quartz. Les Angeles, capitale du futur*, traduction française, Paris, La Découverte, 391 p. – (collection Sciences Humaines et Sociales).
- * DAVIS M., MAYHEW K., MILLER J., 2003, *Under the Perfect Sun, The San Diego Tourists Never See*, New York, The New Press, 404 p.
- * DE SINGLY F., 2000, *Libres ensemble : l'individualisme dans la vie commune*, Paris, Nathan, 411 p.
- * DEZERT B., METTON A., STEINBERG J., 1991, *La périurbanisation en France*, Paris, SEDES, 226 p.
- * DEZES M.-G., HAUMONT A., HAUMONT N., RAYMOND H., 2001, *L'habitat pavillonnaire*, quatrième édition, Paris, L'Harmattan, 114 p. – (collection Habitat et Sociétés).
- * DONADIEU P., 1998, *Campagnes urbaines*, Arles, Actes Sud, 219 p.
- * DONZELOT J., JAILLET M.-C., 2001, *La nouvelle question urbaine*, Paris, PUCA, 299 p.
- * DONZELOT J., 2003, *Faire société : la politique de la ville aux Etats-Unis et en France*, Paris, Editions du Seuil, 362 p.
- * DUBOIS-TAINE G., CHALAS Y., 1997, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 285 p.
- * DUPUY G., 1995, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, Economica, 216 p.
- * DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, Economica, 160 p. – (collection Villes).
- * FERRAS R., 1990, *Ville : paraître, être à part*, Montpellier, GIP Reclus, 143 p. – (collection Géographiques).

- * FERREIRA FREITAS R., 1996, *Centres commerciaux : îles urbaines de la post-modernité*, Paris, L'Harmattan, 141 p. – (collection Nouvelles Etudes Anthropologiques).
- * FLOCH J., 1996, *L'agglomération nantaise : récit d'acteurs*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 187 p. – (collection Territoires).
- * FOUCHIER V., 1997, *Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*, Paris, Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, 212 p.
- * FREMONT A., 1976, *La région, espace vécu*, Paris, Flammarion, 288 p.
- * FRITSCH P., 1982, *La ville*, traduit de WEBER M., 1947, *Die Stadt*, troisième édition, Paris, Editions Aubier Montaigne, 218 p.
- * GARAT I., POTIER P., GUNEBERTEAU T., JOUSSEAUME V., MADORE F., 2005, *Nantes, de la belle endormie au nouvel Eden de l'Ouest*, Paris, Economica, Anthropos, 179 p.
- * GHORRA GOBIN C.(dir.), 2001, *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 265 p.
- * GRAVARI-BARBAS M. (dir.), VIOLIER P. (dir.), 2003, *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, 301 p. – (collection Espaces et Territoires).
- * GRAVIER J.F., 1947, *Paris et le désert français*, Paris, Flammarion, 317 p.
- * GUEROIS M., PUMAIN D., 2002, *Urban sprawl in France (1950-2000)*, Milan, Editions Franco Angeli, 101 p.
- * HAGENSTRAND T., 1952, *Spatial diffusion of innovation waves*, Lund, The Royal University, 20 p.
- * HALBWACHS M., 1946, *Morphologie sociale*, Paris, Armand Colin, 208 p.
- * HAUMONT A., HAUMONT N., RAYMOND H., RAYMOND M.-G., 1966, *L'habitat pavillonnaire*, Paris, Institut de sociologie urbaine, 150 p.
- * HAUMONT N. (dir.), 1996, *La ville, agrégation et ségrégation sociales*, Paris, L'Harmattan, 219 p.
- * INSTITUT KERVEGAN, 2003, *Prospective 2020, l'exercice à Nantes*, Nantes, Institut Kervégan, 124 p.
- * JAILLET M.-C., 1982, *Les pavillonneurs : la production de la maison individuelle dans la région toulousaine*, Paris, Editions du CNRS, 513 p. – (collection Sciences Sociales).

- * JOSEPH I., 1998, *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 209 p. – (collection Monde en cours).
- * JOUSSEAUME V., 1998, *L'ombre d'une métropole*, Rennes, PUR, 209 p.
- * JOUVE B., LEFEVRE C., 1999, *Villes, métropoles : les nouveaux territoires du politique*, Paris, Anthropos, Economica, 305 p. – (collection Villes).
- * KAUFMANN V., MONTULET B., 2004, *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, facultés universitaires Saint-Louis, 310 p. – (collection Travaux et Recherches).
- * KAYSER B., 1990, *La renaissance rurale. Sociologie des campagnes du monde occidental*, Paris, Armand Colin, 223 p. – (collection U Sociologie)
- * KAYSER B., 1993, *Naissance de nouvelles campagnes*, Paris, DATAR, Editions de l'Aube, 171 p.
- * KREITZMAN L., 1999, *The 24 Hours Society*, Profile Books, 210 p.
- * LABORDE P., 1997, *Les espaces urbains dans le monde*, Paris, Nathan, troisième édition, 239 p. – (collection Fac Géographie).
- * LABORDE P., 1998, *Bordeaux : métropole régionale, ville internationale ?*, Paris, La Documentation Française, 213 p. – (collection Les Etudes de la Documentation Française).
- * LACOUR C. (coord.), PUISSANT S. (coord.), 1999, *La métropolisation : croissance, diversité, fractures*, Paris, Anthropos, 190 p. – (collection Villes).
- * LANGMAN L., 1992, Neon cages. Shopping for subjectivity, *Lifestyle Shopping. The subject of consumption*, London, Routledge, 53 p.
- * LANNON P., 1996, *Le village périphérique : un autre visage de la banlieue*, Paris, L'Harmattan, 217 p.
- * LASSAVE P., HAUMONT A., 2001, *Mobilités spatiales : une question de société*, Paris, L'Harmattan, 195 p.
- * LE SAOUT R., 1997a, *L'intercommunalité : logiques nationales et enjeux locaux*, Rennes, PUR, 235 p.
- * LE SAOUT R., MADORE F., 2004, *Les effets de l'intercommunalité*, Rennes, PUR, 235 p.
- * MADORE F., 2004a, *Ségrégation sociale et habitat*, Rennes, PUR, 251 p.
- * MAFFESOLI M., 1990, *Au creux des apparences : pour une éthique de l'esthétique*, Paris, Plon, 300 p.

- * MASBOUNGI A., 2003, *Nantes : la Loire dessine son projet (Nantes celebrates its Loire)*, Paris, Editions de la Villette, DGUHC, 191 p.
- * MAY N., VELTZ P., LANDRIEU J., SPECTOR T., 1998, *La ville éclatée*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, 350 p. – (collection Monde en cours).
- * MENDRAS H., 1967, *La fin des paysans : changement et innovations dans les sociétés rurales françaises*, Paris, SEDEIS, 361 p. – (collection U2)
- * MENDRAS H., 1984, *La fin des paysans suivi d'une réflexion sur les paysans, vingt ans après*, Paris, Actes Sud, 370 p.
- * MERLIN P., 1994, *La croissance urbaine*, Que sais-je ?; n° 1843, Paris, PUF, 127 p.
- * MONGIN O., 1995, *Vers la troisième ville ?*, Paris, Hachette, 140 p. – (collection Questions de Société).
- * MONNET J., 1993, *La ville et son double : la parabole de Mexico*, Paris, Nathan, 224 p. – (collection Essais & Recherches).
- * MORICONI-EBRARD F., 1993, *L'urbanisation du monde depuis 1950*, Paris, Anthropos, 367 p. – (collection Villes).
- * ORFEUIL J.-P., 1994, *Je suis l'automobile*, Paris, Editions de l'Aube, 95 p. – (collection Monde en cours).
- * PAQUOT T., 1996, *Homo urbanus : essai sur l'urbanisation du monde et des moeurs*, Paris, Editions du Félin, 177 p.
- * PAQUOT T., LUSSAULT M., BODY-GENDROT S., 2000, *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 442 p.
- * PERON R., 1993, *La fin des vitrines : des temples de la consommation aux usines à vendre*, Cachan, Ecole normale supérieure de Cachan, 306 p. – (collection Sciences sociales).
- * PERON R., 2004, *Les boîtes : les grandes surfaces dans la ville*, Nantes, Librairie L'Atalante, 221 p. – (collection Comme un Accordéon).
- * PINSON D., THOMANN S., 2002, *La maison en ses territoires : de la villa à la ville diffuse*, Paris, Budapest, Turin, L'Harmattan, 191 p.
- * REMY J., VOYE L., 1992, *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan, 174 p. – (collection Villes et Entreprises).

- * RENARD J. (dir.), 1990, Nantes et son agglomération, *Cahiers Nantais*, n°33-34, Nantes, Ouest Editions, 340 p.
- * RIVIERE D'ARC H. (dir.), 2001, *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris, UNESCO, Maison des Sciences de l'Homme, 279 p. – (collection Les Mots de la Ville).
- * RONCAYOLO M., 1990, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 278 p. – (collection Folio).
- * RONCAYOLO M., 2001, *La ville et ses territoires*, édition revue, Paris, Gallimard, 285 p. – (collection Folio Essais).
- * SASSEN S., 1996, *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*, Paris, Descartes & compagnie, 530 p. – (collection Les Urbanités).
- * TRAORE S., 2001, *Les schémas de cohérence territoriale de la loi SRU du 13 décembre 2000*, Paris, L'Harmattan, 153 p. – (collection Administration, Aménagement du Territoire).
- * VELTZ P., 1996, *Mondialisation, villes, territoires : l'économie d'archipel*, Paris, PUF, 262 p.
- * VIEILLARD-BARON H., 1994, *Les banlieues françaises ou le ghetto impossible*, Marseille, Editions de l'Aube, 157 p.
- * VON THUNEN J. H., 1930, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Jena, G. Fischer.
- * WEBER M., 1947, *Die Stadt*, extrait de *Wirtschaft und Gesellschaft*, Tübingen, J.C.B. Mohr.
- * ZIPF G. K., 1941, *National unity and disunity*, Bloomington Principia Press (Indiana).
- * ZIPF G. K., 1949, *Human behaviour and the principle of least effort*, Addison-Wesley Press, Cambridge (Massachusetts).

CONTRIBUTIONS A OUVRAGE

- * ADELL G., CAPODANO X., 2001, Dire les nouveaux territoires : du stigmatisme de la banlieue à l'ubiquité du paysage in RIVIERE D'ARC H. (dir.), 2001, *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris, Editions UNESCO - Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, pp. 63-86 – (collection Les mots de la ville).
- * AUCLAIR E., 2003, Le développement culturel comme outil de promotion d'une identité territoriale, ou comment les acteurs locaux se saisissent de la culture pour faire émerger un territoire, in GRAVARI-

BARBAS M. (dir.), VIOLIER P. (dir.), *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, pp. 95-101 – (collection Espaces et Territoires).

* BAUELLE G., 1997, La géographie et l'objet intercommunal, in LE SAOUT R., *L'intercommunalité : logiques nationales et enjeux locaux*, Rennes, Presses universitaires, pp. 219-230.

* BERRI A., GALLET C., MADRE J.-L., 2001, Dynamique des dépenses de logement et de transport des ménages franciliens, in LASSAVE P., HAUMONT A., *Mobilités spatiales : une question de société*, Paris, L'Harmattan, pp. 21-33.

* BONVALET C., MAISON D., 1996, Lieux d'ancrage et lieux de passage : itinéraires résidentiels en région parisienne, in HAUMONT N. (dir.), 1996, *La ville, agrégation et ségrégation sociales*, Paris, L'Harmattan, pp. 173-187.

* BORDREUIL J.-S., 2000, La ville desserrée, in PAQUOT T., LUSSAULT M., BODY-GENDROT S., *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, pp. 169-182.

* BUE N., DESAGE F., MATEJKO L., 2004, L'intercommunalité sans le citoyen. Les dimensions structurelles d'une moins-value démocratique, in LE SAOUT R., MADORE F., *Les effets de l'intercommunalité*, Rennes, PUR, pp. 39-58.

* CARIDE H., NOVICK A., 2001, La construction de la banlieue de Buenos Aires (1925-1947), in RIVIERE D'ARC H. (dir.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris, UNESCO, Maison des Sciences de l'Homme, pp. 105-134. – (collection Les Mots de la Ville).

* CHEVALIER J., 2003, La Fiesta de San Antonio (Texas) : interférences culturelles, identité locale et régulation, in GRAVARI-BARBAS M. (dir.), VIOLIER P. (dir.), *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, pp. 81-90 – (collection Espaces et Territoires).

* COUDROY DE LILLE L., 2001, L'« unitaire » et le « divisionnel » : l'évolution de la terminologie des nouveaux quartiers en Espagne au XIX^{ème} siècle, in RIVIERE D'ARC H. (dir.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris, UNESCO, Maison des Sciences de l'Homme, pp. 87-104 – (collection Les Mots de la Ville).

* DORIER-APPRILL E., 2001b, Lexique des villes et de l'urbain, in *Vocabulaire de la ville : notions et références*, Paris, Editions du Temps, pp. 7-90, – (collection Questions de Géographie).

* DORMOIS R., 2004, Intercommunalité et planification urbaine : une dynamique de stabilisation croisée., in LE SAOUT R., MADORE F., *Les effets de l'intercommunalité*, Rennes, PUR, pp. 145-158.

- * DUPONT V., 2001, Les nouveaux quartiers « chic » des environs de Delhi. Langage publicitaire et réalités périurbaines, in RIVIERE D'ARC H. (dir.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris, UNESCO, Maison des Sciences de l'Homme, pp. 39-62 – (collection Les Mots de la Ville).
- * GALLEZ C., ORFEUIL J.-P., 1998, Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces, in PUMAIN D., MATTEI M.-F. (dir.), *Données urbaines*, tome II, Paris, Anthropos.
- * GARAT I., 2003, La construction des lieux de l'identité basque, in GRAVARI-BARBAS M. (dir.), VIOLIER P. (dir.), *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, pp. 183-191 – (collection Espaces et Territoires).
- * GASNIER A., 2003, Multiplexes et parcs de loisirs périurbains : de nouvelles centralités ?, in GRAVARI-BARBAS M. (dir.), VIOLIER P. (dir.), 2003, *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, pp. 135-149 – (collection Espaces et Territoires).
- * GERVAIS-LAMBONY P., 2001, La citadinité, ou comment un mot peut en cacher d'autres, in DORIER-APPRILL E., *Vocabulaire de la ville : notions et références*, Paris, Editions du Temps, pp. 92-108 – (collection Questions de Géographie).
- * GHORRA GOBIN C., 1997, Les villes, les banlieues et leurs représentations. L'invention de la banlieue américaine, in CALENGE C., LUSSAULT M., PAGAND B., *Figures de l'urbain : des villes, des banlieues et de leurs représentations*, Tours, Maison des Sciences de la Ville, pp. 101-109.
- * GRAVARI-BARBAS M., VESCHAMBRE V., 2003, Angoulême, du festival de la BD à la « ville de l'image » : jeux d'acteurs et construction d'un lieu culturel, in GRAVARI-BARBAS M. (dir.), VIOLIER P. (dir.), *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, pp. 281-296 – (collection Espaces et Territoires).
- * GRESILLON B., 2003, Berlin métropole : une identité culturelle en voie de recomposition. Nouveaux acteurs, nouveaux enjeux, in GRAVARI-BARBAS M. (dir.), VIOLIER P. (dir.), 2003, *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, pp. 259-270 – (collection Espaces et Territoires).
- * GUIMBRETIERE A., POURCHER G., 1997, Intercommunalité et fiscalité, in LE SAOUT R., *L'intercommunalité : logiques nationales et enjeux locaux*, Rennes, PUR, pp. 55-61.
- * HAEGEL F., LEVY J., 1997, Urbanités. Identité spatiale et représentation de la société, in CALENGE C., LUSSAULT M., PAGAND B., *Figures de l'urbain : des villes, des banlieues et de leurs représentations*, Tours, Maison des Sciences de la Ville, pp. 35-65.
- * HANNA N., 2001, Les mots et l'espace du Caire au tournant du XIXe et du XXe siècle, in RIVIERE D'ARC H. (dir.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris, UNESCO, Maison des Sciences de l'Homme, pp. 135-148 – (collection Les Mots de la Ville).

- * JOUSSEAUME V., 1997, Le bourg-centre, une échelle pertinente d'action intercommunale ?, in LE SAOUT R., *L'intercommunalité : logiques nationales et enjeux locaux*, Rennes, PUR, pp. 129-146.
- * LE SAOUT R., 1997b, L'intercommunalité comme enjeu politique, l'examen de la loi ATR au Parlement, in LE SAOUT R., *L'intercommunalité : logiques nationales et enjeux locaux*, Rennes, PUR, pp. 85-106.
- * LE SAOUT R., 2004, Contours et limites d'une compétence partagée. L'urbanisme à la communauté urbaine de Nantes, in LE SAOUT R., MADORE F., *Les effets de l'intercommunalité*, Rennes, PUR, pp. 97-107.
- * LELIEVRE F., 2002, De l'industrie sur la prairie, in CILAC, 2002, Nantes : un modèle ?, *L'archéologie industrielle en France : patrimoine, technique, mémoire*, n° 41, Vannes, CILAC, pp. 7-13.
- * LUSSAULT M., 2000, La ville des géographes, in PAQUOT T., LUSSAULT M., BODY-GENDROT S., *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, pp. 21-35.
- * MADORE F., 2004b, La politique de l'habitat de la communauté de communes du pays yonnais (Vendée) : enjeux politiques et institutionnels, in LE SAOUT R., MADORE F., *Les effets de l'intercommunalité*, Rennes, PUR, pp. 159-178.
- * MOQUAY P., 1997, L'intercommunalité comme objet politique local, in LE SAOUT R., *L'intercommunalité : logiques nationales et enjeux locaux*, Rennes, PUR, pp. 161-178.
- * NAVEZ-BOUCHANINE F., 2001, Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale : une approche critique de la notion de fragmentation, in DORIER-APPRILL E. (dir.), *Vocabulaire de la ville : notions et références*, Paris, Editions du Temps, pp. 109-118 – (collection Questions de Géographie).
- * OATLEY N., 2001, L'apparition de l'Edge (of) City : quels mots pour les « nouveaux » espaces urbains ?, in RIVIERE D'ARC H. (dir.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris, UNESCO, Maison des Sciences de l'Homme, pp. 17-38 – (collection Les Mots de la Ville).
- * PAQUETTE-VASSALLI C., 2001, Mobilité résidentielle à Santiago du Chili : les conséquences du chemin tout tracé de l'accession sociale, in LASSAVE P., HAUMONT A., *Mobilités spatiales : une question de société*, Paris, L'Harmattan, pp. 35-46.
- * PEYON J.-P., 1990, Le centre-ville de Nantes : à la recherche d'un projet d'aménagement, in RENARD J. (dir.), 1990, Nantes et son agglomération, *Cahiers Nantais*, n°33-34, Nantes, Ouest Editions, 340 p.
- * RIBOT C., 1997, L'autonomie institutionnelle des établissements publics de coopération intercommunale, in LE SAOUT R., 1997a, *L'intercommunalité : logiques nationales et enjeux locaux*, Rennes, PUR, pp. 29-54.

* SECHET R., QUINTIN P., 2001, Prêt à taux zéro et mobilités résidentielles : le cas de l'Ille-et-Vilaine, in LASSAVE P., HAUMONT A., *Mobilités spatiales : une question de société*, Paris, L'Harmattan, pp. 7-19.

* SIBERTIN-BLANC M., 2003, L'inscription d'une politique publique sur les territoires métropolitains : les lieux culturels et la structuration des agglomérations, in GRAVARI-BARBAS M. (dir.), VIOLIER P. (dir.), 2003, *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, pp. 103-112 – (collection Espaces et Territoires).

* VANIER M., 2004, Des grandes espérances aux effets sur l'arrangement territorial, in LE SAOUT R, MADORE F., *Les effets de l'intercommunalité*, Rennes, PUR, pp. 203-216.

* VIGNON S., 2004, Les rétributions inégales de l'intercommunalité pour les maires ruraux. Les improbables retours sur investissement(s) politique(s), in LE SAOUT R, MADORE F., *Les effets de l'intercommunalité*, Rennes, PUR, pp. 17-38.

OUVRAGES HISTORIQUES

* ABBAD F. (dir.), 1984, *La Loire-Atlantique des origines à nos jours*, Saint-Jean-d'Angély, Editions Bordessoules, 463 p.

* BERTIN F., 1989, *Saint-Nazaire sous l'occupation*, Rennes, Editions Ouest-France, 140 p.

* BLANDIN G., 1992, *Le pain du pauvre à Nantes (1789-1799) : de la charité à l'assistance publique ou la Révolution face à la pauvreté*, Nantes, Ouest Editions, Université inter-âges de Nantes, 103 p.

* BODINIER J.-L., BRETEAU J., 1994, *Nantes : un port pour mémoire*, Rennes, Editions Apogée, 163 p.

* BOIS P. (dir.), 1977, *Histoire de Nantes*, Toulouse, Editions Privat, 477 p.

* BONAMY E., GUEPIN A., 2000, *Nantes au XIX^{ème} siècle*, Phénix Editions, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, reprise de l'édition de P. SEBIRE, 1835, deuxième réédition par l'université de Nantes, 734 p.

* CARAMINOT A., MILTEAU E., 2003, *Nantes, les couleurs d'une ville*, Rennes, Editions Ouest France, 137 p.

* CINTRE R., 1992, *Les Marches de Bretagne au Moyen-Age ; économie, guerre et société en pays de frontière (XIV-XV^{ème} siècles)*, Pornichet, Imprimerie Pierre J.-M., 238 p.

* COLLECTIF, 1998, *L'histoire urbaine en France (Moyen-Age – XX^e siècle) : guide bibliographique (1965-1996)*, Paris, L'Harmattan, 189 p. – (collection Villes, Histoire, Culture, Société).

- * CROIX A., GUIDET T., CAYEUX H., 1998, *Nantes : intelligence d'une ville*, Rennes, Editions Ouest France, 116 p.
- * DOUCET Y., 1992, *Histoire de la vallée de Clisson*, Maulévrier, Editions Hérault, 292 p.
- * DUBY G. (dir.), 1980a, *Histoire de la France urbaine*, Tome I - la ville antique : des origines au IXe siècle, Paris, Editions du Seuil, 600 p.
- * DUBY G. (dir.), 1980b, *Histoire de la France urbaine*, Tome II - la ville médiévale : des Carolingiens à la Renaissance, Paris, Editions du Seuil, 653 p.
- * DUBY G. (dir.), 1980c, *Histoire de la France urbaine*, Tome IV - la ville de l'âge industriel : le cycle haussmannien, Paris, Editions du Seuil, 665 p.
- * DUBY G. (dir.), 1981, *Histoire de la France urbaine*, Tome III - la ville classique : de la Renaissance aux révolutions, Paris, Editions du Seuil, 651 p.
- * KAHN C., LANDAIS J., 1992, *Nantes et les nantais sous le Second Empire*, Nantes, Ouest Editions, université inter-âges, 301 p.
- * LE GOFF J. (dir.), SCHMITT J.-C. (dir.), 1999, *Dictionnaire raisonné de l'Occident médiéval*, Paris, Fayard, 1236 p.
- * LELIEVRE P., 1988, *Nantes au XVIIIe siècle : urbanisme et architecture*, Paris, Editions Picard, 295 p. – (collection Architectures).
- * LEROUX E., 1984, *Histoire d'une ville et de ses habitants : Nantes, des origines à 1914*, Nantes, Editions ACL, 325 p.
- * LUNEAU D., 2003, *Nantes : l'avenir d'une ville*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 197 p. – (collection Bibliothèque des Régions).
- * MATTRE L., 1908, La conquête de la Basse-Loire par le réseau des voies romaines, *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes*, numéro annuel.
- * PETRE-GRENOUILLEAU O., 2003, *Nantes*, Plomelin, Editions Palantines, 299 p. – (collection Histoire et Géographie Contemporaine).
- * RAULT J.-P., 1996, *Nantes : le tramway*, Montreuil-Bellay, Editions CMD, 116 p. – (collection Découverte d'un patrimoine disparu).

RAPPORTS, ETUDES ET DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

- * ACEL-AURAN, 1996, *Cartes et Chiffres : Aire métropolitaine de Nantes – Saint-Nazaire*, Nantes, AURAN, 109 p.
- * ASSOCIAO BRASILEIRA DE SHOPPING CENTERS (ABRASCE), 1986, *Biblioteca técnica. Shopping centers*, ABRASCE, 108 p.
- * AURAN, 2000, *Nantes-Saint Nazaire : le fait métropolitain*, Conférence biennale METREX sur la qualité dans les régions métropolitaines pour le nouveau millénaire, Turin, 10-13 mai 2000, 6 p.
- * BAUMONT C., HURIOT J.M., 1995, *Agglomération, industrie et ville*, documents de travail du LATEC, n°8, 29 p.
- * BRUHAT T. (coord.), 1990, *Vingt technopoles, un premier bilan*, Paris, La Documentation Française, 214 p.
- * BURDESE J.-C. (dir.), ROUSSEL M.-J. (dir.), SPECTOR T. (dir.), THEYS J. (dir.), 1998, *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXIe siècle ?*, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 234 p. – (dossiers Techniques, Territoires et Sociétés, 35).
- * CANALES M., 2002, *Circulation sur le réseau routier national et prix des carburants : les années 2000 et 2001*, *Notes de synthèse du SES*, mars-avril, 6 p.
- * CERTU, 1999, *Nouvelles centralités, nouvelles pratiques*, Cachan, Editions TEC et DOC, 79 p. – (collection du CERTU).
- * CERUR, DRE PAYS DE LA LOIRE, 2003, *La construction neuve individuelle dans la région des Pays-de-la-Loire*, Rennes, Nantes, 179 p.
- * CHAMBRE DES NOTAIRES DE LA LOIRE-ATLANTIQUE, 2004, *Les marchés immobiliers de la Loire-Atlantique*, mars, Nantes, 4 p.
- * CHARMES E., 2003, *Les tissus périurbains français face à la menace des « gated communities » : éléments pour un état des lieux*, PUCA, Mission du Patrimoine Ethnologique, 258 p.
- * COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN, DATAR, MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME, 1993, *Métropoles en déséquilibre ?*, Lyon, Paris, Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, Economica, 617 p. – actes du colloque des 22 et 23 novembre à Lyon sur le programme interministériel « Mutations Economiques et Urbanisation »..

- * COMMUNAUTE URBAINE DE NANTES, 2001, *Agglomération nantaise : plan de déplacements urbains 2000-2010, concilier ville mobile et ville durable*, Nantes, AURAN, 118 p.
- * COMMUNAUTE URBAINE DE NANTES, CARENE, 2001, *Nantes Saint-Nazaire : la Métropole Atlantique*, AURAN, 32 p.
- * CONSEIL NATIONAL DES CENTRES COMMERCIAUX, 1990, *Les centres commerciaux et la cité*, première conférence annuelle, CNIT, Paris La Défense, 30 p.
- * DE RICHEMONT H., 2003, *Un pavillon attractif, un cabotage crédible, deux atouts pour la France – rapport pour le Sénat*.
- * DDE, 1995, *L'archipel nantais : dynamique urbaine et déplacements domicile-travail dans l'aire d'influence de Nantes*, Nantes, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, 23 p.
- * FILIPPI B., 1996, *Le marché du logement en 1994. Premiers résultats de l'enquête-mobilité 1995*, Paris, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, Direction de l'Habitat et de la Construction et de l'Observatoire des Loyers de l'Agglomération Nantaise, 4 p.
- * FNAU-CDC, 2001, *Réussir le renouvellement urbain : 15 maillons clefs pour la chaîne de mise en œuvre des projets*, novembre, 167 p.
- * GENAY V., 1992, Recensement de la population en 1990 : les déplacements « domicile-travail », *INSEE Première*, n° 202, 4 p.
- * HAUTREUX J., LECOURT R., ROCHEFORT M., 1963, *Le niveau supérieur de l'armature urbaine française*, Commissariat Général du Plan d'équipement et de la productivité – rapport pour la DATAR.
- * HEALEY & BAKER, 1999, *Les villes en France où il fait bon travailler*, Paris, cabinet de consultants en immobilier, 11 p.
- * HERVOUET V., 1999, *Les clefs de l'économie clissonnaise*, Clisson, presses municipales, 42 p.
- * INSEE, 1996a, Nouveaux espaces : le zonage en aires urbaines, *Références Pays de la Loire*, n° 14, pp. 15-17.
- * INSEE, 1996b, Intercommunalité active, *Références Pays de la Loire*, n° 14, pp. 18-22.
- * INSEE, PREFECTURE DE LA REGION DES PAYS DE LA LOIRE, UNION EUROPEENNE, 1997, *Atlas des Territoires Pays de la Loire, 1997-1998*, Nantes, INSEE Pays de la Loire, 104 p.
- * INSEE, PREFECTURE DE LA REGION DES PAYS DE LA LOIRE, UNION EUROPEENNE, 2002, *Atlas des Territoires Pays de la Loire, 2002*, Nantes, INSEE Pays de la Loire, 110 p.

* JOUSSEAUME V., CROIX N., 2003, *Les pôles de commerces et de services de Loire-Atlantique susceptibles d'accueillir les Maisons du Département*, Nantes, Conseil Général de Loire-Atlantique, CNRS, UMR 6590, CESTAN, 45 p. – rapport final de la convention d'études.

* PREFECTURE DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE, 2002, *Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Loire. Avant-projet. Mai 2002*, Nantes, 87 p.

* SADEV, 1992, *D'une coopération intercommunale de gestion à une intercommunalité de projets*, Gorges, document interne, 17 p.

* TRILLAT D., 1994, Le lien entre l'activité et l'emploi dans la construction de logements, *Echos CASP-DAEI-régions*, n° 18, pp. 25-33.

THESES

* BERGER M., 1983, *Spécialisation ou diversification socio-professionnelle dans l'espace rural péri-urbain en région Ile-de-France : l'exemple des départements de l'Essonne et des Yvelines (1968-1975)*, Paris, université, – thèse de doctorat de géographie.

* BIDOU C., 1983, *Les aventuriers du quotidien : nouvelles classes moyennes, modèle culturel et émergence d'un nouveau groupe social*, Paris, EHESS, 323 p. – thèse de doctorat de troisième cycle de sociologie.

* BRETAGNOLLE A., 1999, *Les systèmes de villes dans l'espace-temps : effets de l'accroissement des vitesses de déplacement sur la taille et l'espacement des villes*, Paris, université Paris I Panthéon Sorbonne, 298 p. – thèse de doctorat de géographie.

* CHARLIER B., 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire : géographie des conflits environnementaux déclenchés en France depuis 1974*, Pau, université, 753 p. – thèse de doctorat de géographie.

* CHARRON F., 2005, *Les dynamiques de localisation des activités économiques et les motivations des chefs d'entreprises dans leurs choix d'implantation, l'exemple de la Loire-Atlantique*, Nantes, université, 286 p. – thèse de doctorat de géographie.

* CHAUVET A., 1986, *Porte nantaise et isolat choletais : essai de géographie régionale*, Nantes, université, Editions Hérault, 265 p. – thèse de doctorat d'Etat de géographie.

* DUFIL P., 1986, *Les résidences secondaires des nantais*, Nantes, université, 345 p. – thèse de doctorat de troisième cycle de géographie.

- * JAILLET M.-C., 1981, *La production de la maison individuelle dans la région toulousaine*, Toulouse, université du Mirail, 488 p. – thèse de doctorat d'Etat de géographie.
- * JOUSSEAUME V., 1996, *Les bourgs-centres à l'ombre d'une métropole : l'exemple de la Loire-Atlantique*, Nantes, université, 591 p. – thèse de doctorat de géographie.
- * JULIEN P., 2001, *Des nomenclatures françaises. Application à la mesure de l'urbanisation en France métropolitaine (1962-1999)*, Toulouse, université du Mirail, 329 p. – thèse de doctorat de géographie et aménagement.
- * LE GOIX R., 2003, *Les « gated communities » aux Etats-Unis : morceaux de ville ou territoires à part entière ?*, Paris, université de Paris I, 491 p. – thèse de doctorat de géographie.
- * LECOURT A., 2003, *Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton*, Rennes, université de Haute Bretagne, 361 p. – thèse de doctorat de géographie.
- * LEVY J., 1994, *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris, université de Paris VII, 806 p. – thèse de doctorat d'Etat de géographie.
- * MADORE F., 1992, *L'évolution contemporaine de la question du logement. Analyse appliquée aux départements de la Loire-Atlantique, du Maine-et-Loire et de la Vendée*, Nantes, université, IGARUN, 502 p. – thèse de doctorat d'Etat de géographie.
- * OGER B., 1996, *Les bourgs-centres de Vendée, détermination, fonctions, évolutions des pôles urbains primaires dans un espace rural dynamique*, Nantes, université, 440 p. – thèse de doctorat de géographie.
- * ROUGE L., 2005, *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle en périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain ?*, Toulouse, université du Mirail, 381 p. – thèse de doctorat de géographie et aménagement du territoire.

AUTRES TRAVAUX UNIVERSITAIRES

- * Aoustin M., 2002, *La diffusion de la grande distribution dans l'espace rural de la Loire-Atlantique (1970-2000)*, Nantes, université, IGARUN, 172 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * BENIGUEL S., 1993, *Herbignac : commune péri-urbaine ?*, Nantes, université, IGARUN, 153 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * BREGEON F., 2000, *Un bourg-centre face à l'urbanisation nantaise : l'exemple de Nort-sur-Erdre (Loire-Atlantique)*, Nantes, université, IGARUN, 156 p. – mémoire de maîtrise de géographie.

- * CHARRIER B., 1996, *L'unité urbaine de Clisson : étude démographique et sociale d'une petite ville*, Nantes, université, IGARUN, 119 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * CLAIRFEUILLE L., 2000, *Gated communities : america's future ?*, Bordeaux, université Michel de Montaigne Bordeaux III, 139 p. – travail d'études et de recherche.
- * DESBORDES E., 2000, *L'intercommunalité : un outil au service du développement local ? Exemple de la Vallée de Clisson*, Nantes, université, IGARUN, 121 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * ESCHARD J.-F., 1986, *Etude des processus d'urbanisation sur trois communes de l'agglomération nantaise : Saint-Etienne-de-Montluc, Thouaré, Treillières*, Nantes, université, IGARUN, 231 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * FOUERE S., 1994, *Les Dervallières : d'une cité dans la cité au quartier de ville. La question du désenclavement d'un site d'habitat social*, Nantes, université, IGARUN, 57 p. – mémoire de maîtrise de sciences et techniques « Aménagement ».
- * GACHE J., 1977, *Saint-Etienne-de-Montluc : étude urbaine (état et évolution)*, Nantes, université, IGARUN, 113 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * GAUDIN G., 1989, *L'espace péri-central nantais. Analyse synoptique 1983-1989*, Nantes, université, IGARUN-CESTAN, 184 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * GUICHARD B., 1992, *sur ZAD Notre-Dame-des-Landes*, Nantes, université, IGARUN, 108 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * GUILLET T., 1988, *Les hypermarchés de l'agglomération nantaise*, Nantes, université, IGARUN, 175 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * HERVOUET V., 1997, *Entre urbanité et ruralité : Clisson, un « bourg-hybride »*, Nantes, université, IGARUN-CESTAN, 138 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * HERVOUET V., 1998, *L'approche de la périurbanisation à travers l'habitat et la mobilité résidentielle*, Nantes, université, IGARUN-CESTAN, 118 p. – mémoire de DEA de géographie.
- * JALABERT J.-Y., 1971, *Essai d'analyse des facteurs et moyens d'évolution du monde agricole au sein d'une commune rurale de Loire-Atlantique : Nort-sur-Erdre*, Nantes, université, IGARUN, 175 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * JOUAN S., 2004, *Le mobilier urbain et son rôle dans l'aménagement des espaces publics*, Nantes, université, IGARUN-CESTAN, 139 p. – mémoire de maîtrise de géographie.

- * LABRE T., 1999, *La gestion d'un espace de conflit : l'exemple du périphérique nantais et les nuisances sonores*, Nantes, université, IGARUN, 95 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * LAPLANCHE F., 1992, *Atout Sud. De la zone commerciale périphérique à un concept commercial urbain et multifonctionnel*, Nantes, université, IGARUN, 106 p. – mémoire de maîtrise de sciences et techniques « Aménagement ».
- * LAROCHE V., 1991, *Lycées et lycéens dans l'agglomération nantaise*, Nantes, université, IGARUN, 217 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * LAUNAY P., 1980, *Les conditions d'urbanisation à Mauves-sur-Loire : leurs évolutions 1970-1980*, Nantes, université, IGARUN, 57 p. – mémoire de DEA de géographie.
- * LEFEBVRE S., 2001, *La gare, de la pénalité à l'attractivité : étude de cas à Clisson et Cholet*, Nantes, université, IGARUN, 133 p. – mémoire de maîtrise de sciences et techniques « Aménagement ».
- * MAGRE A., 1999, *Habitat et population d'un quartier péricentral de Nantes*, Nantes, université, IGARUN-CESTAN, 132 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * MORET L., 2000, *Les grands magasins et magasins populaires dans le centre-ville de Nantes*, Nantes, université, IGARUN, 170 p. – mémoire de DEA de géographie.
- * NOEL J., 2003, *La CARENE et son rôle dans l'affirmation urbaine de Saint-Nazaire*, Nantes, université, IGARUN, 133 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * ONILLON M., 1996, *Etude comparative des méthodes d'analyse du paysage entre le géographe et le paysagiste. Un exemple : le paysage ligérien des communes de Champtoceaux et d'Oudon*, Nantes, université, IGARUN, 143 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * ORHAN S., 1992, *ZAD aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes : impact sur l'évolution de l'habitat des communes concernées*, Nantes, université, IGARUN, 110 p. – mémoire de maîtrise de sciences et techniques « Aménagement ».
- * PICHAUD A.-B., 2002, *Les nouveaux habitants de la commune d'Aigrefeuille-sur-Maine : 1975 – 2002*, Nantes, université, IGARUN, 123 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * RABILLER P., 1988, *Croissance urbaine et péri-urbaine dans six communes rurales au sud-est de l'agglomération nantaise (Château-Thébaud, Le Bignon, Aigrefeuille, Montbert, Remouillé et Maisdon)*, Nantes, université, IGARUN, 380 p. – mémoire de maîtrise de géographie.
- * RAFFOU I., 1988, *Analyse de la presse quotidienne régionale dans les Pays de la Loire et du Courrier de l'Ouest dans le Maine-et-Loire*, Nantes, université, IGARUN, 214 p. – mémoire de maîtrise de géographie.

* REDOR F., 2002, *L'identité estuarienne entre Nantes et Saint-Nazaire*, Nantes, université, IGARUN, 101 p. – mémoire de DEA de géographie.

* RICHARD O., 1992, *Bilan et avenir de l'intercommunalité de la Vallée de Clisson*, Nantes, université, IGARUN, 89 p. – mémoire de MST « Aménagement ».

* ROBERT S., 2000, *Ecole et structures pour les enfants en milieu rural. Exemples dans les cantons de Herbignac, Pontchâteau et Saint-Gildas-des-Bois*, Nantes, université, IGARUN, 133 p. – mémoire de maîtrise de géographie.

* ROUSSEAU M.-P., 1988, *Géographie de la presse quotidienne régionale dans les Pays de la Loire. L'exemple de Ouest-France*, Nantes, université, IGARUN, 251 p. – mémoire de maîtrise de géographie.

* SATTLER M., 1983, *Vivre dans un grand ensemble. Notion d'espace vécu. La ZUP Malakoff à Nantes*, Nantes, université, UER Géographie et Aménagement Régional, 104 p. – mémoire de maîtrise de géographie.

* SEIWERT J., 1984, *BelleVue : espace vécu : exemple d'une ZUP de l'agglomération nantaise*, Nantes, université, UER Géographie et Aménagement Régional, 129 p. – mémoire de maîtrise de géographie.

* TOURAI F., 1993, *Un espace péri-central nantais : de Viarme aux boulevards de ceinture*, Nantes, université, IGARUN-CESTAN, 211 p. – mémoire de maîtrise de géographie.

* VANONI O., 1992, *Miser sur l'urbanisation des petites villes. Etude comparative entre deux petites villes de Loire-Atlantique : Nort-sur-Erdre et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu*, Nantes, université, IGARUN, 138 p. – mémoire de DEA de géographie.

* VINET E., 2003, *Du canton de Savenay à la communauté de communes Loire et Sillon, quel développement territorial ?*, Nantes, université, IGARUN, 66 p. – mémoire de DEA de géographie.

ATLAS, DICTIONNAIRES ET PRECIS

* BRUNET R. (et al.), 1993, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Montpellier, Paris, GIP Reclus, La Documentation Française, 470 p. – (collection Dynamiques du Territoire).

* CABANNE C., 1984, *Lexique de géographie humaine et économique*, Paris, Dalloz, 432 p.

* CESTAN, CENS, MSH Ange Guépin, 2002, *Atlas social : les jeunes dans la communauté urbaine de Nantes*, volume 1 : école et mobilité, 42 p.

- * CESTAN, CENS, MSH Ange Guépin, 2003, *Atlas social : les jeunes dans la communauté urbaine de Nantes*, volume 2 : vers la vie active, 41 p.
- * CESTAN, CENS, MSH Ange Guépin, 2004, *Atlas social : les jeunes dans la communauté urbaine de Nantes*, volume 3 : vers l'indépendance, 59 p.
- * CNRS URA 915, DRASS PAYS DE LA LOIRE, MINISTERE DES AFFAIRES SOCIALES, DE LA SANTE ET DE LA VILLE, 1993, *Atlas de la Santé dans les Pays de la Loire*, 109 p.
- * DE SINGLY F., 1992, *L'enquête et ses méthodes : le questionnaire*, Paris, Nathan, 126 p. – (collection Sociologie 128).
- * DERRUAU M., 1996, *Géographie Humaine*, Paris, Armand Colin, 468 p.
- * DORIER-APRILL E. (dir.), 2001a, *Vocabulaire de la ville : notions et références*, Paris, Editions du Temps, 191 p. – (collection Questions de Géographie).
- * GEORGE P., 1961, *Précis de géographie urbaine*, Paris, PUF, 279 p.
- * GEORGE P., 1969, *Précis de géographie urbaine*, troisième édition, Paris, PUF, 288 p.
- * KORZYBSKI S., 1952, Le peuplement des grandes agglomérations urbaines, Londres et Paris aux XIXe et XXe siècles, *Population*, vol. 7.
- * REYNAUD J., 1841, Villes, dans *Encyclopédie Nouvelle*, tome VIII, pp. 670-687.

OUVRAGES LITTÉRAIRES

- * GRACQ J., 1967, *Lettrines*, Paris, Éditions José Corti, 251 p.
- * GRACQ J., 1985, *La forme d'une ville*, deuxième édition, Paris, Éditions José Corti, 213 p.
- * GRACQ J., 2001, *La forme d'une ville*, neuvième édition, Paris, Editions José Corti, 213 p.
- * ZOLA E., 1883, *Au Bonheur des Dames*, Les Rougon-Macquart, version originale.
- * ZOLA E., 1997, *Au Bonheur des Dames*, Les Rougon-Macquart, Paris, Gallimard, 570 p.

ARTICLES DE PRESSE

- * FRANCO B., 2000, Bruxelles écartelée, in *Le Monde des Débats*, octobre, Paris, p. 3.
- * LEVY J., 2000, Pas de cité sans densité, in *Le Monde des Débats*, Paris, p. 5.
- * L'HEBDO DE SEVRE ET MAINE, 14 février 2002, *La Porte du Vignoble déverrouillée*.
- * LE MONDE, 19 janvier 2005, *Dans l'Ouest, un projet de « métropole à cinq têtes »*.
- * LE NOUVEL OUEST, 20 octobre 2000, n° 63, *L'indispensable route des Estuaires : 30 ans de combats pour voir le jour*.
- * LE POINT, 13 décembre 2002, n° 1578, *Dossier Spécial Nantes : aéroport, musées, cliniques ... Des projets stratégiques*, pp. I – XXXII.
- * LOIRE-ATLANTIQUE, hiver 2002, n° 26, *Dossier : La Loire en trait d'union, p. 23-28*.
- * NANTES PASSION, octobre 2003, n° 138, *Le magazine de l'information municipale*.
- * OUEST FRANCE, 6-7 septembre 2003, *Le contournement de Clisson se poursuit à rythme soutenu : le viaduc sur la Sèvre se met en place*.
- * OUEST FRANCE, 23 septembre 2003, *Routes : le PS parle de « retard »*.
- * OUEST FRANCE, 27-28 septembre 2003, *La Montagne – Cheix sera livrée en 2008*.
- * OUEST FRANCE, 29 septembre 2003, *Gare de Nantes : un autre quai en 2005*.
- * OUEST FRANCE, 1^{er} octobre 2003, *Un gros méthanier pour Saint-Nazaire : les gaziers prennent la relève des paquebots*.
- * OUEST FRANCE, 3 octobre 2003, *Pont sur la Loire : l'impatience grandit*.
- * OUEST FRANCE, 10 octobre 2003, *Une route pour délester la Divatte*.
- * OUEST FRANCE, 11-12 octobre 2003, *La CUN doute du crédit de l'Etat*.
- * OUEST FRANCE, 22 octobre 2003, *Air France a doublé ses effectifs à l'Ouest..*
- * OUEST FRANCE, 23 octobre 2003, *Les agglomérations ont besoin d'air..*

- * OUEST FRANCE, 24 octobre 2003, *Les communautés urbaines inquiètes pour leurs finances..*
- * OUEST FRANCE, 25-26 octobre 2003, *L'autoroute de la mer en chantier en 2004.*
- * OUEST FRANCE, 10 novembre 2004, *Nantes et Saint-Nazaire s'auscultent.*
- * OUEST FRANCE, 10 novembre 2004, *Nantes et Saint-Nazaire s'auscultent.*
- * OUEST FRANCE, 21 juillet 2005, *Résidences closes : ce n'est pas l'Amérique.*
- * PAQUOT T., 2000, La ville existe-t-elle encore ?, *Le Monde des Débats*, octobre, Paris, p. 6.
- * SASSEN S., 2000, Les conflits de la ville « globale », *Le Monde des Débats*, octobre, Paris, p. 2.
- * SECCHI B., 2000, Une réécriture permanente, *Le Monde des Débats*, octobre, Paris, p. 4.

SITES INTERNET

- * Aéroport Nantes Atlantique
www.nantes.aeroport.fr
- * Agence de Développement Economique de l'Agglomération Nantaise (ADEAN)
www.nantes-developpement.com
- * Association Citoyenne Intercommunale des populations concernées par le Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA)
www.acipa.free.fr
- * Association Communautaire de l'Estuaire et de la Loire (ACEL)
www.loire-estuaire.org
- * Atlanpole
www.atlanpole.fr
- * Pôle commercial d'Atlantis (Saint-Herblain, 44)
www.atlantis-nantes.com
- * Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (CARENE)
www.ddrn.asso.fr/fr/carene.htm

- * Communauté de Communes de Grand-Lieu
www.cc-grandlieu.fr

- * Commune d'Aigrefeuille-sur-Maine
www.aigrefeuillesurmaine.com

- * Commune de Herbignac
www.herbignac.com

- * Commune de Nort-sur-Erdre
www.mairie-nort-sur-erdre.fr

- * Commune d'Oudon
www.oudon.fr

- * Commune de Saint-Etienne-de-Montluc
www.st-etienne-montluc.net

- * Conseil de Développement de Nantes Métropole
www.nantes-metropole.com

- * Conseil Général de Loire-Atlantique
www.cg44.fr

- * Conseil National des Centres Commerciaux
www.cnc.com

- * Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR)
www.datar.gouv.fr

- * District de la Vallée de Clisson
www.clisson.com

- * France Terre (aménageur – lotisseur - promoteur)
www.france-terre.fr

- * Fret aérien nantais
www.nantes-fret.com

- * Institut National des Appellations d'Origine (INAO)
www.inao.gouv.fr

* Institut National de la Statistique et des Études Economiques (INSEE)
www.insee.fr

* Intercommunalité (site de l')
www.intercommunalites.com

* Ministère de l'Intérieur (dépositaire des résultats électoraux)
www.interieur.gouv.fr

* Nantes Métropole
www.nantesmetropole.fr

* Pays d'Ancenis
www.pays-ancenis.com

* RadioActu, (service d'information sur les radios)
www.radioactu.com

* Radio Fidélité
<http://www.radio-fidelite.com>

* SEGECE (développement et gestion de centres commerciaux de loisirs et de services)
www.segece.fr

* Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF)
www.sncf.com

* Syndicat National des professionnels de l'Aménagement et du Lotissement (SNAL)
www.snal.fr

* Ville de Nantes
www.mairie-nantes.fr

ANNEXES

Annexe 1 : Principales définitions géographiques de l'INSEE en 2005.....	484
Annexe 2 : Composition communale des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale de Loire-Atlantique au 1er janvier 2005.....	486
Annexe 3 : Nature du trafic du Port autonome de Nantes – Saint-Nazaire en 2003 et 2004.....	489
Annexe 4 : Localisation des terminaux du Port autonome de Nantes – Saint-Nazaire en 2005.....	490
Annexe 5 : Nature du trafic passager de l'Aéroport de Nantes-Atlantique en 2001 et 2002.....	490
Annexe 6 : Evolution du trafic passager de l'Aéroport de Nantes-Atlantique entre 1951 et 2002.....	491
Annexe 7 : Principales communes de résidence des actifs travaillant à Nantes en 1999.....	492
Annexe 8 : Principales communes de résidence des actifs travaillant à Saint-Nazaire en 1999	493
Annexe 9 : Principales communes de résidence des actifs travaillant les communes de plus de 10 000 habitants de la banlieue de Saint-Nazaire en 1999	493
Annexe 10 : Principales communes de résidence des actifs travaillant les communes de plus de 20 000 habitants de la banlieue de Nantes en 1999	494
Annexe 11 : Composition communale de l'espace urbain multipolaire Nantes – Saint-Nazaire en 1999	496
Annexe 12 : Portrait statistique de la Loire-Atlantique en 1999.....	499
Annexe 13 : Portrait statistique de la France métropolitaine en 1999	499
Annexe 14 : Questionnaire diffusé auprès des ménages dans les communes-échantillons périurbaines nantaises entre mars et juillet 2003.....	500
Annexe 15 : Lieux de distribution du questionnaire diffusé auprès des ménages périurbains nantais entre mars et juillet 2003	504
Annexe 16 : Dépouillement exhaustif du questionnaire diffusé auprès des ménages périurbains nantais entre mars et juillet 2003 : trois questions en exemple	512
Annexe 17 : Guide d'entretien pour les interviews des ménages périurbains nantais (mars – juillet 2003)	515
Annexe 18 : Caractéristiques des trente ménages rencontrés en entretiens à Mauves-sur-Loire, au Cellier et à Oudon en 2001.....	518
Annexe 19 : Démarches d'installation résidentielle et provenance géographique des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)	519
Annexe 20 : Evolution de l'urbanisation dans neuf communes-échantillon périurbaines nantaises (1960-2005).....	520
Annexe 21 : Evolution de la composition des conseils municipaux dans six communes-échantillon périurbaines nantaises (Le Cellier, St-Hilaire-de-Clisson, St-Etienne-de-Montluc, Aigrefeuille, La Bernardière, Joué-sur-Erdre).....	522
Annexe 22 : Liste des aménageurs privés de l'Ouest de la France appartenant au SNAL.....	530
Annexe 23 : Evolution des structures routières dans douze communes-échantillon périurbaines nantaises ; état des lieux et prévisions en 2003	531
Annexe 24 : Horaires des lignes d'autocars du réseau Atlantic desservant les douze communes-échantillon périurbaines nantaises entre le 30 août 2004 et le 3 juillet 2005	534
Annexe 25 : Etat de l'offre médicale spécialisée rare en Loire-Atlantique en 1992-1993	538
Annexe 26 : Niveau d'équipements de base des communes-échantillon périurbaines nantaises en 1998	541
Annexe 27 : Liste des enseignes commerciales présentes dans plusieurs fois dans les espaces marchands périphériques nantais ou dans le centre-ville de Nantes en 2004	542

Annexe 1 : Principales définitions géographiques de l'INSEE en 2005

AIRE URBAINE

Une aire urbaine est un ensemble de communes*, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain*, 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.

BANLIEUE

Les communes urbaines* qui ne sont pas villes-centres* constituent la banlieue de l'agglomération multicommunale.

COMMUNE MULTIPOLARISEE

Communes rurales et unités urbaines* situées hors des aires urbaines*, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

COMMUNE PERIURBAINE

Les communes périurbaines sont les communes des couronnes périurbaines* et les communes multipolarisées.

COMMUNE URBAINE

Une commune urbaine est une commune appartenant à une unité urbaine*. Les autres communes sont dites rurales.

COURONNE PERIURBAINE

La couronne périurbaine recouvre l'ensemble des communes de l'aire urbaine* à l'exclusion de son pôle urbain*.

ESPACE URBAIN MULTIPOLAIRE

L'espace urbain multipolaire est l'ensemble, d'un seul tenant, de plusieurs aires urbaines* et des communes multipolarisées* qui s'y rattachent. Dans l'espace urbain multipolaire, les aires urbaines sont soit contiguës, soit reliées entre elles par des communes multipolarisées.

POLE URBAIN

Le pôle urbain est une unité urbaine* offrant au moins 5 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine* d'un autre pôle urbain*.

UNITE URBAINE

L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, l'ensemble de ces communes forme une agglomération multicommunale ou agglomération urbaine. Si l'unité urbaine s'étend sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée. Les seuils de 200 mètres pour la continuité de l'habitat et 2 000 habitants pour la population, résultent de recommandations adoptées au niveau international.

VILLE-CENTRE

Une ville-centre d'unité urbaine* multicommunale (ou d'agglomération multicommunale) est définie comme suit. Si une commune abrite plus de 50 % de la population de l'unité urbaine*, elle est seule ville-centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50% de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes-centres.

** la définition de ce terme figure également dans cette annexe.*

Source : www.insee.fr

**Annexe 2 : Composition communale des Etablissements Publics de Coopération
Intercommunale de Loire-Atlantique au 1er janvier 2005**

Pays d'Ancenis (29 communes)
Ancenis
Anetz
Belligné
Bonnoeuvre
Le Cellier
La Chapelle-Saint-Sauveur
Couffé
Le Fresne-sur-Loire
Joué-sur-Erdre
Ligné
Maumusson
Mésanger
Montrelais
Mouzeil
Oudon
Pannecé
Le Pin
Pouillé-les-Côteaux
Riaillé
La Roche-Blanche
La Rouxière
Saint-Géréon
Saint-Herblon
Saint-Mars-la-Jaille
Saint-Sulpice-des-Landes
Teillé
Trans-sur-Erdre
Varades
Vritz

CARENE (10 communes)
Besné
La Chapelle-des-Marais
Donges
Montoir-de-Bretagne
Pornichet
Saint-André-des-Eaux
Saint-Joachim
Saint-Malo-de-Guersac
Saint-Nazaire
Trignac

Nantes Métropole (24 communes)
Basse-Goulaine
Bouaye
Bouguenais
Brains
Carquefou
La Chapelle-sur-Erdre
Couëron
Indre
Mauves-sur-Loire
La Montagne
Nantes
Orvault
Le Pellerin
Rezé
Saint-Aignan-de-Grand-Lieu
Sainte-Luce-sur-Loire
Saint-Herblain
Saint-Jean-de-Boiseau
Saint-Léger-les-Vignes
Saint-Sébastien-sur-Loire
Sautron
Les Sorinières
Thouaré-sur-Loire
Vertou

District de la vallée de Clisson (12 c.)
Aigrefeuille-sur-Maine
Boussay
Clisson
Gétigné
Gorges
Maisdon-sur-Sèvre
Monnières
La Planche
Remouillé
Saint-Hilaire-de-Clisson
Saint-Lumine-de-Clisson
Vieillevigne

Source : www.intercommunalites.com

CC du pays de Redon (19 communes)
Allaire (56)
Avessac
Bains-sur-Oust (35)
Béganne (56)
La Chapelle-de-Brain (35)
Fégréac
Langon (35)
Peillac (56)
Redon (35)
Renac (35)
Rieux (56)
Saint-Gorgon (56)
Saint-Jacut-les-Pins (56)
Saint-Jean-la-Poterie (56)
Sainte-Marie (35)
Saint-Nicolas-de-Redon
Saint-Perreux (56)
Saint-Vincent-sur-Oust (56)
Théhillac (56)

CC du Castelbriantais (19 communes)
Châteaubriant
La Chapelle-Glain
Erbray
Fercé
Grand-Auverné
Issé
Juigné-des-Moutiers
Louisfert
La Meilleraye-de-Bretagne
Moisdon-la-Rivière
Noyal-sur-Brutz
Petit-Auverné
Rougé
Ruffigné
Saint-Aubin-des-Châteaux
Saint-Julien-de-Vouvantes
Soudan
Soulvache
Villepot

CC Cap atlantique (15 communes)
Assérac
Batz-sur-Mer
La Baule-Escoublac
Camoel (56)
Le Croisic
Férel (56)
Guérande
Herbignac
Mesquer
Pénestin (56)
Piriac-sur-Mer
Le Pouliguen
Saint-Lyphard
Saint-Molf
La Turballe

CC Erdre et Gesvres (12 communes)
Casson
Fay-de-Bretagne
Grandchamp-des-Fontaines
Héric
Nort-sur-Erdre
Notre-Dame-des-Landes
Petit-Mars
Saint-Mars-du-Désert
Sucé-sur-Erdre
Les Touches
Treillères
Vigneux-de-Bretagne

CC du secteur de Derval (7 communes)
Derval
Jans
Lusanger
Marsac-sur-Don
Mouais
Saint-Vincent-des-Landes
Sion-les-Mines

CC de Grand-Lieu (9 communes)
Le Bignon
La Chevrolière
Geneston
La Limouzinière
Montbert
Pont-Saint-Martin
Saint-Lumine-de-Coutais
Saint-Colomban
Saint-Philbert-de-Grand-Lieu

Source : www.intercommunalites.com

CC Canton de Savenay (8 communes)
Bouée
Campbon
La Chapelle-Launay
Lavau-sur-Loire
Malville
Prinquiau
Quilly
Savenay

CC de Pornic (8 communes)
Arthon-en-Retz
La Bernerie-en-Retz
Chauvé
Les Moutiers-en-Retz
La Plaine-sur-Mer
Pornic
Préfailles
Saint-Michel-Chef-Chef

CC Cœur Pays de Retz (7 communes)
Cheix-en-Retz
Cheméré
Port-Saint-Père
Rouans
Sainte-Pazanne
Saint-Hilaire-de-Chaléons
Vue

CC de la Région de Nozay (7 c.)
Abbaretz
La Grigonnais
Nozay
Puceul
Saffré
Treffieux
Vay

CC Loire Divatte (6 communes)
Barbechat
La Chapelle-Basse-Mer
Le Landreau
Le Loroux-Bottereau
La Remaudière
Saint-Julien-de-Concelles

CC de Vallet (6 communes)
La Boissière-du-Doré
La Chapelle-Heulin
Mouzillon
Le Pallet
La Regrippière
Vallet

CC du Sud Estuaire (6 communes)
Corsept
Frossay
Paimboeuf
Saint-Brévin-les-Pins
Saint-Père-en-Retz
Saint-Viaud

Dist. du Canton St-Gildas-des-B. (5 c.)
Dréfféac
Guenrouet
Missillac
Saint-Gildas-des-Bois
Sévérac

CC Sèvre, Maine et Goulaine (4 c.)
Château-Thébaud
Haute-Goulaine
Haye-Fouassière
Saint-Fiacre-sur-Maine

Région de Blain (5 communes)
Blain
Bouvron
La Chevallerais
Le Gâvre
Plessé

Source : www.intercommunalites.com

CC du Pays de Guémené (4 communes)
Pierric
Masserac
Conquereuil
Guémené-Penfao

CC entre Brivet et Brière (4 communes)
Crossac
Pontchâteau
Sainte-Anne-sur-Brivet
Sainte-Reine-de-Bretagne

Cœur d'Estuaire (3 communes)
Cordemais
Saint-Etienne-de-Montluc
Le Temple-de-Bretagne

CC Loire-Atlantique méridionale (3 c.)
Corcoué-sur-Logne
Legé
Touvois

NB : Toutes les communes citées sont situées en Loire-Atlantique sauf mention.

Source : www.intercommunalites.com

Annexe 3 : Nature du trafic du Port autonome de Nantes – Saint-Nazaire en 2003 et 2004

Marchandises transportées	2003	2004	Ev° 2003/2004
Pétrole brut	8 435 859	10 738 000	+27,3 %
Gaz naturel liquéfié	5 651 534	5 566 000	-1,5 %
Produits raffinés	5 685 393	5 394 000	-5,1 %
Aliments de bétail	2 311 926	2 103 000	-9,0 %
Conteneurs	1 338 121	1 375 000	+2,8 %
Charbon	1 483 641	1 341 000	-9,6 %
Céréales	1 000 788	789 000	-21,2 %
Roll-on Roll-off	673 744	648 000	-3,8 %
Bois	205 680	218 000	+6,0 %
TOTAL	30 835 690	32 515 000	5,40%

Source : Port Autonome Nantes - Saint-Nazaire, 2005

Annexe 4 : Localisation des terminaux du Port autonome de Nantes – Saint-Nazaire en 2005

Site d'implantation	Type de terminal
Donges	Terminal pétrolier
Montoir-de-Bretagne	Terminal agro-alimentaire
Montoir-de-Bretagne	Terminal charbonnier
Montoir-de-Bretagne	Terminal à marchandises diverses et conteneurs
Montoir-de-Bretagne	Terminal céréalier
Montoir-de-Bretagne	Terminal méthanier
Montoir-de-Bretagne	Terminal roulier
Nantes (Cheviré)	Plate-forme multimodale
Nantes (Cheviré)	Terminal produits forestiers
Nantes (Cheviré)	Terminal roulier
Nantes (Cheviré)	Terminal sablier
Nantes (Quai Wilson)	Terminal à marchandises diverses
Nantes (La Roche-Maurice)	Terminal céréalier
Saint-Nazaire	Terminal colis lourds
Saint-Nazaire	Terminal frigorifique
Saint-Nazaire	Terminal fruitier

Source : Port Autonome Nantes - Saint-Nazaire, 2005

Annexe 5 : Nature du trafic passager de l'Aéroport de Nantes-Atlantique en 2001 et 2002

Types de vols	2001	2002	Ev° 2001/2002
Trafic régulier avec la France	1 098 971	1 044 216	-4,98 %
<i>dont avec Paris</i>	298 681	232 435	-22,18 %
<i>dont avec province</i>	775 491	791 135	+2,02 %
<i>dont avec DOM-TOM</i>	24 799	20 646	-16,75 %
Trafic régulier international	164 395	145 137	-11,71 %
Trafic en périodes de vacances	637 502	614 288	-3,64 %
Divers	31 420	32 779	+4,33 %
Passagers en transit	49 150	40 483	-17,63 %
TOTAL	1 981 438	1 876 903	-5,28 %

Source : Aéroport Nantes-Atlantique, 2003

Annexe 6 : Evolution du trafic passager de l'Aéroport de Nantes-Atlantique entre 1951 et 2002

Année considérée	Nombre de passagers	Indice (Base 100)
1951	3 000	0,15
1955	6 000	0,30
1960	19 000	1
1965	54 000	3
1970	143 000	7
1975	225 000	11
1980	460 000	23
1982	568 000	29
1983	626 000	31
1984	666 000	33
1985	731 000	37
1986	835 677	42
1987	938 844	47
1988	1 039 711	52
1989	1 143 144	57
1990	1 076 790	54
1991	929 253	47
1992	960 390	48
1993	1 051 222	53
1994	1 128 102	57
1995	1 240 159	62
1996	1 398 259	70
1997	1 450 432	73
1998	1 663 230	83
1999	1 862 082	93
2000	1 992 909	100
2001	1 981 438	99
2002	1 876 903	94

Source : Aéroport Nantes-Atlantique, 2003

Annexe 7 : Principales communes de résidence des actifs travaillant à Nantes en 1999

Commune de résidence	Nb Actifs
Nantes	68 641
Saint-Herblain	7 243
Rezé	5 522
Saint-Sébastien-sur-Loire	4 810
Orvault	4 226
La Chapelle-sur-Erdre	3 446
Vertou	3 173
Carquefou	2 689
Sainte-Luce-sur-Loire	2 464
Bouguenais	2 222
Couëron	2 126
Basse-Goulaine	1 426
Thouaré-sur-Loire	1 218
Sucé-sur-Erdre	1 119
Treillères	1 049
Sautron	1 019
Les Sorinières	1 003
Haute-Goulaine	822
Saint-Julien-de-Concelles	790
Bouaye	728
Vigneux-de-Bretagne	648
La Montagne	632
Saint-Etienne-de-Montluc	632
Pont-Saint-Martin	614
Grandchamps-des-Fontaines	564
La Chevrolière	548
Le Cellier	507
Saint-Jean-de-Boiseau	507
Saint-Mars-du-Désert	474
Saint-Nazaire	470
Indre	460
Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	443
Héric	441
Saint-Aignan-de-Grand-Lieu	436
Nort-sur-Erdre	416
La Haie-Fouassière	392
Vallet	379
Le Loroux-Bottereau	375
La Chapelle-Basse-Mer	371
Clisson	352

NB : les 80 premières communes de résidence sont mentionnées

Commune de résidence	Nb Actifs
Mauves-sur-Loire	329
Le Bignon	328
Angers	320
Blain	314
Le Pellerin	310
Petit-Mars	294
Malville	278
Brains	273
Château-Thébaud	262
Ligné	257
Le Pallet	252
Savenay	250
Port-Saint-Père	236
La Chapelle-Heulin	229
Aigrefeuille-sur-Maine	227
Oudon	224
Pornic	223
Sainte-Pazanne	222
Geneston	212
Le Landreau	202
Montbert	197
Saffré	193
Casson	192
Saint-Mars-de-Coutais	191
Maisdon-sur-Sèvre	185
Cholet	180
Saint-Colomban	173
Le Temple-de-Bretagne	173
Cordemais	167
Fay-de-Bretagne	163
Ancenis	160
Rennes	155
La Roche-sur-Yon	154
Paris	144
Notre-Dame-des-Landes	143
La Baule-Escoublac	142
Saint-Léger-les-Vignes	142
Gorges	140
Rouans	140
Monnières	139

Source : INSEE, Fichier MIGRALT, 1999

Annexe 8 : Principales communes de résidence des actifs travaillant à Saint-Nazaire en 1999

Commune de résidence	Nb Actifs
Saint-Nazaire	17 129
Pornichet	1 405
Trignac	1 371
La Baule-Escoublac	1 137
Montoir-de-Bretagne	1 069
Guérande	987
Pontchâteau	684
Saint-Brévin-les-Pins	677
Saint-André-des-Eaux	656
Nantes	652
Saint-Joachim	607
Donges	581
Saint-Malo-de-Guersac	580
Saint-Lyphard	400
La Chapelle-des-Marais	368
Crossac	355
Herbignac	322
Missillac	321
Besné	244
Pornic	238

NB : les 40 premières communes de résidence sont mentionnées

Commune de résidence	Nb Actifs
Savenay	206
Sainte-Reine-de-Bretagne	202
Le Pouliguen	199
Prinquiau	187
Saint-Herblain	168
Sainte-Anne-sur-Brivet	166
La Chapelle-Launay	158
Saint-Gildas-des-Bois	152
La Turballe	145
Batz-sur-Mer	138
Corsept	137
Drefféac	134
Campbon	118
Saint-Michel-Chef-Chef	112
Saint-Dolay	106
Saint-Père-en-Retz	97
Paimboeuf	91
Férel	85
Le Croisic	81
Guenrouet	78

Annexe 9 : Principales communes de résidence des actifs travaillant les communes de plus de 10 000 habitants de la banlieue de Saint-Nazaire en 1999

La Baule-Escoublac (15 831 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
La Baule-Escoublac	5 919
Guérande	779
Saint-Nazaire	622
Pornichet	364
Le Pouliguen	307
Saint-André-des-Eaux	186
Batz-sur-Mer	138
Saint-Lyphard	113
Herbignac	103
La Turballe	81

NB : les 10 premières communes de résidence sont mentionnées

Guérande (13 603 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
Guérande	2 373
Saint-Nazaire	380
La Baule-Escoublac	365
Saint-Lyphard	218
La Turballe	212
Herbignac	175
Le Pouliguen	152
Saint-Molf	130
Pornichet	127
Batz-sur-Mer	125

Source : INSEE, Fichier MIGRALT, 1999

Annexe 10 : Principales communes de résidence des actifs travaillant les communes de plus de 20 000 habitants de la banlieue de Nantes en 1999

Saint-Herblain (43 726 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
Saint-Herblain	5 919
Nantes	5 843
Couëron	1 418
Orvault	1 103
Rezé	668
La Chapelle-sur-Erdre	526
Sautron	438
Saint-Sébastien-sur-Loire	430
Bouguenais	364
Saint-Etienne-de-Montluc	359
Vertou	318
Indre	294
Vigneux-de-Bretagne	283
Treillières	259
Carquefou	250
Sainte-Luce-sur-Loire	183
Saint-Jean-de-Boiseau	156
La Montagne	150
Malville	142
Bouaye	137
Sucé-sur-Erdre	137
Basse-Goulaine	131
Héric	131
Grandchamps-des-Fontaines	120
Les Sorinières	115
Pont-Saint-Martin	113
Cordemais	112
Le Temple-de-Bretagne	104
Savenay	100
Saint-Aignan-de-Grand-Lieu	99
Thauaré-sur-Loire	98
Blain	94
Saint-Nazaire	91
Le Pellerin	89
La Chevrolière	82

NB : les 35 premières communes de résidence sont mentionnées

Rezé (35 478 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
Rezé	3 620
Nantes	1 883
Bouguenais	583
Vertou	465
Saint-Sébastien-sur-Loire	430
Les Sorinières	280
Saint-Herblain	258
Pont-Saint-Martin	203
La Montagne	137
Bouaye	135
La Chevrolière	133
Orvault	127
Saint-Aignan-de-Grand-Lieu	127
Basse-Goulaine	114
Saint-Jean-de-Boiseau	102

NB : les 15 premières communes de résidence sont mentionnées

Saint-Sébastien-sur-Loire (25 223 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
Saint-Sébastien-sur-Loire	1 963
Nantes	1 083
Vertou	350
Rezé	339
Basse-Goulaine	185
Saint-Herblain	105
Haute-Goulaine	98
Bouguenais	92
Saint-Julien-de-Concelles	66
Orvault	55
Les Sorinières	55
Sainte-Luce-sur-Loire	53
La Haie-Fouassière	52

NB : les 13 premières communes de résidence sont mentionnées

Orvault (23 554 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
Orvault	2 048
Nantes	2 028
Saint-Herblain	685
La Chapelle-sur-Erdre	322
Treillières	236
Sautron	234
Couëron	206
Rezé	145
Vigneux-de-Bretagne	136
Carquefou	127

NB : les 10 premières communes de résidence sont mentionnées

Vertou (20 268 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
Vertou	1 996
Nantes	980
Saint-Sébastien-sur-Loire	400
Rezé	365
La Haie-Fouassière	157
Basse-Goulaine	140
Haute-Goulaine	139
Les Sorinières	137
Bouguenais	124
Saint-Herblain	109

NB : les 10 premières communes de résidence sont mentionnées

Couëron (17 808 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
Couëron	1 645
Nantes	712
Saint-Herblain	354
Saint-Etienne-de-Montluc	135
Orvault	115
Indre	79
Rezé	68
Sautron	66
Cordemais	50
La Chapelle-sur-Erdre	46

NB : les 10 premières communes de résidence sont mentionnées

La Chapelle-sur-Erdre (16 391 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
La Chapelle-sur-Erdre	1 508
Nantes	1 167
Saint-Herblain	173
Orvault	160
Sucé-sur-Erdre	133
Treillières	124
Grandchamps-des-Fontaines	116
Carquefou	89
Rezé	83
Saint-Sébastien-sur-Loire	67

NB : les 10 premières communes de résidence sont mentionnées

Bouguenais (15 627 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
Bouguenais	1 714
Nantes	1 146
Rezé	773
Saint-Sébastien-sur-Loire	262
Saint-Herblain	246
Vertou	239
Bouaye	215
Saint-Aignan-de-Grand-Lieu	192
La Montagne	177
Saint-Jean-de-Boiseau	164

NB : les 10 premières communes de résidence sont mentionnées

Carquefou (15 377 habitants)

Commune de résidence	Nb Actifs
Nantes	3 821
Carquefou	2 217
Sainte-Luce-sur-Loire	535
Saint-Herblain	411
Thouaré-sur-Loire	408
Saint-Mars-du-Désert	383
La Chapelle-sur-Erdre	365
Rezé	338
Saint-Sébastien-sur-Loire	324
Orvault	293

NB : les 10 premières communes de résidence sont mentionnées

Annexe 11 : Composition communale de l'espace urbain multipolaire Nantes – Saint-Nazaire en 1999

Aire urbaine de Nantes (82 communes)

Nom de la commune	Dépt	Statut
Nantes	44	ville-centre
Basse-Goulaine	44	banlieue
Bouguenais	44	banlieue
Carquefou	44	banlieue
La Chapelle-sur-Erdre	44	banlieue
Couëron	44	banlieue
Haute-Goulaine	44	banlieue
Indre	44	banlieue
La Montagne	44	banlieue
Orvault	44	banlieue
Le Pellerin	44	banlieue
Rezé	44	banlieue
Sainte-Luce-sur-Loire	44	banlieue
Saint-Herblain	44	banlieue
Saint-Jean-de-Boiseau	44	banlieue
Saint-Sébastien-sur-Loire	44	banlieue
Sautron	44	banlieue
Les Sorinières	44	banlieue
Thouaré-sur-Loire	44	banlieue
Vertou	44	banlieue
Aigrefeuille-sur-Maine	44	mono
Barbechat	44	mono
Le Bignon	44	mono
Bouaye	44	mono
Bouée	44	mono
Brains	44	mono
Casson	44	mono
Le Cellier	44	mono
La Chapelle-Basse-Mer	44	mono
La Chapelle-Heulin	44	mono
Château-Thébaud	44	mono
Cheix-en-Retz	44	mono
La Chevallerais	44	mono
La Chevrolière	44	mono
Cordemais	44	mono
Couffé	44	mono
Fay-de-Bretagne	44	mono
Geneston	44	mono
Grandchamps-des-F.	44	mono
La Haie-Fouassière	44	mono
Héric	44	mono

Nom de la commune	Dépt	Statut
Joué-sur-Erdre	44	mono
Le Landreau	44	mono
Ligné	44	mono
La Limouzinière	44	mono
Le Loroux-Bottereau	44	mono
Maisdon-sur-Sèvre	44	mono
Malville	44	mono
Mauves-sur-Loire	44	mono
Monnières	44	mono
Montbert	44	mono
Mouzeil	44	mono
Nort-sur-Erdre	44	mono
Notre-Dame-des-Landes	44	mono
Le Pallet	44	mono
Petit-Mars	44	mono
Pont-Saint-Martin	44	mono
Port-Saint-Père	44	mono
La Remaudière	44	mono
Remouillé	44	mono
Rouans	44	mono
Saffré	44	mono
Saint-Aignan-Grandlieu	44	mono
Saint-Colomban	44	mono
Sainte-Pazanne	44	mono
Saint-Etienne-de-Montluc	44	mono
Saint-Fiacre-sur-Maine	44	mono
Saint-Hilaire-de-Chaléons	44	mono
Saint-Julien-de-Concelles	44	mono
Saint-Léger-les-Vignes	44	mono
Saint-Lumine-de-Coutais	44	mono
Saint-Mars-de-Coutais	44	mono
Saint-Mars-du-Désert	44	mono
Saint-Philbert-de-G.-Lieu	44	mono
Sucé-sur-Erdre	44	mono
Le Temple-de-Bretagne	44	mono
Les Touches	44	mono
Trans-sur-Erdre	44	mono
Treillières	44	mono
La Varenne	49	mono
Vigneux-de-Bretagne	44	mono
Vue	44	mono

Mono : commune monopolarisée

Source : INSEE, Code géographique, 1999

Aire urbaine de Saint-Nazaire (23 communes)

Nom de la commune	Dépt	Statut
Saint-Nazaire	44	ville-centre
Batz-sur-Mer	44	banlieue
Baule-Escoublac (La)	44	banlieue
Le Croisic	44	banlieue
Donges	44	banlieue
Guérande	44	banlieue
Montoir-de-Bretagne	44	banlieue
Pornichet	44	banlieue
Le Poulguen	44	banlieue
Trignac	44	banlieue
Assérac	44	mono
Besné	44	mono

Mono : commune monopolarisée

Nom de la commune	Dépt	Statut
La Chapelle-des-Marais	44	mono
Crossac	44	mono
Herbignac	44	mono
Missillac	44	mono
Prinquiau	44	mono
Saint-André-des-Eaux	44	mono
Sainte-Reine-de-Bretagne	44	mono
Saint-Joachim	44	mono
Saint-Lyphard	44	mono
Saint-Malo-de-Guersac	44	mono
Saint-Molf	44	mono

Source : INSEE, Code géographique, 1999

Aire urbaine de Redon (9 communes)

Nom de la commune	Dépt	Statut
Redon	35	ville-centre
Allaire	56	banlieue
Rieux	56	banlieue
Saint-Jean-la-Poterie	56	banlieue
Saint-Nicolas-de-Redon	44	banlieue

Mono : commune monopolarisée

Nom de la commune	Dépt	Statut
Bains-sur-Oust	35	mono
Sainte-Marie	35	mono
Saint-Perreux	56	mono
Saint-Vincent-sur-Oust	56	mono

Source : INSEE, Code géographique, 1999

Aire urbaine d'Ancenis (7 communes)

Nom de la commune	Dépt	Statut
Ancenis	44	ville-centre
Saint-Géréon	44	banlieue
Anetz	44	mono
Mésanger	44	mono

Mono : commune monopolarisée

Nom de la commune	Dépt	Statut
Pouillé-les-Côteaux	44	mono
La Roche-Blanche	44	mono
Saint-Herblon	44	mono

Source : INSEE, Code géographique, 1999

Aire urbaine de Clisson (4 communes)

Nom de la commune	Dépt	Statut
Clisson	44	ville-centre
Gétigné	44	ville-centre

Nom de la commune	Dépt	Statut
Cugand	85	banlieue
Gorges	44	banlieue

Source : INSEE, Code géographique, 1999

Communes multipolarisées (26 communes)

entre Nantes et Ancenis

Nom de la commune	Dépt	Statut
Champtoceaux	49	Multi
Drain	49	Multi
Liré	49	Multi
Teillé	44	Multi

Source : INSEE, Code géographique, 1999

entre Nantes et Clisson

Nom de la commune	Dépt	Statut
La Bernardière	85	Multi
Mouzillon	44	Multi
Saint-Hilaire-de-Clisson	44	Multi
Saint-Lumine-de-Clisson	44	Multi
Vallet	44	Multi

Source : INSEE, Code géographique, 1999

entre Nantes et Saint-Nazaire

Nom de la commune	Dépt	Poles
Bouvron	44	Multi
Campbon	44	Multi
La Chapelle-Launay	44	Multi
Drefféac	44	Multi
Lavau-sur-Loire	44	Multi
Quilly	44	Multi
Sainte-Anne-sur-Brivet	44	Multi

Source : INSEE, Code géographique, 1999

entre Saint-Nazaire et Redon

Nom de la commune	Dépt	Statut
Béganne	56	Multi
Fégréac	44	Multi
Férel	56	Multi
Mesquer	44	Multi
Piriac-sur-Mer	44	Multi
Pontchâteau	44	Multi
Saint-Dolay	56	Multi
Sévérac	44	Multi
Théhillac	56	Multi
La Turballe	44	Multi

Source : INSEE, Code géographique, 1999

Rappel : le pôle urbain comprend la ville-centre et sa banlieue.

Annexe 12 : Portrait statistique de la Loire-Atlantique en 1999

THEMES TRAITES	LOIRE-ATLANTIQUE				
Superficie et densité :	<i>Superficie (km²)</i> : 6 815		<i>Densité (hab/km²)</i> : 166		<i>Dens Fr.*</i> : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 861 500	1975 : 934 500	1982 : 995 500	1990 : 1 052 200	1999 : 1 134 300
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 1,18	68/75 : + 1,17	75/82 : + 0,91	82/90 : + 0,70	90/99 : + 0,84
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : + 0,31	68/75 : + 0,36	75/82 : + 0,26	82/90 : + 0,17	90/99 : + 0,40
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,87	68/75 : + 0,81	75/82 : + 0,65	82/90 : + 0,53	90/99 : + 0,44
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 18,5	15-29 ans : 21,6	30-44 ans : 21,6	45-59 ans : 18,5	60 et + : 19,9
Structure par ménages :	Nombre de ménages : 460 758			Nombre de personnes par ménage : 2,41	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 31,3	2 pers : 30,7	3 pers : 15,0	4 pers : 14,5	5 pers + : 8,5
Profil des ménages :	0 enf. : 47,6	1 enf. : 18,2	2 enf. : 21,5	3 enf. : 10,1	4 enf + : 2,5
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 55,7		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 49,3		Tx Act. sur CR** : 40,8
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 12,6		Taux chômage FEM : 15,4		Taux chômage HOM : 10,2
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 2,6		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 6,2		Ouvriers : 26,4
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 24,0		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 12,0		Employés : 28,9
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 5,6		Deux roues : 4,6		Transports en commun : 6,1
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 4,8		Multimodalité : 6,3		Voiture particulière : 72,6
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 24,5		49/74 : 33,7	75/89 : 27,4	Depuis 1990 : 14,5
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 16,2		Entre 2 et 9 ans : 35,3		10 ans ou plus de 10 ans : 48,5

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

Annexe 13 : Portrait statistique de la France métropolitaine en 1999

THEMES TRAITES	France métropolitaine				
Superficie et densité :	<i>Superficie (km²)</i> : 543 966		<i>Densité (hab/km²)</i> : 108		<i>Dens Fr.*</i> : 108
Population sans doubles comptes :	1968 : 49 711 853	1975 : 52 591 584	1982 : 54 334 871	1990 : 56 615 155	1999 : 58 518 395
Taux d'évolution (en %/an) :	62/68 : + 1,15	68/75 : + 0,81	75/82 : + 0,47	82/90 : + 0,51	90/99 : + 0,37
Solde migratoire (en %/an) :	62/68 : + 0,48	68/75 : + 0,23	75/82 : + 0,07	82/90 : + 0,10	90/99 : + 0,01
Solde naturel (en %/an) :	62/68 : + 0,67	68/75 : + 0,58	75/82 : + 0,40	82/90 : + 0,41	90/99 : + 0,36
Répartition par âge (%) :	0-14 ans : 17,9	15-29 ans : 20,1	30-44 ans : 21,9	45-59 ans : 18,7	60 et + : 21,5
Structure par ménages :	Nombre de ménages : 23 810 161			Nombre de personnes par ménage : 2,40	
Taille des ménages (%) :	1 pers : 31,0	2 pers : 31,1	3 pers : 16,2	4 pers : 13,8	5 pers + : 7,9
Profil des ménages :	0 enf. : 49,6	1 enf. : 19,5	2 enf. : 20,0	3 enf. : 8,0	4 enf + : 2,9
Population active (%) :	Tx d'act. + 15 ans : 55,2		Tx d'act. Fém. (+15 ans) : 48,7		Tx d'act. sur CR** : 39,1
Population active inoccupée (%) :	Taux chômage TOTAL : 12,8		Taux chômage FEM : 15,0		Taux chômage HOM : 11,0
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Agriculteurs : 2,7		Artisans, Comm., C d'Entreprise : 6,6		Ouvriers : 25,6
Professions et Cat. Socioprof. (%) :	Prof. Intermédiaires : 23,1		Cad. Supérieurs Prof. Libérales : 13,1		Employés : 28,8
Déplacements des actifs occupés :	Pas de transport : 5,5		Deux roues : 3,3		Transports en commun : 10,6
Déplacements des actifs occupés :	Marche à pied : 7,9		Multimodalité : 7,0		Voiture particulière : 65,7
Construction des rés. principales :	Avant 1949 : 32,9		49/74 : 33,0	75/89 : 23,7	Depuis 1990 : 10,4
Occupation des logements :	Moins de 2 ans : 14,8		Entre 2 et 9 ans : 35,1		10 ans ou plus de 10 ans : 50,1

* Densité moyenne française

** Taux des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source : INSEE, 1999

Annexe 14 : Questionnaire diffusé auprès des ménages dans les communes-échantillons périurbaines nantaises entre mars et juillet 2003

Je m'appelle **Vincent HERVOUET** (tél. : 06 15 92 28 77). Je travaille à **l'Université de Nantes en géographie**. Je mène des recherches sur la mobilité des habitants dans les espaces situés entre 10 et 40 kilomètres de Nantes ou de Saint Nazaire dans le cadre de la fin de mes études (thèse de géographie).

Afin de m'aider dans mon travail, **j'aurais souhaité que vous répondiez au questionnaire qui suit**. Cela me serait d'une aide extrêmement précieuse. Je m'engage, par ailleurs, à ne pas divulguer votre identité ; vos réponses ne seront utilisées qu'à des fins personnelles et dans le respect de l'anonymat de chacun.

Une fois rempli, ce questionnaire pourra :

- soit être déposé **en mairie**.
- soit être envoyé **à mon adresse personnelle** (79, Rue de la Basse Lande, Appartement 2, 44115 BASSE GOULAINÉ)
- soit m'être remis **lors de mon passage dans la commune** le ___ Avril 2003 toute la journée.

Je vous remercie très sincèrement, par avance, de votre collaboration.

Q1 – En quelle année vous êtes-vous installés dans le logement que vous occupez actuellement ?

Q2 – Quelle commune habitiez-vous avant de venir vous installer dans votre logement actuel ?

Q3 – Dans ce précédent logement, vous y étiez logés en tant que :

- Propriétaire
- Accédant à la propriété (prêts pour logement en cours)
- Locataire
- Logé gratuitement (chez les parents ...)

Q4 – Qu'est-ce qui vous a incité à venir habiter ici (choix multiples possibles)?

- L'accession à la propriété
- Le manque d'espace
- L'habitat en maison individuelle
- Le départ en retraite
- Autres (précisez) : _____
- L'installation à la campagne
- Le changement de travail
- Un rapprochement du lieu de travail
- Des attaches familiales

Q5 – Avez-vous cherché à vous installer sur d'autres communes que celle habitée actuellement ?

- Non
- Oui (précisez sur quelle(s) commune(s)) : _____

Q7 – Sur quelle commune (précisez le quartier si Nantes) se situe le lieu de travail de ... ?

- 1 – Chef de famille : _____ Sans travail
- 2 – Conjoint(e) éventuel(le) : _____ Sans travail

Q8 – Combien de temps mettez-vous pour vous rendre au travail ?

- 1 – Chef de famille : _____ minutes
- 2 – Conjoint(e) éventuel(le) : _____ minutes

Q9 – Quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous pour vous rendre sur le lieu de travail ?

- 1 – Chef de famille :
 Voiture Bus Car Train Autres : _____
- 2 – Conjoint(e) éventuel(le) :
 Voiture Bus Car Train Autres : _____

Q10 – Est-ce que vous êtes confrontés à des problèmes d'embouteillages sur le trajet du travail ?

Q11 – Dans quelle(s) commune(s) faites-vous généralement vos courses de proximité (pain, pharmacie, boucherie...) ? Plusieurs réponses sont possibles pour chaque proposition.

Boulangerie : _____ Pharmacie : _____
 Boucherie : _____ Poissonnerie : _____
 Charcuterie : _____ Supérette : _____
 Presse-Tabac : _____ Fleuriste : _____

Q12 – Dans quelle(s) enseigne(s) (Leclerc, Intermarché, Carrefour, Magasins U, Casino ...) et sur quelles communes (précisez le quartier pour Nantes) faites-vous vos courses en grande surface ?

Enseigne Magasin 1 : _____ Commune : _____
 Enseigne Magasin 2 : _____ Commune : _____
 Enseigne Magasin 3 : _____ Commune : _____
 Enseigne Magasin 4 : _____ Commune : _____
 Enseigne Magasin 5 : _____ Commune : _____

Q13 – Selon quelle fréquence allez-vous faire vos courses en grande surface ?

Magasin 1 : ts les jours 2 fois/sem. 1 fois/sem. 1 fois/15 j. 1 fois/mois
 Magasin 2 : ts les jours 2 fois/sem. 1 fois/sem. 1 fois/15 j. 1 fois/mois
 Magasin 3 : ts les jours 2 fois/sem. 1 fois/sem. 1 fois/15 j. 1 fois/mois
 Magasin 4 : ts les jours 2 fois/sem. 1 fois/sem. 1 fois/15 j. 1 fois/mois
 Magasin 5 : ts les jours 2 fois/sem. 1 fois/sem. 1 fois/15 j. 1 fois/mois

Q14 – Fréquentez-vous des galeries marchandes ? Non Oui Si oui, en quels lieux, pour quels types d'achats et est-ce souvent?

Nom Galerie Marchande 1 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____ Motifs : _____
 Nom Galerie Marchande 2 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____ Motifs : _____
 Nom Galerie Marchande 3 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____ Motifs : _____

Q15 – Pouvez-vous me décrire les déplacements liés aux services (de proximité ou non) que vous pouvez être amenés à faire et leur fréquence (une fois par semaine, une fois par mois ...) respective ?

* Déplacements médicaux : Généraliste : _____ Commune : _____ Fréquence : _____
 Spécialiste 1 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____
 Spécialiste 2 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____
 * Garagiste : Commune : _____ Fréquence : _____
 * Banquier : Commune : _____ Fréquence : _____
 * Salon de coiffure : Commune : _____ Fréquence : _____

Q16 – Sur quelles communes (précisez le quartier pour Nantes) se déroule la scolarité des enfants ?

Enfant 1 : Commune : _____ Etablissement : _____ Transport : _____
 Enfant 2 : Commune : _____ Etablissement : _____ Transport : _____
 Enfant 3 : Commune : _____ Etablissement : _____ Transport : _____
 Enfant 4 : Commune : _____ Etablissement : _____ Transport : _____

Q17 – Sur quelles communes (précisez le quartier pour Nantes) et selon quelle fréquence (une fois par semaine, une fois par mois ...) se déroulent les activités de loisirs du ou des adulte(s) de la famille ?

1 – Chef de famille :
 Type Activité 1 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 Type Activité 2 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 Type Activité 3 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 2 – Conjoint(e) éventuel(le) :
 Type Activité 1 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 Type Activité 2 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 Type Activité 3 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____

Q18 – Sur quelles communes (précisez le quartier pour Nantes) et selon quelle fréquence (une fois par semaine, une fois par mois ...) se déroulent les activités de loisirs du ou des enfant(s) de la famille ?

1 – Enfant 1 : Type Activité 1 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 Type Activité 2 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 2 – Enfant 2 : Type Activité 1 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 Type Activité 2 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 3 – Enfant 3 : Type Activité 1 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____
 Type Activité 2 : _____ Commune : _____ Fréquence de l'activité : _____

Q19 – Pouvez-vous me décrire les déplacements liés à la visite d'amis ou de famille que vous pouvez être amenés à faire et leur fréquence (une fois par semaine, une fois par mois ...) respective ?

* Visite à la famille : Famille 1 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____
Famille 2 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____
Famille 3 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____
* Visite aux amis : Amis 1 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____
Amis 2 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____
Amis 3 : _____ Commune : _____ Fréquence : _____

Q20 – Combien de temps mettez-vous pour aller dans l'agglomération nantaise ?

Pas concerné(e) par la question
 Concerné(e) par la question
1 - Dans le centre de Nantes : _____ minutes
2 – En périphérie de Nantes : commune : _____ durée de trajet : _____ minutes
commune : _____ durée de trajet : _____ minutes

Q21 – La durée de trajet pour aller dans l'agglomération nantaise vous paraît :

Très longue Longue Courte Très courte Ni courte, ni longue

Q22 - Comment qualifieriez-vous vos déplacements actuels en général (un choix à faire par ligne)?

Peu nombreux Nombreux Très nombreux Extrêmement nombreux
 Pas assez nombreux Comme il faut Trop nombreux Beaucoup trop nombreux

Q23 – Si vous aviez à choisir un adjectif pour qualifier votre déplacements actuels, lequel choisiriez-vous ?

Q24 - Par rapport à la vie dans votre logement précédent, les déplacements actuels de la famille sont ...

En augmentation En diminution Inchangée
 +1 à +5 km/jour -1 à -5 km/jour
 +6 à +10 km/jour -6 à -10 km/jour
 +11 à +20 km/jour -11 à -20 km/jour
 +21 à +30 km/jour -21 à -30 km/jour
 +31 km/jour et plus -31 km/jour et moins

Q25 – Dans le logement que vous occupez actuellement, vous vous définissez comme une personne :

Rurale Semi-Rurale Semi-urbaine Urbaine Périurbaine
 Autre qualificatif (à préciser) : _____

Q26 – Localement, comment vous sentez-vous intégrés ?

1 - Dans votre lotissement Bien intégré Mal intégré Sans réelle opinion
2 - Dans votre commune Bien intégré Mal intégré Sans réelle opinion

Q27 – Sentez-vous une différence qui pourrait exister entre les « gens du cru » et les « gens venus de l'extérieur » ?

Tout à fait Eventuellement Pas Vraiment Pas du tout

Q28 – Prenez-vous une part active à la vie communale ?

Non
 Oui Dans le domaine sportif (à préciser) : _____
 Dans le domaine associatif non sportif (à préciser) : _____
 Dans le domaine humanitaire (à préciser) : _____
 Dans le domaine politique (à préciser) : _____
 Dans un autre domaine (à préciser) : _____

Eléments permettant de mieux vous connaître :

Q29 - Quel âge a ... ?

le chef de famille : _____
le ou la conjoint(e) éventuel(le) : _____
les enfants : enfant 1 : _____
 enfant 2 : _____
 enfant 3 : _____
 enfant 4 : _____
 enfant 5 : _____

Q30 - Quelle est la situation professionnelle ... (précisez votre emploi éventuel en détaillant)?

du chef de famille : _____
du ou de la conjoint(e) éventuel(le) : _____

Q31 - De quel revenu mensuel dispose la famille (salaires, allocations, aides, pensions compris) ?

Moins de 915 euros Entre 915 et 1 830 euros Entre 1 830 et 3 050 euros
 Entre 3 050 et 4 575 euros Plus de 4 575 euros

Merci encore pour le temps que vous avez consacré à remplir ce questionnaire !

NOM (*facultatif*) : _____ Adresse du ménage : _____
Prénom (*facultatif*) : _____ Téléphone (*facultatif*) : _____

Annexe 15 : Lieux de distribution du questionnaire diffusé auprès des ménages périurbains nantais entre mars et juillet 2003

Aigrefeuille-sur-Maine (Loire-Atlantique)

Nom ou rue de lotissement (lotisseur)	Installation	Nombre de questionnaires	
		Distribués	Collectés
Le Lion d'Or (lotissement communal)	1966 - 1972	58	7
<i>dont Avenue des Acacias</i>	*	22	1
<i>dont Avenue des Marronniers</i>	*	13	1
<i>dont Avenue de la Maine - Rue des Ecoles</i>	*	15	3
<i>dont Rue des Coteaux (partie)</i>	*	8	2
La Sensive (particuliers)	années 1970	15	2
La Haute Poterie (propriétaire privé)	1970 - 1975	22	0
<i>dont Rue Cathelineau</i>	*	5	0
<i>dont Rue Hoche</i>	*	17	0
Rue de la Chapelle (particuliers)	1970 - 1975	12	1
La Croix Moutard - 1ère et 2ème tranche (aménageur)	1975 - 1983	26	6
<i>dont Rue de la Gendarmerie</i>	*	16	4
<i>dont Rue de la Croix Moutard</i>	*	10	2
Les Gastines (lotissement communal et particuliers)	1976 - 2001	109	16
<i>dont Rue des Gâtines</i>	*	15	2
<i>dont Rue des Vignerons</i>	*	11	2
<i>dont Rue des Tonneliers</i>	*	10	3
<i>dont Rue des Dentellières</i>	*	10	2
<i>dont Rue des Tanneurs</i>	*	8	1
<i>dont Rue des Sabotiers</i>	*	24	1
<i>dont Rue des Tisserands</i>	*	9	1
<i>dont Rue des Lavandières</i>	*	7	1
<i>dont Rue des Coteaux (partie)</i>	*	15	3
Rue de Vieillevigne (particuliers)	années 1990	10	1
La Croix Moutard - 3ème tranche (lotissement communal)	1997 - 1998	4	0
La Pierre Levée (Ocodim)	1997 - 2002	20	8
Les Coteaux (sociétés Terre Océane et Golfimmo)	2000 - 2002	44	8
<i>dont Rue des Meuniers</i>	*	15	4
<i>dont Rue des Carriers</i>	*	20	1
<i>dont Impasse du Garou</i>	*	9	3
TOTAL		320	49

Source : dossiers et registres des permis de construire, Mairie d'Aigrefeuille-sur-Maine, 2003

La Bernardière (Vendée)

Nom ou rue de lotissement (lotisseur)	Installation	Nb de questionnaires	
		Distribués	Collectés
Les Acacias (lotissement communal)	années 1970	6	1
Les Boutons d'Or (lotissement communal)	1974 - 1978	15	0
<i>dont Rue de la Croix du Houx</i>	*	3	0
<i>dont Rue de l'Avenir</i>	*	12	0
Saint-Michel (lotissement communal)	1979 - 1981	13	2
Les Hirondelles - 1ère tranche (lotissement communal)	1984 - 1991	8	0
Rue Domingier-de-Meyrac (particuliers)	années 1990	16	0
Les Hirondelles - 2ème tranche (lotissement communal)	1995 - 2000	9	4
Rue de l'Ouche	1995 - 2002	12	5
Le Domaine de la Roche (lotissement communal)	1998 - 2002	42	14
<i>dont Les Grands Rebras (2ème tranche)</i>	*	4	2
<i>dont Domaine de la Roche (1ère tranche)</i>	*	38	12
Le Clos de la Croix Lauvergne (lotissement communal)	2002 - 2003	9	1
Domaine de la Croix du Houx (lotissement communal)	2002 - 2003	13	4
<i>dont Rue de la Croix du Houx</i>	*	10	1
<i>dont Rue de l'Avenir</i>	*	3	3
TOTAL		143	31

Source : permis de construire, Mairie de La Bernardière, 2003

Joué-sur-Erdre (Loire-Atlantique)

Nom ou rue de lotissement (lotisseur)	Installation	Nb de questionnaires	
		Distribués	Collectés
Rue du Stade (particuliers)	1965 - 1966	9	1
La Cornilleterie (lotissement communal)	1968 - 1976	15	2
Village de la Demenure (particuliers)	1968 - 1975	32	1
L'Auvinière (lotissement communal)	1979 - 1981	26	4
Village de Notre-Dame-des-Langueurs (particuliers)	1980 - 1985	17	0
Saint-Léger - La Herse (particulier)	1991 - 1992	1	0
TOTAL		100	8

Source : dossiers et registres des permis de construire, Mairie de Joué-sur-Erdre, 2003

Le Bignon (Loire-Atlantique)

Nom ou rue de lotissement (lotisseur)	Installation	Nombre de questionnaires	
		Distribués	Collectés
La Cure (lotissement communal)	1964 - 1966	14	2
Le Haut Pas de la Moricière (particuliers)	1969 - 1972	22	2
Rue de la Gare (particuliers)	1970 - 1972	20	1
Le Moulin du Bourg (lotissement communal)	1970 - 1974	64	4
<i>dont Rue du Grand Clos</i>	*	20	2
<i>dont Rue du Moulin</i>	*	33	0
<i>dont Rue du Pâtis</i>	*	11	2
La Masse (lotissement communal)	1978 - 1979	30	0
<i>dont Rue des Peupliers</i>	*	28	0
<i>dont Impasse des Vignes</i>	*	2	0
Rue du Pré Colas (particuliers)	1980 - 1985	9	1
La Rousselière (lotissement communal)	1984 - 1987	39	12
<i>dont Rue de la Rousselière</i>	*	13	3
<i>dont Rue du Vivier</i>	*	18	6
<i>dont Rue des Frênes</i>	*	8	3
La Brosse (société Golfimmo)	1996 - 2003	77	18
<i>dont Rue de la Brosse</i>	*	22	5
<i>dont Rue des Lilas</i>	*	11	6
<i>dont Rue des Charmes</i>	*	11	6
<i>dont Rue des Erables</i>	*	6	2
<i>dont Allée de la Chesnaie</i>	*	3	1
<i>dont Rue du Parc</i>	*	7	3
Les Aires (lotissement communal)	1994 - 1996	12	2
<i>dont Rue des Tourterelles</i>	*	12	2
La Davière (société Francelot)	1995 - 2002	27	6
<i>dont Rue des Colverts</i>	*	14	3
<i>dont Impasse des Aires</i>	*	5	2
<i>dont Rue des Aires</i>	*	8	1
La Moricière (société Francelot)	2000 - 2002	37	5
<i>dont Impasse des Pinsons</i>	*	2	0
<i>dont Rue de la Moricière</i>	*	24	3
<i>dont Rue des Colombes - Chemin de la Moricière</i>	*	11	2
La Doittée (société Terre Océane)	2000 - 2002	11	3
Le Champ Cartier (société Rivière)	2001 - 2003	13	1
Les Genêts (propriétaire privé)	2003 - 2004	2	0
	TOTAL	360	62

Source : dossiers et registres des permis de construire, Mairie du Bignon, 2003

Bouée (Loire-Atlantique)

Nom ou rue de lotissement (lotisseur)	Installation	Nombre de questionnaires	
		Distribués	Collectés
Village de la Boutonnais (particuliers)	1961	5	1
Route de Malville (particuliers)	1973 - 1999	13	5
Village de la Bignonnois(particuliers)	1974 - 1999	6	3
Village du Carriaud (particuliers)	1977 - 1980	3	3
Village de la Babinais (particuliers)	1978 - 1982	1	0
Village de la Brunelais (particuliers)	1978 - 1982	2	0
Village de la Coquerais (particuliers)	1978 - 1982	1	0
Village de Lunelais (particuliers)	1978 - 1982	1	0
Le Bourg de Bouée (particuliers)	1978 - 2000	9	3
Village de la Meignennerie (particuliers)	1978 - 1982	1	0
Le Moulin de Rochoux (particuliers)	1979	1	1
La Haute Noé (particuliers)	1979 - 1994	3	3
Le Champ Mainguy (particuliers)	années 1980	3	0
La Calvaire de la Tiolais (particuliers)	1980 - 1988	13	3
Village des Foliettes (particuliers)	1983 - 1986	7	3
Village du Haut Chemin (particuliers)	1988 - 1990	2	0
Le Désert - L'Orme Bodin (particuliers)	1988 - 1990	6	0
La Basse Violière (particuliers)	1998	6	1
La Cour de Bouée (particuliers)	1998	1	1
Le Domaine (particuliers)	1998 - 1999	2	2
Village de la Bazillais (particuliers)	2000 - 2002	4	0
Les Margats (particuliers)	2000 - 2002	5	2
Le Bois Giraud (lotissement communal)	2001 - 2002	6	2
TOTAL		101	33

Source : dossiers et registres des permis de construire, Mairie de Bouée, 2003

Herbignac (Loire-Atlantique)

Nom ou rue de lotissement (lotisseur)	Installation	Nombre de questionnaires	
		Distribués	Collectés
Rue René Guy Cadou (particuliers)	1959 - 1961	4	3
Rue de Verdun (particuliers)	1965 - 1967	12	0
Rue de Ranrouët (lotissement communal)	1967	13	1
Rue de la Grée des Moulins (particuliers)	1975 - 1977	9	0
La Gré du Bourg (Comité Ouvrier pour le Logement)	1977 - 1986	18	4
<i>dont Rue des Ajoncs</i>	*	1	0
<i>dont Rue des Tulipes</i>	*	7	1
<i>dont Rue des Primevères</i>	*	4	1
<i>dont Rue des Jonquilles</i>	*	6	0
La Barilleterie (lotissement communal)	1980 - 1992	68	18
<i>dont Rue de Mirebelle</i>	*	29	9
<i>dont Rue de Ranrouët</i>	*	12	3
<i>dont Rue du Bois Mûré</i>	*	19	3
<i>dont Rue des Acacias</i>	*	8	3
Les Hameaux de l'Etang (société Roche Vilaine)	1980 - 1985	12	0
Les Mimosas et les Lilas (société Espace Domicile)	1994 - 1996	18	2
Le Clos des Fées (société Espace Domicile)	1995 - 1997	10	1
La Maladrie (particuliers)	2001 - 2003	14	1
Les Ajoncs (particuliers)	2001 - 2003	14	1
TOTAL		192	31

Source : dossiers et registres des permis de construire, Mairie de Herbignac, 2003

Nort-sur-Erdre (Loire-Atlantique)

Nom ou rue de lotissement (lotisseur)	Installation	Nombre de questionnaires	
		Distribués	Collectés
Rue des Acacias, des Genêts, des Roses (particuliers)	années 1960	34	0
<i>dont Rue des Acacias</i>	*	7	0
<i>dont Rue des Genêts</i>	*	21	0
<i>dont Rue des Roses</i>	*	6	0
Rue de Montreuil (particuliers)	1968 - 1975	16	3
Les Bégaudières (société Péron AGIM)	1979 - 1983	10	1
Les Sapins (société Val d'Erdre Promotion)	1981 - 1983	11	2
Rue des Mésanges (particuliers)	1970	9	1
La Lande (lotissement communal)	1990 - 2002	47	9
<i>dont Rue Georges Brassens</i>	*	15	3
<i>dont Rue Jacques Brel</i>	*	17	4
<i>dont Rue des Fauvettes</i>	*	15	2
La Croix Rouillard (aménageur)	1997 - 2003	16	6
Le Prutôt (société Les Pavillons de l'Atlantique)	1998 - 1999	21	2
ZAC du Faubourg St Georges (lotissement communal)	2002 - 2003	5	0
<i>dont Allée des Tanneurs</i>	*	2	0
<i>dont Rue des Lavandières</i>	*	3	0
Les Erables (société Val d'Erdre Promotion)	2000 - 2002	14	1
Le Bocage (SARL Acanthe)	2001 - 2002	26	5
<i>dont Rue des Aubépines</i>	*	24	5
<i>dont Rue du Bocage</i>	*	2	0
Le Hameau de Beaumont (sté Val d'Erdre Promotion)	2001 - 2003	36	10
<i>dont Rue d'Auteuil (1ère tranche)</i>	*	12	3
<i>dont Rue de Longchamps (2ème tranche)</i>	*	13	6
<i>dont Rue de Vincennes (3ème tranche)</i>	*	11	1
Les Charmes (société Val d'Erdre Promotion)	2002 - 2004	2	0
	TOTAL	247	40

Source : dossiers et registres des permis de construire, Hôtel de ville de Nort-sur-Erdre, 2003

Saint-Etienne-de-Montluc (Loire-Atlantique)

Nom ou rue de lotissement (lotisseur)	Installation	Nombre de questionnaires	
		Distribués	Collectés
Saint-Jean (particuliers)	1972 - 1974	8	0
Saint-Luc (particuliers)	1973 - 1977	47	2
Le Hameau des Granges (lotissement communal)	1979 - 1981	30	4
<i>dont Boulevard Alexandre Gonpil</i>	*	12	2
<i>dont Rue L. Terray - Rue des Granges</i>	*	18	2
Le Marigny (promoteur immobilier)	1980 - 1986	39	17
<i>dont Rue François Morin</i>	*	5	2
<i>dont Rue Jean-Baptiste Ceineray</i>	*	5	2
<i>dont Rue de la Recuse</i>	*	6	2
<i>dont Rue Julien Chapron</i>	*	4	2
<i>dont Rue Piron de la Varenne</i>	*	5	2
<i>dont Rue Henri de la Patellière</i>	*	14	7
Le Hameau de la Chézine (maisons familiales 44)	1980 - 1982	11	5
Les Sept Moulins (soicété France Terre)	1981 - 1986	8	4
La Guerche (entreprise EDF)	1982 - 1989	28	5
<i>dont Rue du Temple</i>	*	29	0
<i>dont Chemin de Bellevue</i>	*	18	2
La Garenne (société Francelot)	1984 - 1986	10	1
Rue Henri Matisse (entreprise EDF)	1985 - 1988	17	7
La Garotine (société HLM.)	1986 - 1989	20	3
Bel Ebat (société Transformation et Rénovation Immo)	1988 - 1991	13	4
Le Cheverny (société Bati Atlantique)	1989 - 1996	31	10
<i>dont Impasse P. de Portgamp</i>	*	9	3
<i>dont Rue Jean-Baptiste Auffray</i>	*	22	7
Le Lartus (lotissement communal et Home Atlantique)	1998 - 2002	29	7
Rue de la Guilletière (lotissement communal)	1999 - 2001	6	2
TOTAL		297	71

Source : dossiers et registres des permis de construire, Hôtel de ville de Saint-Etienne-de-Montluc, 2003

Saint-Hilaire-de-Clisson (Loire-Atlantique)

Nom ou rue de lotissement (lotisseur)	Installation	Nombre de questionnaires	
		Distribués	Collectés
Les Noisetiers (lotissement communal)	1968 - 1976	18	5
Rue du Moulin (particuliers)	années 1970	3	0
Rue du Stade (lotissement communal)	1975 - 1994	18	2
La Lande (lotissement communal)	1976 - 1980	15	5
<i>dont Rue des Champonnières</i>	*	3	1
<i>dont Rue du Grand-Chêne</i>	*	7	3
<i>dont Rue de la Coudraie</i>	*	5	1
Rue de la Haute Noue (particuliers)	1979 - 1980	4	1
Rue de la Margerie (lotissement communal)	1980 - 1982	6	2
Les Acacias (lotissement communal)	1981 - 1985	8	3
Rue de la Vendée (particuliers)	1984 - 1985	15	2
Les Ormeaux (lotissement communal)	1987 - 1988	10	2
Les Riquiers - 1ère tranche (lotissement communal)	1993 - 1997	17	5
Rue de la Vergnaie (lotissement communal)	1998 - 1999	12	1
Le Clos des Vignes (OPAC Loire-Atlantique)	1998 - 2001	14	4
<i>dont Rue du Paradis</i>	*	2	0
<i>dont Rue du Clos des Vignes</i>	*	9	4
<i>dont Allée du Pressoir</i>	*	3	0
Le Clos du Pin (société Golfimmo)	1999 - 2002	17	4
Route de Clisson (particuliers)	2000 - 2001	7	2
Le Pinier (lotissement communal)	2000 - 2001	7	1
Le Clos de la Boulaire (aménageur)	2002 - 2003	6	3
TOTAL		177	42

Source : dossiers et registres des permis de construire, Mairie de Saint-Hilaire-de-Clisson, 2003

Annexe 16 : Dépouillement exhaustif du questionnaire diffusé auprès des ménages périurbains nantais entre mars et juillet 2003 : trois questions en exemple

NB: Questionnaires 1 à 32 sur la commune de Bouée (44)
Questionnaires 33 à 63 sur la commune de La Bernardière (85)
Questionnaires 70 à 118 sur la commune d'Aigrefeuille-sur-Maine (44)
Questionnaires 120 à 181 sur la commune du Bignon (44)
Questionnaires 190 à 260 sur la commune de Saint-Etienne-de-Montluc (44)
Questionnaires 270 à 311 sur la commune de Saint-Hilaire-de-Clisson (44)
Questionnaires 320 à 326 sur la commune de Joué-sur-Erdre (44)
Questionnaires 330 à 369 sur la commune de Nort-sur-Erdre (44)
Questionnaires 380 à 410 sur la commune d'Herbignac (44)

Q1 – En quelle année vous êtes-vous installés dans le logement que vous occupez actuellement ?

* pas de réponse (8-33-53-239-351)
* 2003 (54-153-205-234-309-322-357)
* 2002 (1-11-34-46-49-55-60-76-80-81-92-98-116-124-125-131-134-135-136-137-138-141-147-154-155-156-157-179-201-203-219-223-224-229-232-244-250-276-285-286-287-308-310-311-330-331-333-336-337-345-354-355-356-358-359-369-388-394-408)
* 2001 (22-23-36-41-52-61-62-73-75-77-95-106-107-112-145-146-148-158-173-192-207-211-213-246-271-300-304-305-332-334-335-344-402)
* 2000 (2-25-40-44-47-90-91-113-117-208-209-214-228-272-273-306-339-350-352-390)
* 1999 (3-16-30-42-43-45-48-50-51-74-114-142-159-181-257-275-288-302-343-365-368-387)
* 1998 (6-15-32-37-39-56-70-115-143-144-168-169-170-171-172-174-175-176-177-178-222-225-226-227-301-303-340-341-364-400-406-407)
* 1997 (71-72-97-103-110-193-297-342-397)
* 1996 (21-28-57-102-120-121-122-132-139-151-152-248-295-298-347-349-366-393-410)
* 1995 (38-58-59-63-108-140-204-253-299-346-348-363)
* 1994 (14-88-150-217-236-237-245-254-284)
* 1993 (126-296)
* 1992 (128-160-251-32-353-384)
* 1991 (218-247-252)
* 1990 (89-194-249-338)
* 1989 (212-215-399)
* 1988 (7-105-206-220-221-360-385)
* 1987 (79-149-281-282-321)
* 1986 (10-18-165-180-216-241-256-383-395)
* 1985 (35-104-162-163-190-202-255-293-320)
* 1984 (13-100-161-164-167-242-307-398-401)
* 1983 (12-96-101-111-230-231-396)
* 1982 (99-127-197-210-258-260-277)
* 1981 (5-82-85-195-196-233-243-259-292-294-367)
* 1980 (9-19-24-29-31-198-199-200-235-238-240-278-323-381-386-389)
* 1979 (26-84-274-289-326-382-403)
* 1978 (270-290-380-405)
* 1977 (20-191)
* 1976 (86-94-279-291)
* 1975 (83-283-361)
* 1974 (17-117-130-324-409)
* 1973 (27-166)
* 1972 (78)
* 1971 (87-109-123-133)
* 1968 (280-362)
* 1967 (93-404)
* 1966 (129)
* 1961 (4)
* 1960 (392)
* 1959 (391)

Q3 – Dans ce précédent logement, vous y étiez logés en tant que :

* Pas de réponse (59-404)

* Propriétaire (1-4-6-20-21-22-48-57-73-76-77-82-83-87-97-113-121-125-131-138-141-142-153-157-159-173-179-193-201-234-237-238-245-249-250-251-252-258-272-273-275-296-300-332-334-335-336-338-346-352-355-356-359-363-364-390-394)

* Locataire (3-5-7-8-9-10-11-13-14-15-16-17-18-19-23-24-25-27*-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-47-49-50-51-52-53-55-58-60-61-62-6370-71-72-74-75-78-79-81-84-85-86-88-89-91-92-94-95-96-98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-114-115-116-117-118-120-122-123-124-126-128-130-132-133-134-135-136-137-139-140-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-154-155-158-161-162-164-165-166-167-168-169-170-171-172-174-175-176-177-178-180-181-190-191-192-194-196-197-198-199-202-203-204-206-207-208-209-210-211-212-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-229-232-233-235-236-239-240-241-242-243-244-248-253-254-255-256-257-259-260-270-271-274-277-278-279-280-281-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-297-298-299-301-305-306-307-308-309-310-311-320-321-322-323-324-325-326-330-331-333-339-341-342-343-347-348-349-350-353-354—357-358-360-362-365-366-367-368-369-380-382-383-385-386-389-391-393-395-396-397-398-399-400-401-402-403-405-406-408)

* Accédant à la propriété (prêts pour logement en cours) (26-163-195-215-228-246-247-337-351)

* Logé gratuitement (chez les parents ...) (2-12-27*-46-54-56-90-127-129-156-200-205-213-231-276-282-302-303-304-340-344-345-361-381-384-387-388-392-407-409)

* Logé gratuitement (gardien de centre de loisirs) (410)

* Logé gratuitement (en gendarmerie) (80)

* Logé gratuitement (logement de fonction) (93-112-160-230)

* Logé gratuitement (par nécessité de service) (214)

Q4 – Qu'est-ce qui vous a incité à venir habiter ici (choix multiples possibles)?

* Pas de réponse (129)

* L'accèsion à la propriété (2-3-5-9-10-12-13-14-15-16-17-19-23-24-25-27-28-29-33-34-35-37-38-41-42-44-46-47-48-50-51-52-53-55-58-59-60-61-62-63-70-74-75-78-79-82-84-85-86-89-91-93-94-95-98-99-100-102-104-105-106-107-108-109-114-116-118-120-121-122-124-126-127-134-135-136-137-139-140-144-145-146-148-149-150-151-152-155-156-158-160-161-162-164-165-166-167-168-169-170-171-172-174-175-177-178-180-181-190-191-197-198-200-208-209-216-217-218-220-221-228-230-233-235-236-239-240-242-243-248-254-255-256-259-270-271-274-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-291-292-293-295-297-298-299-306-307-308-310-311-322-323-324-325-326-330-331-333-337-342-343-344-345-347-348-349-353-354-357-358-360-361-367-369-380-381-382-383-384-386-389-391-392-395-396-398-401-402-403-404-405-406-407-408-410)

* L'installation à la campagne (2-3-5-6-8-10-16-17-22-26-30-31-32-34-36-37-52-53-63-70-72-82-85-88-89-91-92-100-104-105-108-110-112-118-120-126-127-128-131-133-135-139-143-144-145-146-148-150-155-158-162-165-166-168-170-174-178-179-180-190-193-199-203-218-221-222-228-229-231-233-239-240-254-270-271-281-282-285-286-290-304-310-321-338-339-342-347-355-363-365-369-380)

* Le manque d'espace (3-5-11-12-16-20-30-37-40-49-63-81-85-87-90-97-103-111-113-126-128-134-139-143-146-151-155-156-157-162-163-171-174-179-191-193-195-217-226-233-234-241-247-257-258-283-325-337-349-352-357-359-403-410)

* Le changement de travail (39-57-76-80-83-101-105-110-112-117-141-147-148-167-192-194-207-211-212-213-219-224-232-244-249-250-273-277-286-295-301-332-335-339-351-356-359-362-365-366-367-368-388)

* L'habitat en maison individuelle (2-3-10-12-15-17-19-20-24-25-32-34-36-37-38-42-43-46-49-51-54-56-59-62-70-72-73-74-75-85-88-89-91-93-96-98-99-100-102-103-105-107-108-115-117-118-120-126-127-128-130-133-136-139-142-143-144-146-148-150-152-154-157-160-161-162-165-168-169-170-171-173-174-175-179-180-190-191-193-195-196-197-198-199-203-204-209-211-212-215-216-220-221-222-226-229-230-231-233-236-238-239-240-242-247-248-251-

253-254-257-259-260-279-281-283-286-288-289-292-294-297-298-304-309-310-321-322-326-330-333-337-338-339-342-344-347-349-352-357-361-365-367-369-380-381-382-386-396-401-403-407)

* Un rapprochement du lieu de travail (7-45-47-55-71-75-84-88-96-125-127-148-172-176-194-202-205-206-212-216-220-223-225-236-237-246-253-254-273-280-281-286-288-291-298-321-322-330-340-359-368-390-393-408-409)

* Le départ en retraite (2-18*-20-22-77-125-160-173-300-320-336-338-341-346-352-355-363-364-394-399)

* Des attaches familiales (3-4-27-33-36-37-45-51-53-63-70-72-104-108-123-125-128-134-138-141-158-162-170-172-173-194-198-199-200-208-222-235-245-251-252-271-283-284-291-292-298-300-301-302-311-321-325-332-343-346-360-363-385-387-397-407-408)

* Autres (précisez) :

* Le calme de la campagne dans une ville avec tous les commerces de proximité (336)

* Caserne des pompiers (90)

* Commune natale (44)

* La connaissance de mon mari (71)

* Confort qui n'existait pas dans le logement précédent (93)

* Le coût des communes de la proche périphérie nantaise (247)

* Dans du neuf (334)

* Décès (159)

* Délai très court pour acheter + éloignement – chute de la bourse – hausse de l'immobilier – obligation de s'éloigner + difficultés de circulation dans Nantes – temps plus long domicile/travail (322) Divorce (1-225)

* L'endroit nous a plu (406)

* Elever les enfants dans un milieu rural (5)

* Enfants (92)

* L'Indépendance (54)

* Installation à son propre compte – Artisan (94)

* Location difficile à trouver – Pas le choix du lieu (304)

* Location en logement entreprise (210)

* Magasins, services sur la commune (337)

* Manque terrain et aménagement maison (113)

* La mer (394)

* Mi-distance entre les deux lieux de travail (en temps) (42)

* Mutation (296)

* Natifs de la commune (123*)

* Je suis né à Herbignac (400)

* Non précisé (21)

* Nous avons toujours vécu ici. La conjointe surtout. (305)

* Pas de changement de commune – simplement un meilleur logement (227)

* Pavillon plus petit (390)

* Plus de terrain pour atelier (228)

* Prix de l'acquisition (116)

* Prix exorbitants sur Nantes (62)

* Le prix des loyers (11-132)

* Le prix des terrains (326)

* Prix des terrains (330-386-389)

* Prix des terrains intéressants (107)

* Le prix des terrains sur Couëron (12)

* Prix plus accessible (115)

* Prix trop chers sur Nantes (276)

* Proche de Clisson pour collège et lycée (287)

* Proche école et magasins (383)

* La prostitution dans les rues de Nantes devant chez nous (153)

* Proximité de Nantes et études des enfants (93)

* La qualité de vie de la campagne avec beaucoup de services comme en ville (97)

* Quatre cambriolages en un an à l'appartement (89)

* Rapprochement des commerces (399)

* Rejoindre ma fille, mariée à Niort (346)

* Résidence secondaire (201)

* En retraite dans la maison familiale (18*)

* Santé (214)

* Séparation (272)

* Terrain trop grand pour plus petit (76)

* Tranquillité (310)

* Trop isolé (275)

* Toutes commodités (116)

* Vie de couple avec le conjoint (303)

Annexe 17 : Guide d'entretien pour les interviews des ménages périurbains nantais (mars – juillet 2003)

NB : document en possession et sous les yeux de l'intervieweur durant les entretiens semi-directifs chez les ménages périurbains..

I - Les pratiques de déplacement et leur organisation (individuelle ou familiale)

I1 - La description des pratiques actuelles ("semaine-type", week-end compris)

MOYENS de TRANSPORT UTILISES	<ul style="list-style-type: none"> * Type : individuel (voiture, 2 roues, à pied ...) * Type : collectif (bus, train, tram, car ...)
MOYENS de TRANSPORT DISPONIBLES	<ul style="list-style-type: none"> * Type : individuel (voiture, 2 roues, à pied ...) * Type : collectif (bus, train, tram, car ...) * Statut : propriétaire, locataire, leasing, prêt à un ami * Connaissance des transports collectifs disponibles
TRAJETS	<ul style="list-style-type: none"> * Parcours : origine, destination * Localisation : localité, positionnement centre/périphérie
ACCES au véhicule : stationnement	<ul style="list-style-type: none"> * type de parking utilisé : payant, gratuit, à la gare, public, privé, traditionnel/spécifique (relais), en surface/souterrain * problèmes d'accès : encombrement, éloignement * problèmes divers : coûts, insécurité, vandalisme
ACCES au véhicule : transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> * éloignement spatial * localisation dans une zone "difficile" * attente
TEMPS de DEPLACEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> * durée * occupation pendant le trajet (lecture, radio, rêverie, discussion, autres activités) * confort, fatigue, pénibilité
ORGANISATION des différents déplacements	<ul style="list-style-type: none"> * motifs : travail, loisirs, courses, entretien de la famille ... * fréquence * moment : semaine, week-end * individus concernés : parents, enfants, adultes du ménage, voisins, collègues, amis ... * sociabilité : déplacement seul ou à plusieurs * organisation : responsable de chaque déplacement * problèmes rencontrés : indisponibilité (personne ou voiture), absence de transports en commun ...
COUT des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> * par mode de transport : acquisition, essence, assurance, péage, parking, contravention, billet ... * par utilisateur ou pour l'ensemble de la famille * actions pour réduire ces coûts
PROBLEMES RENCONTRES lors de ces déplacements	<ul style="list-style-type: none"> * pour véhicules individuels : encombrement, parking, pénibilité (intempéries, durée ...) * pour transports collectifs : saturation, encombrement des routes, irrégularité des passages, durée ...

I2 - Les opinions sur les pratiques actuelles

RAISONS DES CHOIX des moyens de transport utilisés	<ul style="list-style-type: none"> * fonctionnalité directe : rapidité, facilité * fonctionnalité indirecte : économie, sécurité * intimité, sociabilité * positionnement idéologique : préoccupations écologiques, environnementales * coût * poids des habitudes
OPINIONS sur leurs pratiques	<ul style="list-style-type: none"> * avantages * inconvénients * rapport entre les deux * mobilité assumée, contrainte, revendiquée, tolérée ...
jugement sur les COUTS INDIVIDUELS des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> * coût des transports individuels * coût des transports en commun
représentations des COUTS COLLECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> * coûts directs : infrastructures, réglementation * coûts indirects : congestion des routes et des villes, santé, sécurité, environnement ... * rapport entre coût individuel et coût collectif

I3 - L'évolution de ces pratiques dans le temps (passé, présent, futur)

description des pratiques de MOBILITES PASSEES	<ul style="list-style-type: none"> * similitudes avec les pratiques actuelles (cf. ci-dessus) * différences avec les pratiques actuelles (cf. ci-dessus)
opinions sur l'EVOLUTION PASSEE	<ul style="list-style-type: none"> * explications de cette évolution * évolution choisie, contrainte, "naturelle"
pratiques de MOBILITES ENVISAGEES	<ul style="list-style-type: none"> * construction mentale des pratiques de mobilités du ménage dans le futur * permanences retenues * corrections à apporter
raisons de cette EVOLUTION FUTURE	<ul style="list-style-type: none"> * pratiques actuelles insatisfaisantes * évolution familiale * changement de vie souhaité (travail, famille, aventure ...)

I4 - Le rapport personnel à l'automobile et à un autre véhicule (perceptions et modalités d'usage)

CONNAISSANCES TECHNIQUES du véhicule	<ul style="list-style-type: none"> * caractéristiques : gamme, modèle, âge ... * connaissances mécaniques et éventuel auto-entretien
CONNAISSANCES FINANCIERES	<ul style="list-style-type: none"> * statut de l'acquéreur : propriétaire, locataire, utilisateur d'une voiture de fonction, de service ou d'un véhicule prêté * investissement financier et ses modalités * acquisition d'un véhicule neuf ou d'occasion * fréquence de renouvellement du véhicule
APPROCHE plus VISCERALE	<ul style="list-style-type: none"> * appropriation du véhicule, de la place du conducteur (détail des circonstances à fournir) * qualités exigées de ce véhicule * usages proscrits : transport de meubles, de bois, d'animaux ... * usages autorisés * capacité à prêter, à partager son véhicule (avec qui ? motifs ?)

II - Les rapports entretenus par les ménages avec l'agglomération nantaise voisine (même exceptionnels)

III1 - Le rapport physique à la ville

FREQUENCE des déplacements dans l'agglomération nantaise	* mesure absolue : tous les jours, toutes les semaines, une fois par an, tous les trimestres, quasiment jamais ... * mesure relative : trop souvent, pas assez souvent ...
MOTIFS des déplacements dans l'agglomération nantaise	* nature du motif : travail, courses, promenade, loisirs, scolarisation des enfants ... * vécu du déplacement : contrainte mal acceptée, choix affirmé, contrainte acceptée, effort volontaire mais financièrement lourd
DUREE de SEJOUR dans l'agglomération nantaise	* mesure : en jours, en heures, en minutes * jugement personnel : trop long, durée correcte ...
DUREE de TRAJET pour accéder à l'agglomération nantaise	* mesure : en heures, en minutes * jugement personnel : trop long, durée correcte ...
MOYENS de TRANSPORT UTILISES	* Type : individuel (voiture, 2 roues, à pied ...) * Type : collectif (bus, train, tram, car ...)
MOYENS de TRANSPORT DISPONIBLES	* Type : individuel (voiture, 2 roues, à pied ...) * Type : collectif (bus, train, tram, car ...) * Statut : propriétaire, locataire, leasing, prêt à un ami * Connaissance des transports collectifs disponibles
COUT du déplacement vers l'agglomération nantaise	* par mode de transport : acquisition, essence, assurance, péage, parking, contravention, billet ... * par utilisateur et pour l'ensemble de la famille * actions pour réduire ces coûts

III2 - Le rapport identitaire à la ville

DEFINITION d'une IDENTITE PERSONNELLE	* sentiment d'appartenance : urbain, rural, semi-rural, semi-urbain, périurbain (sens ?), aucun sentiment d'appartenance * éventuel conditionnement : "tout le monde dit qu'on est ..."
PARTICIPATION à la VIE COMMUNALE	* participation à la vie associative * participation à la vie politique * participation à la vie du quartier
INTEGRATION LOCALE	* dans le lotissement ou dans le quartier * dans la commune * nature de l'éventuelle intégration : respect, amitié, respect mêlé de jalousie, service rendu ... * nature d'un éventuel isolement voire d'un éventuel rejet : "choix" délibéré, isolement spatial, choc des cultures, différences sociales, peur de l'Etranger ...

III3 - Les représentations générales de la ville

DEFINITION PERSONNELLE de termes et POSITIONNEMENT SPATIAL personnel	* ville * agglomération urbaine * système urbain * aire urbaine * métropole
REGARD PERSONNEL sur la ville	* vision positive : activités, qualité de vie, sécurité, proximité ... * vision négative : insécurité, quartier "ghetto", pollution, bruit, bruit, promiscuité ...
REGARD DEFORMANT de l'expérience urbaine passée	* expérience "heureuse", "malheureuse" * expérience neutre, équilibrée, contrastée ...

Annexe 18 : Caractéristiques des trente ménages rencontrés en entretiens à Mauves-sur-Loire, au Cellier et à Oudon en 2001

Sur la commune d'Oudon

Mén.	PC	Type de localisation	Com. Rés. Préc.	P Int.	Age	Age CJ	Enf.	Enf. Ch.
E	1970	Lotissement dans bourg	Rezé	Mme	56	60	3	0
W	1972	Maison dans village	Nantes	Mme M.	64	61	3	0
H	1976	Lotissement dans bourg	Nantes	M.	60	57	2	1
Z	1979	Lotissement dans village	Rezé	Mme M.	58	54	1	0
T	1982	Lotissement dans village	Saint-Herblain	Mme	53	53	3	1
X	1984	Maison dans village	Saint-Herblain	Mme M.	68	73	2	0
M	1988	Maison dans village	Nantes	Mme M.	55	55	1	0
Q	1990	Lotissement dans bourg	Nantes	Mme M.	59	66	1	0
P	1996	Maison dans village	La Chapelle-sur-E.	Mme	31	33	0	0
J	1998	Lotissement dans village	Les Sorinières	Mme	27	29	2	2

Sur la commune du Cellier

Mén.	PC	Type de localisation	Com. Rés. Préc.	P Int.	Age	Age CJ	Enf.	Enf. Ch.
R	1969	Maison dans bourg	Nantes	Mme M.	77	72	9	0
F	1971	Lotissement dans village	Nantes	M.	58	63	3	0
B	1975	Lotissement dans village	Nantes	Mme	63	67	3	0
V	1979	Lotissement dans village	Ste-Luce-sur-L.	Mme	49	52	3	0
D	1982	Lotissement dans village	Nantes	Mme M.	48	47	2	2
C	1986	Lotissement dans village	Nantes	Mme M.	42	39	2	2
S	1994	Maison dans bourg	Nantes	Mme M.	45	39	3	3
G	1997	Lotissement dans bourg	St-Sébastien-sur-L.	M.	35	35	2	2
A	1999	Lotissement sortie bourg	Nantes	Mme	33	35	2	2
B'	1999	Lotissement sortie bourg	Nantes	M.	40	38	2	2

Sur la commune de Mauves-sur-Loire

Mén.	PC	Type de localisation	Com. Rés. Préc.	P Int.	Age	Age CJ	Enf.	Enf. Ch.
I	1966	Maison près du bourg	Nantes	Mme	75	*	1	0
O	1968	Lotissement dans bourg	Nantes	Mme M.	81	82	3	0
G'	1974	Maison dans village	Nantes	Mme	52	53	2	1
N	1976	Lotissement dans village	Thouaré-sur-L.	M.	56	*	1	0
P'	1979	Lotissement dans bourg	Nantes	M.	53	52	2	1
Y	1985	Lotissement dans village	Nantes	Mme M.	42	43	1	1
N'	1989	Lotissement dans village	Nantes	Mme	39	42	2	2
U	1993	Lotissement dans bourg	Nantes	Mme	39	38	3	3
L	1998	Lotissement dans bourg	Nantes	Mme	37	38	3	3
K	1999	Maison dans village	Ste-Luce-sur-L.	Mme M.	27	26	1	1

Mén. : ménage

PC : date du permis de construire

Rés. Préc. : résidence précédente

P. Int. : personne interrogée

Age CJ : âge du conjoint

Enf. Ch. : nombre d'enfants à charge

Annexe 19 : Démarches d'installation résidentielle et provenance géographique des ménages périurbains nantais interrogés (mars – juillet 2003)

Démarche	"Communes-échantillon"								
	LBI	SEM	AIG	NORT	HERB	SHC	BOU	LBE	Total
Unique (1)	30	41	27	27	24	28	26	18	221
Idéale (2)	12	6	0	1	0	1	1	4	25
Satisfaisante (3)	19	8	10	6	6	10	8	5	72
Faute de mieux (4)	2	14	11	5	1	3	8	3	47

Provenance	"Communes-échantillon"								
	LBI	SEM	AIG	NORT	HERB	SHC	BOU	LBE	Total
Même commune (A)	9	14	11	8	12	7	3	11	75
Moins 25 km (B)	8	9	6	4	6	23	21	16	93
Pôle urbain (C)	40	33	22	14	11	7	17	2	146
Autres (D)	6	13	9	13	2	5	2	1	51

Combinaison démarches/proven.	"Communes-échantillon"								
	LBI	SEM	AIG	NORT	HERB	SHC	BOU	LBE	Total
1A	8	13	11	7	12	6	3	11	71
1B	2	6	2	4	6	15	14	7	56
1C	17	17	7	7	6	4	8	0	66
1D	3	5	7	9	0	3	1	0	28
2A	1	0	0	0	0	0	0	0	1
2B	3	2	0	0	0	1	0	3	9
2C	7	3	0	1	0	0	0	0	11
2D	1	1	0	0	0	0	1	1	4
3A	0	1	0	1	0	1	0	0	3
3B	2	0	4	0	0	7	7	4	24
3C	15	3	6	3	5	0	1	1	34
3D	2	4	0	2	1	2	0	0	11
4A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4B	1	1	0	0	0	0	0	2	4
4C	1	10	9	3	0	3	8	1	35
4D	0	3	2	2	1	0	0	0	8

Source : enquête ménages, V.Hervouet, 2003

Conception et réalisation : V. Hervouet © CESTAN, 2005

LBI : Le Bignon
SEM : Saint-Etienne-de-Montluc
AIG : Aigrefeuille-sur-Maine

NORT : Nort-sur-Erdre
HERB : Herbignac
SHC : Saint-Hilaire-de-Clisson

BOU : Bouée
LBE : La Bernardière

Annexe 20 : Evolution de l'urbanisation dans neuf communes-échantillon périurbaines nantaises (1960-2005)

Commune	Grandes étapes d'urbanisation (par décennie)	Gestionnaires	Mitage
LE BIGNON	1960' : premier lotissement communal	commune / particuliers	fort
	1970' : lotissements privés et communaux	commune / particuliers	fort
	1980' : lotissements privés et communaux	commune / particuliers	fort
	1990' : forte reprise lotissements en 1995	commune / aménageurs	limité
	2000' : réalisation d'importants lotissements	aménageurs	limité
SAINT ETIENNE DE MONTLUC	1960' : quelques maisons par individuels	particuliers	fort
	1970' : lotissements privés/communaux	commune / particuliers	limité
	1980' : surtout lotissements privés	commune / aménageurs	limité
	1990' : surtout lotissements privés	commune / aménageurs	limité
	1998-2000 : forte accélération lotissements	commune / aménageurs	limité
AIGREFEUILLE SUR MAINE	1960' : premier lotissement communal	commune	fort
	1970' : réalisation trois lotissements privés	comm./part./aménageurs	fort
	1980' : deuxième lotissement communal	commune / aménageurs	assez fort
	1990' : reprise trois lotissements en fin de période	comm./part./aménageurs	limité
	2000' : poursuite active des lotissements	commune / aménageurs	limité
NORT SUR ERDRE	1960' : quelques maisons par individuels	particuliers	assez fort
	1970' : quelques lotissements surtout privés	particuliers / aménageurs	limité
	1980' : boom puis rupture en 1987-88	particuliers / aménageurs	limité
	1990' : calme jusqu'en 1997 avant reprise forte	particuliers / aménageurs	très limité
	2000' : nombreux lotissements privés et ZAC	commune / aménageurs	très limité
HERBIGNAC	1960' : premier lotissement communal	commune / particuliers	fort
	1970' : lotissements privés	particuliers / aménageurs	fort
	1980' : lotissements privés et communaux	commune / aménageurs	assez fort
	1990' : surtout lotissements privés	commune / aménageurs	assez fort
	2000' : lotissements privés et communaux	comm./part./aménageurs	assez fort
SAINT HILAIRE- DE-CLISSON	1960" : quelques maisons par individuels	particuliers	assez fort
	1970' : premiers lotissements privés/communaux	commune / particuliers	assez fort
	1980' : lotissements privés et communaux	commune / particuliers	assez fort
	1990' : arrivée des aménageurs en 1997	commune / aménageurs	limité
	2000' : reprise des lotissements communaux	commune / aménageurs	limité
JOUE SUR ERDRE	1960' : quelques maisons par individuels	particuliers	assez fort
	1970' : deux petits lotissements communaux	commune / particuliers	assez fort
	1980' : quelques maisons par individuels	particuliers	assez fort
	1990' : quelques maisons par individuels	particuliers	assez fort
	2002 : création lotissement communal	commune	assez fort
BOUEE	1960' : quelques maisons dans villages	particuliers	assez fort
	1970' : quelques maisons dans villages et bourg	particuliers	assez fort
	1980' : quelques maisons dans villages et bourg	particuliers	assez fort
	1990' : peu d'activité	particuliers	assez fort
	2000' : trois lotissements dont un communal	commune / aménageurs	limité
LA BERNARDIERE	1960' : quelques maisons dans villages	particuliers	assez fort
	1970' : deux petits lotissements communaux	commune	assez fort
	1980' : "première vague" (succession lotissements)	commune	limité
	1990' : début période calme - 96-97 : forte reprise	commune / particuliers	limité
	2000' : poursuite lotissements sur rythme élevé	commune	limité

Source : enquête terrain, entretiens maires, V. Hervouet, 2001-2005

Conception et réalisation : V. Hervouet, 2005

Commune	Evolution des documents d'urbanisme	Contenu POS/PLU
LE BIGNON	Avt 1982 : plan sommaire d'urbanisme 1982 : adoption POS 1990, 1993, 1998 : modification POS 1995, 2003 : révision POS 2006 : prévision adoption PLU	* 1982 : objectif POS clair "endiguer le flot de constructions dans les villages" * 1995 : surfaces minimales dans certains lotissements : 800 m ² - 1 000 m ²
SAINTE ETIENNE DE MONTLUC	1970' : adoption POS 1980' : révisions POS 1995 : adoption nouveau POS pour 2006 : adoption PLU	* POS dès années 1970 pour réguler le mitage (diffus groupé) * POS actuel pas totalement satisfaisant pour urbanisation avec cependant une possibilité de ZAC si pression foncière trop importante
AIGREFEUILLE SUR MAINE	1982 : adoption POS 1991 : révision POS 1995-1996 : modification POS 2003 : adoption PLU 2006 : prévision révision PLU	* peu de "culture de réflexion sur l'espace" * 1990 : coordonner l'implantation et mixer la propriété à la location * 1990' : "arrondir autour du bourg" * 2000' : maîtriser mais accueillir la population
NORT SUR ERDRE	1994 : adoption POS 2000 : révision POS 2003 : enquête pour PLU 2004 : adoption PLU	* POS pour urbanisation progressivement maîtrisée * PLU pour préservation agriculture et équi-suffisants, urbanisation progressive avec une bonne intégration de la population
HERBIGNAC	1970' : premier POS 1983 : révision POS 1991 : adoption nouveau POS 2004 : adoption PLU	* 1980' : "urbanisation par sauts de puce concentriques" * 2002-2004 : 120 logements dans ZAC de Kerdebleu * 2004 : permettre d'autres opérations
SAINTE HILAIRE DE CLISSON	avant 1997 : pas de document d'urbanisme opposable aux tiers 1997 : révision POS pour 2006 : adoption PLU	* avant 1997 : "peu de perception et de visibilité" * 1997 : large ouverture à l'urbanisation * 2002 : usage massif droit préemption * 2006 : maîtrise communale de l'urbanisation
JOUE SUR ERDRE	1985 : adoption POS 2002 : modification POS pour 2006 : adoption PLU	* zones à urbaniser disséminées * nécessité de débloquent des zones pour urbanisation (dividendes communales) * négociation avec propriétaires pour vendre à la municipalité et non aux aménageurs
BOUEE	1970' : POS "sans secteur clairement défini pour l'urbanisation" 2000 : loi SRU (passage de NAa en NAb) 2002 : adoption PLU 2006 : prévision révision PLU	* jusqu'en 2000 : urbanisation non programmée selon les souhaits des propriétaires * 2002 : stratégie bien définie de trois zones d'urbanisation
LA BERNARDIERE	avant 2003 : MARNU avec schéma directeur peu opposable aux tiers 2003 : adoption PLU - le premier en Vendée	* 2003 : double objectif PLU clair "outils importants pour maîtriser le devlpt de la commune pour les dix à quinze ans à venir" "aménageurs se sont heurtés au PLU"

Source : enquête terrain, entretiens maires, V. Hervouet, 2001-2005
Conception et réalisation : V. Hervouet, 2005

MARNU : Modalités d'Application du Règlement National d'Urbanisme
NA: Zones d'urbanisation à court (NAb) ou moyen terme (NAa)
PLU : Plan Local d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols
SRU : Solidarité et Renouvellement urbain
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

Annexe 21 : Evolution de la composition des conseils municipaux dans six communes-échantillon périurbaines nantaises (Le Cellier, St-Hilaire-de-Clisson, St-Etienne-de-Montluc, Aigrefeuille, La Bernardière, Joué-sur-Erdre)

Aigrefeuille-sur-Maine (1989-2001)

NOM (PREN.)	Age année élection	Profession	Scrutins municipaux		
			1989	1995	2001
TEMPLIER JY	41 ans	Viticulteur	M	M	M
BONNET R.	54 ans	Enseignante	AM	AM	*
SAUPIN J.	49 ans	Chauffeur de car	AM	*	*
GELOT J.	53 ans	Enseignant	AM	AM	*
PICAUD MT.	40 ans	Mère au foyer	AM	*	*
AIRIAUD J.	51 ans	Agriculteur	AM	AM	*
BAUDRY M.	50 ans	Infirmière	CM	*	*
BOCQUIER P.	64 ans	Retraité	CM	*	*
BORDERON A.	37 ans	Agriculteur	CM	CM	*
BROCHARD P.	38 ans	Enseignant	CM	*	AM
GADAIS G.	28 ans	Agriculteur	CM	*	*
GAUTREAU S.	50 ans	Artisan	CM	CM	*
HERVOUET J.	53 ans	Agriculteur	CM	*	*
LEBER F.	43 ans	Enseignante	CM	AM	AM
MALLARD F.	42 ans	Mère au foyer	CM	*	*
MANDIN J.	50 ans	Conducteur de travaux	CM	AM	AM
MAUDET J.	35 ans	Représentant	CM	*	*
NUAUD P.	28 ans	Ouvrier ébéniste	CM	CM	*
PAVAGEAU M.	41 ans	Agent des Postes	CM	*	*
BAUDRY JF.	27 ans	Sans emploi	*	CM	CM
BAUVINEAU M.	37 ans	Menuisier	*	CM	CM
CLENET JC.	54 ans	Chef d'équipe	*	CM	CM
COQUET F.	42 ans	Mère au foyer	*	CM	*
ECHAPPE D.	39 ans	Aide-soignante	*	CM	CM
GUITTON M.	28 ans	Institutrice	*	CM	*
HEURTEAU B.	28 ans	Chargé d'affaires	*	CM	*
HUBERT C.	41 ans	Aide-soignante	*	CM	AM
MENARD C.	45 ans	Employé de bureau	*	CM	CM
PIRMET B.	33 ans	Technico-commercial	*	CM	CM
ROUSSEAU MJ.	50 ans	Mère au foyer	*	*	AM
CORMERAIS T.	34 ans	Agent d'assurance	*	*	CM
DUPUIS G.	49 ans	Technicien aéronautique	*	*	CM
GOBIN M.	44 ans	Chargée de clientèle	*	*	CM
GUILLET JF.	35 ans	Viticulteur	*	*	CM
MENGUY D.	42 ans	Commercial	*	*	CM
RAMBAUD G.	42 ans	Responsable serv. techn.	*	*	CM
RINGEARD M.	46 ans	Comptable	*	*	CM

M : Maire ; AM : Adjoint(e) au Maire ; CM : Conseiller(e) municipal(e)

Source : procès-verbaux d'installation, Aigrefeuille-sur-Maine, 2004

Conception : V. Hervouet © CESTAN, 2005

La Bernardière (1977-2001)

Profession des élus	Agriculteur	Scrutins municipaux				
		1977	1983	1989	1995	2001
Magasinier		M	M	*	*	*
Agriculteur 1	X	AM	CM	CM	CM	CM
Mineur de fond		AM	*	*	*	*
Tourneur		CM	AM	AM	AM	AM
Agriculteur 2	X	CM	CM	CM	CM	CM
Menuisier		CM	*	*	*	*
Agriculteur 3	X	CM	CM	CM	CM	CM
Fraiseur mouliste		CM	*	*	*	*
Agriculteur 4	X	CM	CM	CM	*	*
Maçon 1		CM	AM	*	*	*
Professeur		CM	*	*	*	*
Agriculteur 5	X	CM	*	*		*
Maçon 2		CM	*	*	*	*
Electricien 1		*	CM	*	*	*
Chauffeur		*	CM	*	*	*
Chef d'entreprise 1		*	CM	CM	*	*
Chef d'entreprise 2		*	CM	*	*	*
Electricien 2		*	CM	CM	*	*
Employée de cantine 1		*	CM	*	*	*
Employée de cantine 2		*	CM	*	*	*
Mécanicien ajusteur		*	CM	*	*	*
Cadre bancaire		*	*	M	M	M
Employé de banque		*	*	AM	CM	CM
Conducteur de travaux		*	*	CM	*	*
Mère au foyer 1		*	*	CM	CM	CM
Institutrice		*	*	CM	*	*
Employé de bureau		*	*	CM	*	*
Artisan photocomposition		*	*	CM	AM	AM
Dessinateur		*	*	CM	*	*
Analyste programmeur		*	*	*	CM	*
Chauffeur-livreur		*	*	*	CM	CM
Père au foyer		*	*	*	CM	CM
Eleveur cunicole		*	*	*	CM	CM
Mètreur géomètre		*	*	*	CM	CM
Chef d'équipe		*	*	*	CM	*
Mère au foyer 2		*	*	*	CM	*
Technico-commercial		*	*	*	*	CM
Directrice adjointe		*	*	*	*	CM
Responsable financier		*	*	*	*	CM

M : Maire ; AM : Adjoint(e) au Maire ; CM : Conseiller(e) municipal(e)

NB : Ce tableau indique la seule récurrence des professions, non des individus, faute de précision.

Source : extraits procès-verbaux d'installation, La Bernardière, 2004

Conception : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Joué-sur-Erdre (1977-2001)

NOM (PREN.)	Age élection	Profession	Scrutins municipaux				
			1977	1983	1989	1995	2001
LE GUALES DE M. I.	48 ans	Exploitante agricole	M	M	M	M	*
DEROUIN J.	65 ans	Agriculteur	AM	*	*	*	*
BROSSEAU J.	50 ans	Agriculteur	AM	*	*	*	*
BRANCHEREAU J.	48 ans	Artisan menuisier	CM	*	*	*	*
JAMET J.	46 ans	Garagiste	CM	CM	CM	*	*
FORGET L.	38 ans	Agriculteur	CM	CM	CM	*	*
BELLEIL P.	42 ans	Agriculteur	CM	AM	AM	*	*
HEAS J.	69 ans	Agriculteur	CM	*	*	*	*
BELLEIL L.	46 ans	Chauffeur	CM	CM	CM	*	*
BERTRAND F.	42 ans	Artisan plombier	CM	CM	*	*	*
LERAY J.	37 ans	Agriculteur	CM	CM	CM	CM	*
BREGEON E.	62 ans	Commerçante retraitée	CM	*	*	*	*
BREHIER H.	30 ans	Agriculteur	CM	CM	*	*	*
GICQUEAU J.	29 ans	Agriculteur	CM	CM	*	*	*
RETIERE L.	?	Agriculteur	CM	*	*	*	*
MARIETTE JC.	39 ans	Agriculteur	CM	AM	AM	CM	*
BOULARD Y.	41 ans	Agent technique	CM	CM	*	AM	*
PRIOU M.	52 ans	Mère au foyer	*	AM	AM	*	*
PASGRIMAUD B.	34 ans	Ouvrier chauffagiste	*	CM	CM	AM	*
MONNIER H.	31 ans	Taxi-ambulancière	*	CM	*	CM	AM
HODE P.	43 ans	Agriculteur	*	CM	*	*	*
DEROUIN L.	31 ans	Agriculteur	*	CM	*	CM	*
TROVALLET D.	44 ans	Artisan forgeron	*	CM	CM	AM	*
BEAUTEMPS JY.	36 ans	Couvreur	*	CM	CM	*	*
BRANCHEREAU G.	28 ans	Etudiant en droit	*	CM	*	*	*
GODARD P.	47 ans	Chef d'entreprise	*	*	CM	*	*
BELLEIL P.	33 ans	Technicien agricole	*	*	*	AM	AM
RAPION B.	52 ans	Agriculteur	*	*	CM	*	*
MERLAUD L.	30 ans	Secrétaire	*	*	CM	*	CM
RAVILLY G.	30 ans	Inconnue	*	*	CM	*	*
DOUAUD L.	68 ans	Secrétaire mairie retraité	*	*	CM	*	*
DUHOUX JL.	43 ans	Agriculteur	*	*	CM	AM	AM
HARDY S.	47 ans	Instituteur	*	*	CM	*	CM
TASTARD M.	58 ans	Agent technique	*	*	CM	*	*
TROCHU D.	44 ans	Artisan menuisier	*	*	*	CM	CM
LUCAS G.	66 ans	Retraité agent administ.	*	*	*	CM	*
BIDET P.	37 ans	Barragiste	*	*	*	CM	AM
PRIOU D.	32 ans	Agriculteur	*	*	*	CM	CM
GUITTON N.	40 ans	Agricultrice	*	*	*	CM	*
BEAUDOIN V.	25 ans	Agriculteur	*	*	*	CM	*
DOUSSET A.	30 ans	Femme artisan	*	*	*	CM	*
CADOREL A.	43 ans	Chauffeur de car	*	*	*	CM	CM
LARCHER JP.	38 ans	Animateur sportif	*	*	*	CM	*
LUBERT H.	51 ans	Maître d'œuvre	*	*	*	*	M
BELLEIL JP.	35 ans	Agriculteur	*	*	*	*	AM
GODARD D.	62 ans	Retraité	*	*	*	*	CM
BRANCHEREAU MD.	35 ans	Aide-soignante	*	*	*	*	CM
MARCHAND T.	32 ans	Agriculteur	*	*	*	*	CM
FORGET Y.	39 ans	Cuisinier	*	*	*	*	CM
LAMY S.	33 ans	Secrétaire	*	*	*	*	CM
JAMET M.	38 ans	Chef d'entreprise	*	*	*	*	CM
SAUTJEAU F.	47 ans	Taxi-ambulancier	*	*	*	*	CM
RABIN Y.	48 ans	Electromécanicien	*	*	*	*	CM

M : Maire ; AM : Adjoint(e) au Maire ; CM : Conseiller(e) municipal(e)

Conception : V. Hervouet © CESTAN, 2005
Source : procès-verbaux d'installation, Joué, 2004

Saint-Etienne-de-Montluc (1977-2001)

NOM (PREN.)	Agriculteur	Scrutins municipaux				
		1977	1983	1989	1995	2001
REDOR J.		M	M	M	*	*
HERAIN R.		AM	*	*	*	*
AUFFRAY R.		AM	AM	*	*	*
SAULNIER G.		AM	*	*	*	*
ALLAIS R.		AM	*	*	*	*
VITIGE LM.		AM	AM	AM	*	*
REMAUD V.		CM	*	*	*	*
SIMON J.		CM	CM	CM	CM	*
ROUSSET R.	X	CM	CM	CM	*	*
DAVID P.	X	CM	CM	AM	*	*
FRENEAU H.		CM	AM	*	*	*
GUERIN F.	X	CM	*	*	*	*
JUBINEAU J.		CM	*	*	*	*
CHATELLIER P.	X	CM	*	*	*	*
LEMARIE H.	X	CM	*	*	*	*
BERNARD M.	X	CM	*	*	*	*
CAYE E.		CM	*	*	*	*
MABIT P.		CM	CM	*	*	*
CHEVALIER G.		CM	CM	*	*	*
ARRAGON MF.		CM	CM	*	*	*
PEPONNET D.		CM	AM	*	*	*
RADIGOIS J.	X	CM	*	*	*	*
HILLAIRET C.		*	AM	AM	AM	AM
LECOQ J.		*	AM	AM	*	*
BOURIAU M.		*	CM	AM	*	*
URION J.		*	CM	AM	AM	AM
MABILAIS JL.		*	CM	CM	*	*
PLUMAUGAT P.	X	*	CM	CM	CM	CM
VIOT A.		*	CM	CM	*	*
RAVACHE E.		*	CM	CM	*	*
MABIT JY.	X	*	CM	CM	CM	CM
DURAND MA.		*	CM	*	*	*
HEMERY J.		*	CM	*	*	*
FRESNEAU G.		*	CM	CM	AM	AM
GUILLOU RR.		*	CM	CM	CM	*
ROCHE JL.		*	CM	*	*	*
HUBERT C.		*	CM	*	*	*
MERCIER X.		*	CM	*	*	*
BOQUIEN JY.		*	CM	*	*	*
BOUTIN L.		*	CM	*	*	*

M : Maire ; AM : Adjoint au Maire ; CM : Conseil municipal

Source : extraits procès-verbaux d'installation, Le Cellier, 2004

Conception : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Saint-Etienne-de-Montluc (1977-2001)
(suite)

NOM (PREN.)	Agriculteur	Scrutins municipaux				
		1977	1983	1989	1995	2001
GRIMA G.		*	*	AM	AM	*
MIGNOT B.		*	*	CM	CM	*
LE GOUAIS M.		*	*	CM	CM	AM
GOUZIN G.		*	*	CM	AM	AM
GRAUX S.		*	*	CM	CM	*
NOURRY D.		*	*	CM	AM	AM
CLEMENT C.		*	*	CM	AM	*
SANZ APARICIO L.		*	*	CM	CM	*
MARY T.		*	*	CM	*	*
LECAT E.		*	*	CM	CM	*
DUBOIS P.		*	*	CM	*	*
SURTEL P.		*	*	CM	*	*
HERVE A.		*	*	CM	CM	*
HUOU M.		*	*	*	M	M
DE LA ROCHEFORDIERE H.		*	*	*	AM	*
GOUGEON P.		*	*	*	CM	*
MOSSET MC.		*	*	*	CM	*
GERARD J.		*	*	*	CM	CM
TERRIEN S.		*	*	*	CM	AM
CHARDRON C.		*	*	*	CM	*
PESLERBE B.		*	*	*	CM	*
NICOLEAU R.		*	*	*	CM	AM
THOIRY JP.		*	*	*	CM	*
LAFOND M.		*	*	*	CM	*
LEGAULT LM.		*	*	*	CM	*
PONTOIZEAU S.		*	*	*	*	AM
DAVID M.		*	*	*	*	CM
LORRINQUER A.		*	*	*	*	CM
BROCHARD T.		*	*	*	*	CM
FRADIN A.	X	*	*	*	*	CM
CAPELLE MC.		*	*	*	*	CM
SACHOT C.	X	*	*	*	*	CM
RENELEAU S.		*	*	*	*	CM
SIMON JM.		*	*	*	*	CM
GAUDIN M.		*	*	*	*	CM
PLUMAUGAT F.		*	*	*	*	CM
GUITTON MC.		*	*	*	*	CM
DENOU A.		*	*	*	*	CM
LELOUREC H.		*	*	*	*	CM
CHOUIN ML.		*	*	*	*	CM
CORNET V.		*	*	*	*	CM
DAUCE A.		*	*	*	*	CM
GREBAUT S.		*	*	*	*	CM
BOTTET Y.		*	*	*	*	CM

M : Maire ; AM : Adjoint(e) au Maire ; CM : Conseiller(e) municipal(e)

Source : procès-verbaux d'installation, Saint-Etienne-de-Montluc, 2004

Conception : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Saint-Hilaire-de-Clisson (1977-2001)

NOM (PREN.)	Age année élection	Profession	Scrutins municipaux				
			1977	1983	1989	1995	2001
DURAND J.	55 ans	Agriculteur	M	M	*	*	*
VINET L.	41 ans	Employé de bureau	CM	*	*	*	*
RIVIERE E.	56 ans	Agriculteur	CM	CM	*	*	*
BERTET G.	39 ans	Ebéniste	CM	*	*	*	*
GOISLOT M.	44 ans	Agricultrice	CM	*	*	*	*
PERRAUD MT.	38 ans	Agricultrice	CM	CM	*	*	*
DOUILLARD R.	49 ans	Agriculteur	CM	*	*	*	*
PAUVERT J.	45 ans	Agriculteur	CM	CM	*	*	*
COUTAND B.	32 ans	Electronicien	CM	AM	AM	*	M
BERTHELOT J.	43 ans	Instituteur	CM	*	*	*	*
BOUET J.	37 ans	Paysagiste	CM	CM	CM	*	*
GAUTHIER J.	39 ans	Agriculteur	CM	CM	*	*	*
MECHINEAU M.	27 ans	Agriculteur	AM	AM	M	M	*
JONCHERE JP.	34 ans	Forgeron	*	CM	CM	CM	CM
BEAUVINEAU F.	37 ans	Secrétaire	*	CM	CM	AM	*
RUAU M.	36 ans	Technicien bâtiment	*	CM	CM	*	*
PREDONZAN MT.	41 ans	Sans profession	*	CM	CM	CM	*
HERVOUET C.	39 ans	Chauffeur-livreur	*	CM	CM	*	*
BERTET M.	52 ans	Retraité	*	AM	AM	*	*
DOUILLARD C.	30 ans	Agriculteur	*	CM	AM	*	*
GUIOULLIER G.	40 ans	Conducteur d'engins	*	*	CM	AM	AM
MUSSET J.	39 ans	Secrétaire	*	*	CM	CM	*
POIRON J.	29 ans	Agriculteur	*	*	CM	*	*
SECHET V.	34 ans	Sans profession	*	*	CM	*	*
MECHINEAU J.	31 ans	Agriculteur	*	*	CM	CM	*
CHEVALLIER M.	43 ans	Agent de banque	*	*	*	AM	AM
POIRON J.	35 ans	Agriculteur	*	*	*	CM	CM
REULIER R.	39 ans	Agriculteur	*	*	*	CM	*
CLENET E.	39 ans	Agent de service	*	*	*	CM	CM
LE POGAM D.	37 ans	Agent Maîtrise	*	*	*	AM	*
BAHUAUD ML.	42 ans	Secrétaire Comptable	*	*	*	CM	*
ROUZET B.	31 ans	Mère au Foyer	*	*	*	CM	AM
LIMOUSIN F.	55 ans	Chauffeur BTP	*	*	*	CM	*
CLEMENT J.	31 ans	Urbaniste	*	*	*	*	AM
HOMMEAU D.	25 ans	Conducteur BTP	*	*	*	*	CM
PAVAGEAU D.	28 ans	Responsable Sports	*	*	*	*	CM
LEGEAI M.	37 ans	Adjointe administrative	*	*	*	*	AM
DURAND M.	44 ans	Agricultrice	*	*	*	*	CM
RONFLE V.	26 ans	Conseillère ESF	*	*	*	*	CM
DUGAST A.	53 ans	Agriculteur	*	*	*	*	CM
MECHINEAU MM.	48 ans	Institutrice spécialisée	*	*	*	*	CM

M : Maire ; AM : Adjoint(e) au Maire ; CM : Conseiller(e) municipal(e)

Source : procès-verbaux d'installation, Saint-Hilaire-de-Clisson, 2004

Conception : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Le Cellier (1977-2001)

NOM (PREN.)	Profession de l' élu	Scrutins municipaux				
		1977	1983	1989	1995	2001
DES JAMONIERES P.	Agriculteur	M	M	M	M	M
ATHIMON A.	Viticulteur	AM	AM	*	*	*
GOURET M.	Artisan électricien	AM	AM	AM	*	*
SERVANT M.	Agent PTT	AM	AM	AM	*	*
CHAPEAU M.	Agriculteur	AM	*	*	*	*
DEGUERVILLE C.	Institutrice	AM	AM	AM	AM	AM
GUILLET L.	Contremaître service des eaux	CM	*	*	*	*
HONORE A.	Boucher	CM	CM	CM	*	*
JOUY M.	Commerçant	CM	AM	CM	*	*
LETERTRE M.	Maçon	CM	CM	*	*	*
MARZELIERE J.	Agriculteur	CM	CM	*	*	*
MENET R.	Agriculteur	CM	CM	CM	*	*
RAVARD C.	Agriculteur	CM	*	*	*	*
RELEON J.	Agriculteur	CM	*	*	*	*
ROUAUD J.	Sans profession	CM	*	*	*	*
TERTRIN JP.	Artisan plâtrier	CM	CM	CM	AM	AM
WILLIAMSON P.	Transporteur	CM	CM	AM	*	*
BOURSIER F.	Conseiller pédagogique	*	CM	AM	*	*
CARO C.	Maraîchère	*	CM	CM	CM	*
CATTONI D.	Conducteur de travaux	*	CM	CM	AM	AM
CERQUEIRA A.	Inconnue	*	CM	*	*	*
CIDERE P.	Inconnue	*	CM	*	*	*
COINTET J.	Femme au Foyer	*	CM	AM	*	*
DESHAYES P.	Inconnue	*	CM	*	*	*
FRADIN J.	Inconnue	*	CM	*	*	*
HOURDEAU H.	Inconnue	*	CM	*	*	*
JAMIN C.	Inconnue	*	CM	*	*	*
PINEAU C.	Electricien	*	CM	CM	AM	AM
AUDRAIN JP.	Agriculteur	*	*	CM	CM	*
BODENEZ M.	Enseignante	*	*	CM	CM	*
BODIGUEL M.	Journaliste	*	*	CM	CM	*
DION Y.	Conseiller en formation	*	*	CM	AM	*
DUBOIS F.	Cadre bancaire	*	*	CM	*	*
GUERIN G.	Cadre commercial	*	*	CM	AM	AM
LEMERCIER Y.	Commerçant	*	*	CM	*	*
MOUSSET F.	Inspecteur d'assurance	*	*	CM	*	*
VETELE	Chauffeur de car	*	*	CM	CM	CM

M : Maire ; AM : Adjoint(e) au Maire ; CM : Conseiller(e) municipal(e)

Source : extraits procès-verbaux d'installation, Le Cellier, 2004
 Conception : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Le Cellier (1977-2001)
(suite)

NOM (PREN.)	Profession de l' élu	Scrutins municipaux				
		1977	1983	1989	1995	2001
CHAVENEAU J.	Cadre commercial	*	*	*	CM	CM
CHOLLET JP.	Ingénieur agronome	*	*	*	CM	CM
COLIN C.	Militaire en retraite	*	*	*	CM	CM
DAVID JM.	Technicien administratif	*	*	*	CM	CM
DE LA BRETESCHE C.	Conseillère d'insertion	*	*	*	CM	AM
FLAMENT M.	Kinésithérapeute	*	*	*	CM	*
LETORT R.	Chef d'équipe	*	*	*	CM	*
MARCHAND D.	Militaire de carrière	*	*	*	CM	*
PAGEAU Marcel	Garagiste	*	*	*	CM	*
PINEAU R.	Chef de fabrication	*	*	*	CM	*
VIRY D.	Agent de maîtrise production	*	*	*	CM	CM
AUDRAIN D.	Agriculteur	*	*	*	*	CM
BAHUAUD A.	Secrétaire médicale	*	*	*	*	CM
BEAULIEU M.	Infirmière	*	*	*	*	CM
CUSSONNEAU D.	Chef de production	*	*	*	*	CM
DOUILLARD M.	Coiffeuse	*	*	*	*	CM
JOLLIVET N.	Comptable - Mère au foyer	*	*	*	*	CM
LEBRUN C.	Employée de banque	*	*	*	*	CM
MOREL P.	Directeur de société	*	*	*	*	CM
PORCHET J.	Fonctionnaire Min. Intérieur	*	*	*	*	CM
ROCHER P.	Agriculteur	*	*	*	*	CM

M : Maire ; AM : Adjoint(e) au Maire ; CM : Conseiller(e) municipal(e)

Comparaisons intercommunales

Critère de comparaison	Commune-échantillon	Scrutins municipaux				
		1977	1983	1989	1995	2001
Part (%) des agriculteurs	Saint-Hilaire-de-Clisson	62	47	36	36	25
	Joué-sur-Erdre	65	47	37	42	21
	La Bernardière	38	27	27	20	20
	Le Cellier	41	22	17	9	13
	Saint-Etienne-de-Montluc	32	14	14	7	13
	Aigrefeuille-sur-Maine	*	*	21	16	11
Part (%) des femmes	Saint-Etienne-de-Montluc	9	21	24	31	48
	Saint-Hilaire-de-Clisson	18	20	27	40	40
	Le Cellier	12	17	22	22	35
	Aigrefeuille-sur-Maine	*	*	26	32	32
	Joué-sur-Erdre	18	21	16	21	21
	La Bernardière	0	13	13	13	13
Age année élection	Saint-Hilaire-de-Clisson	42	43	41	43	42
	Aigrefeuille-sur-Maine	*	*	45	44	46
	Joué-sur-Erdre	46	42	50	46	45

Source : extraits procès-verbaux d'installation, Le Cellier, 2004
Conception : V. Hervouet © CESTAN, 2005

Annexe 22 : Liste des aménageurs privés de l'Ouest de la France appartenant au SNAL

"Le SNAL (Syndicat national des Aménageurs Lotisseurs) est l'unique organisation professionnelle représentant aménageurs fonciers privés. Il regroupe 170 sociétés, soit 75% de la profession, réparties sur l'ensemble du territoire national de ses chambres régionales qui totalisent 35 000 parcelles soit près de 25 % de la production nationale de terrains à bâtir (www.snal.fr, 2005)

REGION BRETAGNE - PAYS DE LOIRE - CENTRE OUEST

Nom de l'aménageur	Siège social de l'aménageur	Département
Atlantique Foncier Immobilier	Quimper	29
Foncier Conseil Brest	Brest	29
Les Rives de l'Odet	Quimper	29
ECP	Betton	35
Foncier Conseil Rennes	Rennes	35
Groupe Launay	Rennes	35
SOGIL	Cenon	35
Terre Océane (ATL)	Rennes	35
Foncier Conseil Tours	Chambray-les-Tours	37
Ronce Lotisseur	Tours	37
SOFIAL Tours	Tours	37
Acanthe	Nantes	44
Ataraxia Aménagement	Nantes	44
Chevalier Daniel	La Chapelle-sur-Erdre	44
Foncier Conseil Nantes	Nantes	44
France Terre	Nantes	44
Jacques Méta Immobilier	Sainte-Luce-sur-Loire	44
Terre Océane - Ataraxia Aménagement	Saint-Herblain	44
AMEPRO	Orléans	45
Foncier Conseil Orléans	Orléans	45
SAFIM	Orléans	45
LHK	Laval	53
EPRIM Ouest	Ploeren	56
SOFIAL	Le Mans	72
Atlantique Terrains	Talmont-Saint-Hilaire	85
Ataraxia Lotir en France	Poitiers	86
Foncier Conseil Poitiers	Poitiers	86

Source : www.snal.fr, 2005

Prix "arturbain.fr"

"Les sociétés France Terre et Terre Océane (Groupe Ataraxia) ont remporté la mention "respect de l'environnement" du prix arturbain.fr 2003 pour l'opération "Parc résidentiel de la Vinalière" au Cellier (44) qu'elles ont réalisé en partenariat. Il s'agit d'une opération résidentielle de 58 maisons individuelles sur un terrain de 181 000 m² dont 36 % consacrés aux espaces communs ; la taille des lots s'échelonnent entre 1 200 et 3 000 m².

L'opération s'organise autour d'un parc public composé comme celui des grandes propriétés de la région.

Au nord, une allée plantée droite conduit à un espace circulaire centré sur un bassin.

Vers le sud, le parc suit le vallon qui mène à l'étang."

(www.snal.fr)

Annexe 23 : Evolution des structures routières dans douze communes-échantillon périurbaines nantaises ; état des lieux et prévisions en 2003

LE BIGNON

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
1980'	Construction de la pénétrante autoroutière Nantes - Bordeaux (A 83)
1990'	Construction du périphérique nantais (A 844 - RN 844 - RD 844)
2005 - 2006	Construction d'un giratoire sur la nationale Nantes -Bordeaux (RN 137)
2007	Elargissement de la liaison Le Bignon - Les Sorinières (RD 57)

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

AIGREFEUILLE-SUR-MAINE

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
1980'	Construction de la pénétrante autoroutière Nantes - Bordeaux (A 83)
1990'	Construction du périphérique nantais (A 844 - RN 844 - RD 844)
2007 - 2008	Construction d'une deuxième "ceinture nantaise"
2010 - 2015	Création d'un nouvel échangeur (n°3) sur l'autoroute A 83

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

SAINT-HILAIRE-DE-CLISSON

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
2005	Contournement nord et est de Clisson
2007 - 2008	Construction d'une deuxième "ceinture nantaise"
2010 - 2015	Création d'un nouvel échangeur (n°3) sur l'autoroute A 83

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

LA BERNARDIERE

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
2010 - 2015	Contournement sud de Clisson et nord de Montaigu

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

MAUVES-SUR-LOIRE

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
1980'	Construction de l'autoroute Nantes - Paris sans desserte locale (A 11)

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

LE CELLIER

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
1980'	Construction de l'autoroute Nantes - Paris sans desserte locale (A 11)
2010 - 2015	Création d'un nouvel échangeur sur l'autoroute A 11

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

OUDON

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
1980'	Construction de l'autoroute Nantes - Paris sans desserte locale (A 11)
2007 - 2008	Contournement pour poids lourds d'Oudon
2010 - 2015	Création d'un nouvel échangeur sur l'autoroute A 11
2010 - 2015	Aménagement d'un accès direct du bourg à la RN 23

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

HERBIGNAC

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
1990'	Construction de l'axe Guérande - La Baule (RD 99)
2010 - 2015	Construction de la "route bleue" Les Sables - Mont-Saint-Michel

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

NORT-SUR-ERDRE

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
2007 - 2008	Construction d'une deuxième "ceinture nantaise"
2010 - 2015	Construction de la contournante de Nort-sur-Erdre

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

JOUE-SUR-ERDRE

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
après 2003	Pas de projet en vue avant 2015

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

SAINT-ETIENNE-DE-MONTLUC

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
1980'	Construction de la voie rapide Nantes - Saint-Nazaire (RN 165 - 171)
2010 - 2015	Construction de la contournante de Saint-Etienne-de-Montluc

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

BOUEE

Entrée en service	Projets routiers avec impacts sur le dynamisme communal
1980'	Construction de la voie rapide Nantes - Saint-Nazaire (RN 165 - 171)
2010 - 2015	Construction de la contournante de Bouée
2010 - 2015	Construction d'un pont sur la Loire (un des scénarii possibles)

Source : entretien maires, V. Hervouet, 2003 ; suivi actualités, 2003-2005

Annexe 24 : Horaires des lignes d'autocars du réseau Atlantic desservant les douze communes-échantillon périurbaines nantaises entre le 30 août 2004 et le 3 juillet 2005

Ligne 62 : Veilligne - Geneston - Montbert - Nantes

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes			
Veilleigne	Centre	6H41		13H30	
Montbert	Centre	7H00	10H00	13H47	15H02
Le Bignon	Centre	7H07	10H09	13H54	15H09
Nantes	Pirmil	7H40	10H30	14H22	15H30
Nantes	Gare SNCF Sud	7H50		14H32	

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Vieilleigne					
Nantes	Gare SNCF Sud		12H23		16H23		18H23
Nantes	Pirmil	11H00	12H37	16H00	16H37	18H00	18H37
Le Bignon	Centre	11H23	12H59	16H22	17H22	18H22	19H04
Montbert	Centre	11H26	13H09	16H25		18H25	19H14
Veilleigne	Centre		13H24				

Source : site Internet www.cg44.fr

Lignes 4, 224, 190 : Nantes - Geneston - Aigrefeuille-sur-Maine - Clisson

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes						
Clisson	Gare SNCF ou Centre		6H41	6H33				
Remouillé	Centre	6H55	6H55		8H10	9H25	13H10	18H13
Aigrefeuille-sur-Maine	La Croix Moutard	6H57	6H57	6H57	8H12	9H29	13H13	18H15
Aigrefeuille-sur-Maine	Centre	6H58	6H58	6H58	8H15	9H30	13H15	18H16
Aigrefeuille-sur-Maine	Le Plessis	7H00	7H00	7H00	8H16	9H31	13H16	18H17
Aigrefeuille-sur-Maine	Le Haut Coin	7H03	7H03	7H03	8H17	9H32	13H17	18H19
Le Bignon	Trois Hermines	7H10	7H10	7H10	8H22	9H37	13H20	18H25
Nantes	Gare SNCF ou Baco	7H40	8H10	7H55	9H00	10H06	13H50	18H52

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Clisson						
Nantes	Gare SNCF ou Baco	7H00	12H25	16H36	17H05	17H15	17H45	18H08
Le Bignon	Trois Hermines	7H29	12H56	17H05	18H02	18H02	18H02	18H41
Aigrefeuille-sur-Maine	Le Haut Coin	7H34	13H02	17H10	18H08	18H08	18H08	18H47
Aigrefeuille-sur-Maine	Le Plessis	7H36	13H04	17H11	18H10	18H10	18H10	18H49
Aigrefeuille-sur-Maine	Centre	7H38	13H05	17H12	18H11	18H11	18H11	18H50
Aigrefeuille-sur-Maine	La Croix Moutard	7H41	13H06	17H13	18H12	18H12	18H12	18H51
Remouillé	Centre	7H43	13H10	17H17	18H15	18H15	18H15	18H54
Clisson	Gare SNCF ou Centre							19H23

Source : site Internet www.cg44.fr

Ligne 50 : Nantes - Saint-Etienne-de-Montluc - Savenay - Saint-Nazaire

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes				
Saint-Nazaire	Gare SNCF			7H15	12H05	
Savenay	Centre			8H00	13H05	17H05
Bouée	Le Chaillereau			8H08	13H13	17H13
Cordemais	Centre	7H00		8H15	13H20	17H15
St-Etienne-de-Montluc	Centre	7H15	7H30	8H23	13H30	17H25
Nantes	Gare SNCF Sud	7H58	8H15	9H08	14H10	18H03

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Saint-Nazaire				
Nantes	Gare SNCF Sud	11H55	16H05	16H50	17H18	18H18
St-Etienne-de-Montluc	Centre	12H40	16H48	17H40	18H10	19H05
Cordemais	Centre	12H50	16H59		18H25	19H15
Bouée	Le Chaillereau	12H58	17H06			19H22
Savenay	Centre	13H05	17H18			19H37
Saint-Nazaire	Gare SNCF	13H45	18H00			

Source : site Internet www.cg44.fr

Ligne 59 : Nantes - Saint-Etienne-de-Montluc

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes		vers St-Etienne	
St-Etienne-de-Montluc	Chêne Creux	7H10	7H45	17H15	18H43
St-Etienne-de-Montluc	La Rouillonnais	7H12	7H47	17H43	18H41
St-Etienne-de-Montluc	Lotissement Marigny	7H14	7H50	17H41	18H39
St-Etienne-de-Montluc	Centre	7H16	7H52	17H40	18H38
St-Etienne-de-Montluc	Route du Temple	7H18			
St-Etienne-de-Montluc	Rue de Nantes	7H20	7H57	17H37	18H35
St-Etienne-de-Montluc	Plessis de l'Angle	7H22	7H59	17H35	18H33
St-Etienne-de-Montluc	Petit Rouillonnais	7H23	8H01	17H33	18H31
St-Etienne-de-Montluc	Ecole Gaz	7H25	8H02	17H32	18H30
Nantes	Beauséjour	7H48	8H25	17H05	18H05

Source : site Internet www.cg44.fr

Ligne 40 : Nantes - Nort-sur-Erdre - Joué-sur-Erdre - Châteaubriant

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes					
Châteaubriant	Centre		6H05		6H40	6H55	7H45
Joué-sur-Erdre	Champ de foire		6H35	6H34	7H10	7H25	8H12
Nort-sur-Erdre	Gare SNCF	5H57	6H52	6H57	7H27	7H42	8H30
Nantes	Gare SNCF	6H48	7H50	7H45	8H28	8H42	9H18

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes				
Châteaubriant	Centre	8H45	12H15	14H40	16H05	17H05
Joué-sur-Erdre	Champ de foire	9H15	12H45	15H10	16H35	
Nort-sur-Erdre	Gare SNCF	9H32	13H03	15H27	16H53	
Nantes	Gare SNCF	10H25	13H58	16H19	17H41	18H41

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Châteaubriant					
Nantes	Gare SNCF		7H02	8H50	10H15	12H05	15H05
Nort-sur-Erdre	Gare SNCF	6H45	8H05	9H43	11H09	13H13	16H07
Joué-sur-Erdre	Champ de foire	7H05	8H17	9H57	11H23	13H27	16H24
Châteaubriant	Centre	7H55	8H45	10H28	11H56	14H00	16H55

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Châteaubriant				
Nantes	Gare SNCF	16H17	17H30	17H50	18H02	18H30
Nort-sur-Erdre	Gare SNCF	17H22	18H39	18H45	19H00	19H35
Joué-sur-Erdre	Champ de foire	17H40	18H57	19H06	19H17	
Châteaubriant	Centre	18H10	19H25		19H47	

Source : site Internet www.cg44.fr

Ligne 41 : Nantes - Nort-sur-Erdre - Saffré - Châteaubriant

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes								
Châteaubriant	Centre	6H05	6H15	7H15		10H15	12H15		16H35	
Nort-sur-Erdre	Gare SNCF	6H49	6H59	7H59	8H52	11H26	12H57	16H50	17H15	
Nantes	Gare SNCF	7H31	8H13	9H14	9H25	12H34	14H02	17H58	18H11	

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Châteaubriant				
Nantes	Gare SNCF	6H50	7H50	7H55	12H45	14H15
Nort-sur-Erdre	Gare SNCF	7H51	8H48	8H47	13H41	15H19
Châteaubriant	Centre		9H27		14H20	15H57

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Châteaubriant				
Nantes	Gare SNCF	15H45	16H55	17H30	18H23	18H30
Nort-sur-Erdre	Gare SNCF	16H45	18H01	18H36	19H24	19H31
Châteaubriant	Centre		18H42	19H17	20H05	20H12

Source : site Internet www.cg44.fr

Ligne Le Tamarin : Saint-Nazaire - Saint-Lyphard - Herbignac

Communes	Lieux d'arrêt	vers Herbignac				
Saint-Nazaire	Gare SNCF	8H25	10H00	11H25	12H10	14H10
Herbignac	Ranrouët	9H00	10H39	12H04	12H49	14H49
Herbignac	Champ de foire	9H07	10H44	12H09	12H54	14H54
Herbignac	Eglise	9H08	10H45	12H10	12H55	14H55
Herbignac	Ponnement	9H09	10H46	12H11	12H56	14H56
Herbignac	Marlais	9H11	10H48	12H13	12H58	14H58

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Herbignac			
Saint-Nazaire	Gare SNCF	15H50	17H24	17H48	19H21
Herbignac	Ranrouët	16H29	18H03	18H27	19H54
Herbignac	Champ de foire	16H34	18H08	18H32	19H59
Herbignac	Eglise	16H35	18H09	18H33	20H00
Herbignac	Ponnement	16H36	18H10	18H34	20H01
Herbignac	Marlais	16H38	18H12	18H36	20H03

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Saint-Nazaire				
Saint-Nazaire	Gare SNCF	6H50	7H35	9H07	10H44	12H09
Herbignac	Ranrouët	6H51	7H36	9H08	10H45	12H10
Herbignac	Champ de foire	6H52	7H37	9H09	10H46	12H11
Herbignac	Eglise	6H54	7H39	9H11	10H48	12H13
Herbignac	Ponnement	7H00	7H45	9H17	10H54	12H19
Herbignac	Marlais	7H40	8H25	9H57	11H34	12H59

Source : site Internet www.cg44.fr

Communes	Lieux d'arrêt	vers Saint-Nazaire			
Saint-Nazaire	Gare SNCF	12H54	14H54	16H34	18H32
Herbignac	Ranrouët	12H55	14H55	16H35	18H33
Herbignac	Champ de foire	12H56	14H56	16H36	18H34
Herbignac	Eglise	12H58	14H58	16H38	18H36
Herbignac	Ponnement	13H04	15H04	16H44	18H42
Herbignac	Marlais	13H44	15H44	17H24	19H21

Source : site Internet www.cg44.fr

Ligne 49 : Nantes - Mauves-sur-Loire - Le Cellier

Communes	Lieux d'arrêt	vers Le Cellier				vers Nantes			
Nantes	Gare SNCF	8H15	11H57	16H23	18H05	7H55	9H45	13H55	17H57
Mauves-sur-Loire	Eglise	8H45	12H29	16H53	18H42	7H15	9H20	13H30	17H30
Le Cellier	Centre	8H55	12H35	17H00	18H55	7H05	9H10	13H20	17H20
Le Cellier	Chambriant	9H07		17H05			9H07	13H05	17H05
Le Cellier	Vandel	8H59		17H15			8H59	13H13	17H15
Le Cellier	Clermont	8H57		17H17			8H57	13H17	17H17

Source : site Internet www.cg44.fr

Ligne SNCF : Nantes - Ancenis

Communes	Lieux d'arrêt	vers Ancenis				
Nantes	Gare SNCF	7H44	12H25	16H36	17H41	18H38
Mauves-sur-Loire	Gare SNCF	7H54	12H36	16H49	17H54	18H49
Le Cellier	Gare SNCF		12H40	16H55	17H59	18H54
Oudon	Gare SNCF	8H03	12H45	17H01	18H05	18H59
Ancenis	Gare SNCF	8H10	12H51	17H09	18H11	19H05

Source : www.voyages-sncf.com

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes				
Ancenis	Gare SNCF	6H50	7H09	7H45		
Oudon	Gare SNCF	6H57	7H17	7H52	13H12	18H36
Le Cellier	Gare SNCF	7H03	7H22	7H57	13H17	
Mauves-sur-Loire	Gare SNCF	7H07	7H26	8H01	13H21	18H42
Nantes	Gare SNCF	7H20	7H38	8H13	13H33	18H51

Source : www.voyages-sncf.com

Ligne SNCF : Nantes - Saint-Nazaire

Communes	Lieux d'arrêt	vers Saint-Nazaire							
Nantes	Gare SNCF	4H55	5H37	6H16	6H56	8H00	12H00	12H36	13H55
St-Etienne-de-Montluc	Gare SNCF	5H19	5H59	6H36	7H09	8H20	12H24	12H57	14H16
Savenay	Gare SNCF	5H31	6H09	6H49	7H19	8H33	12H36	13H10	14H28
Saint-Nazaire	Gare SNCF	5H50	6H25	7H12	7H38	8H56	12H54	13H34	14H45

Source : www.voyages-sncf.com

Communes	Lieux d'arrêt	vers Saint-Nazaire						
Nantes	Gare SNCF	17H05	17H40	18H34	19H07	19H44	22H18	23H23
St-Etienne-de-Montluc	Gare SNCF	17H27	18H02	18H56	19H30	20H03	22H42	23H45
Savenay	Gare SNCF	17H40	18H14	19H09	19H44	20H15	22H54	23H57
Saint-Nazaire	Gare SNCF		18H37	19H23	20H06		23H11	00H14

Source : www.voyages-sncf.com

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes					
Saint-Nazaire	Gare SNCF	6H08	6H49		8H03	12H44	14H02
Savenay	Gare SNCF	6H29	7H09	7H34	8H20	13H04	14H18
St-Etienne-de-Montluc	Gare SNCF	6H42	7H21	7H47	8H31	13H14	14H27
Nantes	Gare SNCF	7H06	7H43	8H10	8H48	13H34	14H50

Source : www.voyages-sncf.com

Communes	Lieux d'arrêt	vers Nantes						
Saint-Nazaire	Gare SNCF	14H53	17H04	18H25	18H47	19H36	21H20	23H23
Savenay	Gare SNCF	15H09	17H27	18H40	19H09	19H54	21H36	23H45
St-Etienne-de-Montluc	Gare SNCF	15H18	17H38	18H50	19H22	20H03	21H45	23H57
Nantes	Gare SNCF	15H41	18H00	19H09	19H43	20H20	22H09	00H14

Source : www.voyages-sncf.com

Annexe 25 : Etat de l'offre médicale spécialisée rare en Loire-Atlantique en 1992-1993

Structures ou spécialités médicales	Effectifs AN	Effectifs SN	Autres effectifs
SAMU	1	0	0
SMUR	1	1	0
Sages-femmes	19	2	4
Laboratoires d'analyse médicale	40	9	20
Cabinet de radiologie	16	6	8
Equipements matériels lourds	70	17	2
* dont angiographie	5	2	1
* dont sériographie	4	0	0
* dont scanographes	6	1	0
* dont appareils à radio-éléments artificiels	10	0	0
* dont imagerie par résonance magnétique	2	0	0
* dont circulation sanguine extra corporelle	3	0	0
* dont destruction transpariétale des calculs	1	0	0
* dont radiothérapie (oncologie)	7	1	1
* dont caissons hyperbares	0	0	0
* dont hémodialyse	32	13	0
Nombre de lits	1900	640	880
* dont soins de suite et de réadaptation	1100	280	350
* dont réadaptation fonctionnelle	230	140	0
* dont soins de longue durée	570	220	530
Hospitalisation en psychiatrie	5	1	4
* dont centre hospitalier spécialisé	0	0	2
* dont service spécialisé des hôpitaux	1	1	0
* dont centre psychothérapeutique	4	0	2
Spécialistes libéraux en psychiatrie	84	15	6
Praticiens hospitaliers en biologie	47	5	0
* dont biologie polyvalente	2	5	0
* dont bactériologie, virologie	9	0	0
* dont biochimie	11	0	0
* dont biologie cellulaire, histologie	6	0	0
* dont biophysique	0	0	0
* dont explorations fonctionnelles	3	0	0
* dont génétique	1	0	0
* dont hématologie génétique	5	0	0
* dont immunologie biologique	1	0	0
* dont parasitologie	4	0	0
* dont toxicologie et pharmacologie	5	0	0
Spécialistes libéraux en chirurgie	178	35	21
* dont chirurgie générale	16	5	1
* dont chirurgie orthopédique - traumatologique	15	2	3
* dont gynécologie et obstétrique	61	6	6
* dont ophtalmologie	53	11	10
* dont oto-rhino-laryngologie	15	7	1
* dont stomatologie	18	4	0

AN : agglomération nantaise ; SN : agglomération nazairienne

Source : Atlas de la santé dans les PDL, 1993

NB : L'offre médicale spécialisée plus banale (infirmierie, dentisterie, kinésithérapie ...) ne figure pas dans ce document

Structures ou spécialités médicales	Effectifs AN	Effectifs SN	Autres effectifs
Praticiens hospitaliers en chirurgie	48	14	5
* dont chirurgie polyvalente	4	0	2
* dont chirurgie générale et digestive	7	1	1
* dont chirurgie infantile	3	0	0
* dont chirurgie maxillo-faciale	1	0	0
* dont chirurgie orthopédique - traumatologique	8	3	0
* dont chirurgie plastique et reconstitutive	1	0	0
* dont chirurgie thoracique et cardiaque	3	0	0
* dont chirurgie urologique	5	1	0
* dont chirurgie vasculaire	2	0	0
* dont gynécologie et obstétrique	4	5	2
* dont neurochirurgie	3	0	0
* dont ophtalmologie	3	2	0
* dont oto-rhino-laryngologie	4	2	0
Praticiens hospitaliers en médecine	230	55	56
* dont stomatologie	2	0	1
* dont médecine polyvalente	13	10	15
* dont anatomie et cytologie pathologique	6	0	0
* dont anesthésiologie - réanimation chirurgicale	90	10	6
* dont cancérologie	1	0	0
* dont cardiologie et maladies cardio-vasculaires	7	3	1
* dont dermatologie	5	0	0
* dont endocrinologie et maladies métaboliques	3	1	0
* dont gastro-entérologie et hépatologie	4	1	0
* dont hématologie - hématologie-transfusion	5	1	0
* dont immunologie clinique	3	0	0
* dont maladies infectieuses et tropicales	1	0	0
* dont médecine du travail	2	0	0
* dont médecine interne	4	1	0
* dont médecine nucléaire	4	0	0
* dont néphrologie	6	2	0
* dont neurologie	2	0	0
* dont pédiatrie	6	5	0
* dont pneumologie	8	3	1
* dont radiologie	13	4	6
* dont radiothérapie	8	0	0
* dont réanimation médicale	4	2	0
* dont rééducation et réadaptation fonctionnelle	3	2	0
* dont rhumatologie	3	0	0
* dont psychiatrie polyvalente	27	10	26
Spécialistes libéraux en médecine	208	58	35
* dont anesthésie	33	5	3
* dont cardiologie	36	11	4
* dont dermatologie	33	7	7
* dont gastro-entérologie et hépatologie	19	5	4
* dont pédiatrie	28	5	3
* dont radiologie	40	14	10
* dont radiothérapie	4	2	1
* dont rhumatologie	15	9	3
Effectifs totaux (part de l'offre totale)	947 (71%)	218 (17%)	161 (12%)

AN : agglomération nantais ; SN : agglomération nazairienne

Source : Atlas de la santé dans les PDL, 1993

Annexe 26 : Niveau d'équipements de base des communes-échantillon périurbaines nantaises en 1998

les 36 équipements de base de l'INSEE	"Communes-échantillon" périurbaines nantaises											
	Nor	SEt	Her	Aig	Cel	Oud	Big	Mau	Jou	SHi	Ber	Bou
Ambulance	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0
Banque-caisse épargne	3-4	2	2	3-4	1	0	1	1	0	0	0	0
Boucherie-charcuterie	2	3-4	3-4	2	1	1	2	0	1	1	0	0
Boulangerie-Pâtisserie	3-4	3-4	2	2	1	1	2	2	1	1	1	0
Bureau de Poste	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
Bureau de tabac	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
Centre de secours	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0
Cinéma	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collège	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Dentiste	5-8	3-4	3-4	2	1	1	1	1	0	0	0	0
Droguerie-quincaill.	3-4	2	5-8	1	0	1	0	1	0	1	0	0
Ecole primaire	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1
Electricien	2	3-4	2	1	1	1	1	1	0	2	1	0
Epicerie-supérette	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0
Garage	5-8	3-4	5-8	3-4	3-4	2	3-4	1	1	2	1	0
Gendarmerie-police	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Hôpital-clinique	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Infirmier	2	3-4	3-4	1	2	1	0	2	3-4	0	0	0
Laboratoire médical	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Librairie-papeterie	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Maçon	3-4	3-4	5-8	0	3-4	2	2	0	0	0	1	0
Magasin de chaussures	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Magasin de meubles	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Magasin de vêtements	3-4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Magasin d'électrom.	3-4	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Masseur-kinésithér.	3-4	5-8	3-4	2	1	1	1	2	1	1	0	0
Médecin généraliste	5-8	5-8	5-8	3-4	2	1	3-4	2	2	1	1	0
Notaire	2	2	2	1	2	0	0	0	1	0	0	0
Perception	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Pharmacie	2	2	2	1	1	1	1	1	1	0	0	0
Plâtrier-peintre	9 +	5-8	5-8	3-4	5-8	5-8	3-4	3-4	0	3-4	3-4	3-4
Plombier-menuisier	9 +	9 +	9 +	5-8	9 +	9 +	5-8	5-8	5-8	3-4	3-4	2
Salon de coiffure	5-8	5-8	3-4	2	2	1	2	1	2	1	1	0
Station-service	3-4	2	5-8	2	0	0	1	0	1	1	0	0
Super-hypermarché	2	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Vétérinaire	3-4	1	1	0	1	0	0	0	2	0	0	0
TOTAL SUR 36	34	32	30	27	23	20	19	17	17	12	12	3

Source : Inventaire communal, INSEE, 1998

Nor : Nort-sur-Erdre

Big : Le Bignon

SEt : Saint-Etienne-de-Montluc

Mau : Mauves-sur-Loire

Her : Herbignac

Jou : Joué-sur-Erdre

Aig : Aigrefeuille-sur-Maine

SHi : Saint-Hilaire-de-Clisson

Cel : Le Cellier

LBe : La Bernardière

Oud : Oudon

Bou : Bouée

Annexe 27 : Liste des enseignes commerciales présentes dans plusieurs fois dans les espaces marchands périphériques nantais ou dans le centre-ville de Nantes en 2004

Type ou nom de l'activité commerciale	Zones d'implantation commerciale								
	ASH	ASR	BLN	OCR	PDN	PSB	SSB	TZC	CVN
Station service (Hyper)								7	
Agence de voyages (Hyper)								6	
Manège pour enfants								6	
Camaïeu								5	
E. Leclerc (Hyper)								5	
Espace Enfants (Hyper)								5	
Banque Populaire								4	
Brice								4	
Cafétéria (Hyper)								4	
Célio								4	
Claire's accessoires								4	
Espace culturel (Hyper)								4	
France Télécom								4	
Jennyfer								4	
La Brioche Dorée								4	
Laurent Cerrer								4	
Mag' Presse								4	
Mister Minit								4	
Naf-Naf								4	
Pimkie								4	
Visual optique								4	
Bijouterie (Hyper)								3	
Boulangier								3	
Cinq à sec								3	
Crédit Agricole								3	
Eram								3	
Etam								3	
Flunch								3	
Formul'								3	
France Arno								3	
Jacqueline Riu								3	
La Générale d'Optique								3	
La Poste								3	
Mac Donald's								3	
Nocibé Parfumerie								3	

Source : relevés personnels, V. Hervouet, 2004, 2005

ASH : Atlantis Saint-Herblain

ASR : Atout Sud Rezé

BLN : Beau lieu Nantes

OCR : Océane Rezé

PDN : Paradis Nantes

PSB: Pôle Sud Basse Goulaine

SSB : Saint Séb' Boulevard

TZC : Toutes les zones commerciales

CV : Centre-ville de Nantes

Type ou nom de l'activité commerciale	Zones d'implantation commerciale								
	ASH	ASR	BLN	OCR	PDN	PSB	SSB	TZC	CVN
Station service (Hyper)								7	
Agence de voyages (Hyper)								6	
Manège pour enfants								6	
Camaïeu								5	
E. Leclerc (Hyper)								5	
Espace Enfants (Hyper)								5	
Banque Populaire								4	
Brice								4	
Cafétéria (Hyper)								4	
Célio								4	
Claire's accessoires								4	
Espace culturel (Hyper)								4	
France Télécom								4	
Jennyfer								4	
La Brioche Dorée								4	
Laurent Cerrer								4	
Mag' Presse								4	
Mister Minit								4	
Naf-Naf								4	
Pimkie								4	
Visual optique								4	
Bijouterie (Hyper)								3	
Boulangier								3	
Cinq à sec								3	
Crédit Agricole								3	
Eram								3	
Etam								3	
Flunch								3	
Formul'								3	
France Arno								3	
Jacqueline Riu								3	
La Générale d'Optique								3	
La Poste								3	
Mac Donald's								3	
Nocibé Parfumerie								3	

Source : relevés personnels, V. Hervouet, 2004, 2005

ASH : Atlantis Saint-Herblain

ASR : Atout Sud Rezé

BLN : Beau lieu Nantes

OCR : Océane Rezé

PDN : Paradis Nantes

PSB: Pôle Sud Basse Goulaine

SSB : Saint Séb' Boulevard

TZC : Toutes les zones commerciales

CV : Centre-ville de Nantes

Type ou nom de l'activité commerciale	Zones d'implantation commerciale								
	ASH	ASR	BLN	OCR	PDN	PSB	SSB	TZC	CVN
Opensport								2	
Orcanta								2	
Phildar								2	
Pier Import								2	
Quick								2	
Ronald Land								2	
San Marina								2	
Self à sec								2	
Séphora								2	
Sergent Major								2	
Société Générale								2	
Star International								2	
Station de lavage (Hyper)								2	
Top Net								2	
Tout Compte Fait								2	
Un Jour Ailleurs								2	
Alain Afflelou								1	
Alain Manoukian								1	
Amazone								1	
André								1	
Bata								1	
Burton								1	
Cabinet médical								1	
Carré Pointu								1	
Commissariat de Police								1	
Crédit Industriel de l'Ouest								1	
Darjeeling								1	
Devernois								1	
Electricité de France								1	
Elite Coiffure Paris								1	
Elytis								1	
Epil Center								1	
Equipa								1	
Esprit								1	
For Men								1	
Galerie - Expo								1	
Guzzi								1	
H & M								1	
Kiosque Presse								1	
Kiosque Tabac								1	

Source : relevés personnels, V. Hervouet, 2004, 2005

ASH : Atlantis Saint-Herblain

ASR : Atout Sud Rezé

BLN : Beau lieu Nantes

OCR : Océane Rezé

PDN : Paradis Nantes

PSB: Pôle Sud Basse Goulaine

SSB : Saint Séb' Boulevard

TZC : Toutes les zones commerciales

CV : Centre-ville de Nantes

Type ou nom de l'activité commerciale	Zones d'implantation commerciale								
	ASH	ASR	BLN	OCR	PDN	PSB	SSB	TZC	CVN
La Compagnie des Petits								1	
L'Atelier du Chocolat								1	
Le Comptoir des Cotonniers								1	
Look Voyages								1	
Malin Plaisir								1	
Manpower								1	
Mim								1	
New Man								1	
Nex China Town								1	
Okaïdi								1	
Optic 2000								1	
Optical Center								1	
Opticien Krys								1	
Petit Bateau								1	
Piazza d'Italia								1	
Point Soleil								1	
Princesse Tam-Tam								1	
Rapid' Couture								1	
Saint-Algue								1	
SFR								1	
Soho								1	
Tanéó								1	
Ulysse								1	
Un Deux Trois								1	
Victoria								1	
Virgin Mégastore								1	
Zara								1	

Source : relevés personnels, V. Hervouet, 2004, 2005

ASH : Atlantis Saint-Herblain

ASR : Atout Sud Rezé

BLN : Beau lieu Nantes

OCR : Océane Rezé

PDN : Paradis Nantes

PSB: Pôle Sud Basse Goulaine

SSB : Saint Séb' Boulevard

TZC : Toutes les zones commerciales

CV : Centre-ville de Nantes