



**HAL**  
open science

# Structuration et représentation des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne : une approche par l'offre commerciale et les mobilités

Damien Delaville

## ► To cite this version:

Damien Delaville. Structuration et représentation des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne : une approche par l'offre commerciale et les mobilités. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2018. Français. NNT : 2018PA01H012 . tel-02402405

**HAL Id: tel-02402405**

**<https://theses.hal.science/tel-02402405>**

Submitted on 10 Dec 2019

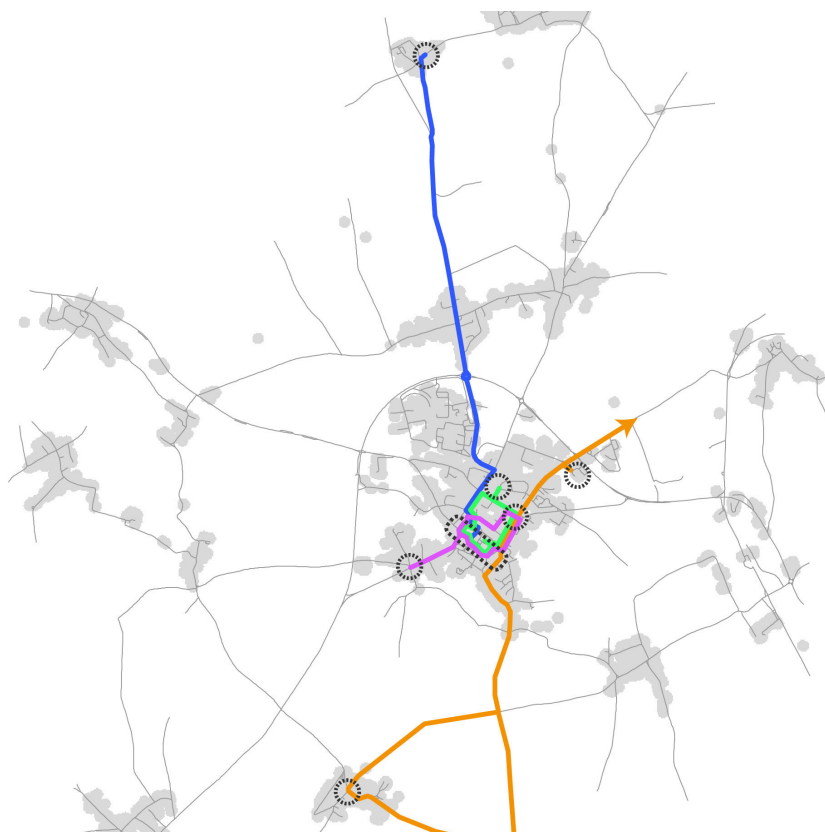
**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

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

# Structuration et représentation des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne.

Une approche par l'offre commerciale et les mobilités.

**Damien Delaville**



Thèse pour obtenir le grade de docteur de l'Université Paris 1 en géographie et en aménagement

Réalisée sous la direction de **Nadine Cattan** et d'**Antoine Brès**

Présentée et soutenue publiquement à Paris le 4 juillet 2018

## Membres du jury :

**Antoine Brès**, Docteur/HDR en urbanisme et aménagement, chercheur UMR Géographie-cités

**Nadine Cattan**, Directrice de recherche au CNRS

**Xavier Desjardins**, Professeur à l'Université Paris 4, Président

**Antoine Fleury**, Chargé de recherche au CNRS

**Nathalie Lemarchand**, Professeure à l'Université Paris 8, Rapporteur

**Martin Vanier**, Professeur Université Paris-Est, Ecole d'urbanisme de Paris, Rapporteur





# **Structuration et représentation des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne.**

Une approche par l'offre commerciale et les mobilités.



# RÉSUMÉ

Cette thèse porte sur les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne, c'est-à-dire des espaces bâtis discontinus, de taille petite et moyenne, insérés dans un tissu urbain lâche. Partant de l'offre commerciale, des pratiques associées et d'un ensemble de mobilités, cette thèse analyse ces espaces dans une approche relationnelle pour saisir les mécanismes qui sous-tendent les dynamiques des espaces d'urbanisation dispersée. L'approche s'inscrit dans le sillage des travaux récents qui opèrent un changement de focale en considérant ces espaces pour leurs caractéristiques propres et non par rapport aux espaces dominants des métropoles. L'enjeu est de proposer une vision critique sur la manière dont ils s'organisent au-delà des considérations et des représentations portées par les politiques et les aménageurs sur la dépendance et le déclin de ces espaces. La thèse développe une méthodologie mixte qui combine des approches quantitatives et la réalisation d'entretiens et de cartes mentales permettant de saisir les représentations des habitants dans quatre terrains. Le croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis ont permis de mettre en évidence quatre formes contrastées de dispersion allant de la petite ville à l'habitat diffus. Le choix des terrains d'étude situés à moins de deux heures de Paris reflète cette diversité. Les espaces d'urbanisation dispersée ont été étudiés finement tout d'abord à partir de la structure commerciale qui a montré une évolution contrastée du nombre de points de vente au regard de leurs fonctions au cours des quinze dernières années et une concentration des commerces dans les bourgs et les petites villes. Dans un deuxième temps, l'approche relationnelle a interpellé les liens qu'entretiennent ces espaces avec leur environnement et notamment avec Paris. Par cette analyse, elle met en avant la capacité de ces espaces à se structurer, à participer à des systèmes urbains et à s'inscrire dans des échanges réciproques et non univoques avec de grands pôles urbains.

# ABSTRACT

This thesis deals with the scattered urbanization areas of the Paris metropolis. Combining the commercial offer, diversity of practice and mobilities, this thesis analyzes these areas in a relational approach to understand the mechanisms underlying their dynamics. We will approach the subject through the prism of recent works, using a new method that considers these areas for their own characteristics and not in relation to the dominant metropolis areas. The issue is to suggest a critical vision on the way they organize, beyond the traditional considerations and representations carried by politics and planners on the dependency and decline of these areas. Using a mixed methodology (quantitative approach, interview, and "mental maps"), we will try to understand the inhabitants' representations in 4 research areas. Four different types of dispersion from the small town to the scattered housing are highlighted, by crossing population patterns and built area morphology. The research fields are located within a two-hour drive from Paris and reflect this diversity. The scattered urbanization areas were finely studied starting with their commercial structure. We thus noticed a contrasted evolution in the number of stores and a concentration of shops in towns over the last 15 years. In a second stage, the interpersonal approach focussed on the links between these areas and their environment, particularly with Paris. Through this analysis, it highlights the capacity of these areas to be structured, to participate in urban systems and to be part of mutual exchanges with large regional hubs.



# REMERCIEMENTS

Je remercie Antoine Brès pour m'avoir suivi lors mon mémoire de master, permis de débiter ma carrière professionnelle en intégrant en 2010 l'agence d'architecture et d'urbanisme Brès+Mariolle et dirigé pour la réalisation de cette thèse. Au cours des années passées au sein de l'agence, j'ai pu réaliser, sous sa direction, mes premiers pas dans la recherche académique en participant à la réalisation d'études pour le PUCA, le PREDIT et l'ANR. En 2012 la participation à l'Atelier International du Grand Paris a été l'occasion de poursuivre ces activités de recherche et de rencontrer Nadine Cattan. Je suis reconnaissant envers Nadine d'avoir accepté de diriger cette thèse, de m'avoir accordé sa confiance, ainsi que pour son soutien, ses conseils, sa disponibilité et je la remercie de m'avoir transmis son exigence intellectuelle et scientifique.

Je remercie Xavier Desjardins, Antoine Fleury, Nathalie Lemarchand et Martin Vanier d'avoir accepté de participer à mon jury de thèse.

Pendant ces années, en plus de mon activité professionnelle et de doctorant, il m'a été donné l'opportunité d'enseigner. Pour cela, je remercie particulièrement Béatrice Mariolle, Marie-Ange Jambu et Bernadette Laurencin et plus largement les enseignants et le personnel de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture Paris Belleville pour leur accueil au sein de l'équipe pédagogique.

Merci à l'ensemble des membres de l'UMR Géographie-Cités qui m'ont accompagné dans toutes les phases de ce travail, notamment à Arnaud Banos, Martine Laborde, Véronique Degout, et plus particulièrement à Ludovic Chalonge qui a toujours été présent, m'a épaulé dans mes analyses, m'a apporté son expertise précieuse. Je remercie également Anaïs,



Anne-Cécile, Julie, Matthieu, Paul, Robin, Thibault, Ulysse, et l'ensemble des doctorants du laboratoire pour leur aide, pour les journées studieuses passées dans une ambiance conviviale Rue du Four.

Je pense aussi à ma famille : Marc, Lydie, Emeline et Séverine qui m'ont encouragé, qui ont été un soutien sans faille tout au long de ces années, à Paris comme à Blois, et qui ont activement participé à la relecture de cette thèse. Merci à Charlotte qui a été présente à mes côtés, m'a encouragé et soutenu, notamment par ses traitements ostéopathiques. J'ai également une pensée particulière pour Bernard qui m'a accompagné depuis mon enfance et avec qui j'aurais été heureux de pouvoir partager en famille cette journée du 4 juillet 2018.

Je remercie enfin Jean-Christophe, Nicolas, Sabine, Mathilde et Sébastien pour leur aide précieuse, mais aussi Alex, Antoine, Elie, Amélie, Aurélien, Benjamin, Jérôme, Xavier, pour les moments de détente passés ensemble à Paris, à Bordeaux, en voyages à travers l'Europe, sur des pistes d'escrime ou lors de concerts de Bruce Springsteen.

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE .....</b>	<b>11</b>
<b>PARTIE 1 : LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE AU PRISME DES STRUCTURES DE PEUPEMENT ET DU COMMERCE .....</b>	<b>23</b>
INTRODUCTION DE LA PARTIE 1.....	25
CHAPITRE 1 : LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE AU-DELÀ DES PRÉJUGÉS : ÉTAT DE L'ART .....	27
CHAPITRE 2 : LE COMMERCE DE PROXIMITÉ DANS LA LITTÉRATURE ET LES POLITIQUES PUBLIQUES. QUELLE SPÉCIFICITÉ DES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE ? .....	61
CHAPITRE 3 : DÉFINIR LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE DE LA MÉTROPOLE PARISIENNE. UNE MÉTHODOLOGIE AU CROISEMENT DE LA MORPHOLOGIE ET DU PEUPEMENT .....	99
CONCLUSION DE LA PARTIE 1.....	143
<b>PARTIE 2 : LE COMMERCE DE PROXIMITÉ VECTEUR DES DYNAMIQUES TERRITORIALES DES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE .....</b>	<b>145</b>
INTRODUCTION DE LA PARTIE 2.....	147
CHAPITRE 4 : RECOMPOSITION DE L'OFFRE COMMERCIALE DE PROXIMITÉ DANS L'URBAIN DISPERSÉ. ENTRE CONCENTRATION ET DIFFUSION.....	149
CHAPITRE 5 : DES PÔLES DE COMMERCE QUI RENFORCENT LES PETITES VILLES ET LES BOURGS .....	187
CONCLUSION DE LA PARTIE 2.....	223

<b>PARTIE 3 : LES PRATIQUES DE MOBILITÉ RÉVÉLATRICES DE CENTRALITÉS DANS LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE .....</b>	<b>227</b>
<b>INTRODUCTION DE LA PARTIE 3.....</b>	<b>229</b>
<b>CHAPITRE 6 : LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS AU REGARD DES PRATIQUES D'ACHATS .....</b>	<b>231</b>
<b>CHAPITRE 7 : MOBILITÉS INDIVIDUELLES ET MULTI-TERRITORIALITÉS DES HABITANTS DE L'URBAIN DISPERSÉ .....</b>	<b>265</b>
<b>CONCLUSION DE LA PARTIE 3.....</b>	<b>312</b>
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE.....</b>	<b>315</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>329</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>347</b>
<b>TABLES DES FIGURES ET DES TABLEAUX .....</b>	<b>359</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>369</b>





# INTRODUCTION GÉNÉRALE

En 1976, dans l'ouvrage « La rurbanisation ou la ville éparpillée », Gérard Bauer et Jean-Michel Roux mettent en avant l'apparition d'un nouveau phénomène d'urbanisation en France et déjà ancien aux États-Unis : la rurbanisation (Bauer et Roux 1976). Leurs travaux montrent que les limites entre secteurs urbains et ruraux ne répondent plus à des délimitations franches. Cela traduit une « ruralisation des villes » ou une « urbanisation des campagnes ». La recherche académique et les acteurs de la planification en France ont intégré ces espaces à leur cadre théorique ce qui a conduit à une remise en question des relations qui associaient jusqu'alors villes et campagnes. Sous l'impulsion du Rapport Mayoux, publié en 1979, intitulé « Demain, l'espace. L'habitat individuel péri-urbain », le terme de périurbain s'est rapidement diffusé dans la littérature francophone pour désigner ces espaces hybrides.

Quarante ans après la sortie de l'ouvrage de Bauer et Roux, l'analyse de ces espaces s'est diversifiée. Elle s'est largement étendue dans le champ de la géographie et dans les documents d'urbanisme. Les espaces périurbains deviennent ainsi une catégorie spatiale à part entière définie par les instituts statistiques nationaux et font désormais l'objet de règlements destinés à encadrer leur développement. Les enjeux liés à ces espaces ont été réappropriés par la presse généraliste et ils sont devenus un sujet de discussion et d'intérêt pour le grand public. Dans les journaux, le développement de la périurbanisation est généralement présenté comme un phénomène subi par les citoyens du fait des difficultés d'accès au logement dans les grands centres urbains, ou au contraire associé à un goût retrouvé de ces mêmes citoyens pour les campagnes. La périurbanisation est également parfois présentée comme une « *forme d'urbanisme insoutenable pour la collectivité [...], générant de multiples dégradations environnementales, qui contribuerait à rendre plus difficile l'accès aux services*

*publics indispensables au maintien de la cohésion sociale*» (Billard et Brennetot 2009). Alors que les français continuent de privilégier une installation dans ces zones périurbaines, depuis les années 2000 les politiques publiques, notamment les lois Grenelle, tendent à endiguer ce phénomène et à favoriser des urbanisations dans les centres urbains à proximité des transports en commun. Dans ce contexte, des débats s'instaurent sur le degré d'urbanité de ces espaces et sur la place occupée par les mobilités durables dans des espaces périurbains présentés comme étant dévolus au « tout automobile », et non durables.

## Renouveler les approches

Terme de nature générique, la périurbanisation recouvre aujourd'hui une multitude de définitions qui englobent différentes approches (morphologique, sociologique, économique, pratique de mobilité). Depuis une quinzaine d'années, les débats consacrés aux espaces périurbains se sont densifiés et les regards portés sur la question se sont diversifiés. L'idée d'espaces dépendant des pôles urbains et des mobilités automobiles n'est plus le seul portrait développé, et un changement d'approche est mis en œuvre par plusieurs auteurs (May et al. 1998, Thomsin 2001, Berger 2004, Cailly et Dodier 2007, Vanier 2008, Rougé et al. 2013 ; Brès 2015,) qui considèrent les espaces périurbains « *comme un territoire à part entière, doté de ses propres logiques spatiales* » (Vanier 2008, p.75). Aujourd'hui, le terme de périurbain est assez connoté dans la littérature généraliste. Il renvoie à des espaces et à des modes d'organisations et fonctionnements contrastés et parfois opposés et n'est peut-être plus vraiment un révélateur des réalités de ces espaces. Il apparaît nécessaire de se détacher de cette notion afin de s'inscrire dans un cadre d'analyse renouvelé permettant de mettre en valeur ces nouvelles approches. Dans le sillage de ces travaux, cette thèse s'est emparée de la notion d'espaces d'urbanisation dispersée (Barattucci 2006) qui permet d'opérer un changement de focale et de considérer ces espaces d'après leurs caractéristiques propres et non par rapport aux espaces dominants des métropoles et des villes. Ils sont ainsi étudiés et définis à partir de leurs caractéristiques morphologiques. La notion d'espaces d'urbanisation dispersée permet de repenser l'analyse de ces espaces hybrides qui sont encore souvent différenciés en termes de périurbains ou de ruraux. Cette notion est englobante et les espaces d'urbanisation dispersée peuvent ainsi être constitués aussi bien d'espaces dits ruraux que d'espaces dits périurbains qui sont des espaces bâtis en cours d'urbanisation hérités de l'organisation rurale du territoire. Ils sont composés d'espaces bâtis discontinus, de taille

petite et moyenne, insérés dans un tissu urbain lâche. L'objectif de cette recherche est de questionner à nouveau leur fonctionnement, et de proposer une analyse innovante de ces espaces.

## PROBLÉMATIQUE ET HYPOTHÈSES

Cette thèse interroge les catégories spatiales couramment mobilisées pour définir les espaces d'urbanisation dispersée à partir d'une analyse croisée de la distribution, de la population et de l'offre commerciale, d'une part, et des pratiques de mobilité des habitants, d'autre part. L'objectif est de dépasser les constats structurels habituellement portés sur ces espaces généralement qualifiés de périurbains ou de ruraux afin d'en proposer une analyse renouvelée. Elle s'appuie sur les nouvelles approches prônées depuis quelques années par une partie de la recherche académique qui met en avant une analyse endogène ne prenant plus les centres urbains comme point de référence. Si ces approches sont aujourd'hui bien présentes dans les débats, elles demeurent encore assez rares. Dans ce contexte, deux questionnements guident cette thèse. Le premier porte sur la manière dont ces espaces s'organisent au-delà des considérations et des représentations portées par les politiques et les aménageurs sur la dépendance et le déclin de ces espaces qui sont vus en négatif par rapport aux pôles urbains. Il s'agit ainsi de se dégager des analyses habituelles qui présentent ces espaces comme homogènes. Aussi la question est posée dans cette thèse de voir dans quelle mesure les espaces d'urbanisation dispersée sont-ils dotés d'une organisation propre et en quoi s'intègrent-ils à des systèmes urbains à plusieurs échelles ? Le deuxième questionnement porte sur les représentations que les usagers ont de leur territoire au regard de leurs pratiques de mobilités. Comment les mobilités des habitants au sein des espaces d'urbanisation dispersée s'organisent-elles ? En quoi ces mobilités révèlent-elles une structure spatiale originale de ces espaces, fondée sur une articulation entre des polarités de portées variées ?

Trois hypothèses fondent cette thèse. La **première hypothèse** porte sur la constitution des espaces d'urbanisation dispersée. Ces espaces font face à une relative invisibilité vis-à-vis de secteurs plus denses. Ils sont peu étudiés et parfois considérés comme homogènes au sein de catégories statistiques. Nous posons ici l'hypothèse qu'au contraire, ces **espaces sont complexes et marqués par une grande diversité de leurs caractéristiques** géographiques qui conduit à les différencier tant du point de vue de leur organisation



morphologique, que de la distribution de leurs structures de peuplement. Certains de ces espaces disposent d'éléments tels que des pôles de commerces, des lieux d'emplois, de loisirs, des caractéristiques paysagères, tous à même de promouvoir et de renforcer leur attractivité. Cette structure a-t-elle une influence sur la distribution des commerces et les pratiques de mobilités ? La **deuxième hypothèse posée dans cette thèse est celle d'une relative autonomie et d'une attractivité d'une partie de ces espaces**. Celle-ci fait écho aux travaux de Martine Berger et de Lionel Rougé qui ont montré l'émergence dans le périurbain d'un processus d'autonomisation qui « *se manifeste par une diversification des schémas de mobilité, l'utilisation plus intense des ressources locales, et un meilleur ancrage territorial* » (Rougé et al. p26). Il s'agit dans cette thèse d'observer si les mêmes processus sont à l'œuvre dans les espaces d'urbanisation dispersée. Au-delà de ces pratiques de proximité, nous faisons l'hypothèse que les usagers de ces espaces ont des pratiques de mobilité complexes qui se déploient à plusieurs échelles combinant des déplacements en provenance et en direction de grands pôles urbains, mais également de proximité. Enfin, la **troisième hypothèse** formulée porte sur le **renouvellement et l'adaptation des espaces d'urbanisation dispersée face aux grandes mutations territoriales**. Dans un contexte de déclin de la trame commerciale de proximité, généralement mis en avant sous le terme de désertification, cette thèse soutient que le retrait de l'offre commerciale dans ces espaces n'est pas plus marqué qu'ailleurs, mais répond à des processus de réorganisation qui traduisent des renouvellements de la structure spatiale. Certains de ces espaces ont des dynamiques positives et sont en capacité de maintenir des structures commerciales dynamiques que ce soit dans les centres-villes au sein de rues commerçantes ou en bordure des espaces bâtis autour de supermarchés. Face à ces évolutions, comment l'organisation du commerce de proximité et des pratiques de mobilité évolue-t-elle au sein de ces espaces ? Face à ces mutations, quels sont les enjeux et les conséquences de la planification et de l'action publique ?

## SITUATION DE RECHERCHE ET MATÉRIAUX

Cette thèse procède à une analyse des espaces d'urbanisation dispersée en croisant à la fois les objets et les échelles d'études. Elle développe une méthodologie où se rencontrent des approches quantitatives et qualitatives nommée approche méthodologique mixte. Elle se base sur l'analyse de trois matériaux : un corpus de données portant sur l'ensemble de la métropole parisienne qui permet de faire émerger sa structure et de repositionner les

résultats d'une enquête par questionnaires menée sur quatre terrains d'études qui interrogent les pratiques de déplacements des habitants et leurs représentations du territoire, et enfin un regard porté sur les politiques publiques mises en œuvre.

## **La situation de recherche**

Réalisée sans financement, cette thèse a été menée pendant quatre années, jusqu'en 2017 en parallèle de mon activité professionnelle d'urbaniste, chargé de projets au sein de l'agence Brès+Mariolle. Bien qu'elle soit réalisée sur mon temps personnel, il est difficile de dissocier totalement les travaux réalisés hors de l'agence pour les besoins et dans le cadre de cette thèse, de certains menés dans mon travail pour des études et des projets de recherche de l'agence. L'origine de ce projet est intimement liée aux différents programmes de recherches de l'agence (PUCA, PREDIT) portés par Antoine Brès ayant pour objet les espaces d'urbanisation dispersée et qui teintent le parti pris de cette thèse. En 2013, la participation de l'agence au projet «FRUGAL, les Figures Rurales de l'Urbain Généralisé au filtre des mobilités durables» dirigé par Francis Beaucire dans le cadre du programme ANR Ville et bâtiments durables a été le déclencheur qui nous a mené au dépôt de ce projet. Du fait de ma participation active à ce programme, mes recherches personnelles se sont inscrites dans le cadre méthodologique développé et, réciproquement, certains de mes travaux y ont été intégrés (chapitre 5). Certaines approches et méthodes développées dans cette thèse qui constituent la base de l'analyse des espaces d'urbanisation dispersée ne peuvent donc pas être dissociées de travaux conjoints menés avec Antoine Brès (chapitre 3). Toutefois, cette thèse est le fruit d'une réflexion personnelle tant en termes de données mobilisées, que de matériaux collectés pour les besoins propres de cette recherche (questionnaires, enquêtes, cartes mentales), et constitue une étude inédite des espaces d'urbanisation dispersée.

## **Approche comparative et multi-échelles**

Cette thèse analyse la structure et le fonctionnement des espaces d'urbanisation dispersée dans un contexte métropolitain. Il s'agit de proposer une approche qui analyse leur intégration dans des systèmes territoriaux. Nous avons choisi d'analyser spécifiquement la métropole parisienne. Ce choix se base sur deux critères principaux. Tout d'abord, en France, Paris

est la métropole qui intègre les plus grands contrastes de densité humaine allant du centre de l’Haussmannien, à l’habitat diffus en passant par les capitales régionales qui bordent l’Île-de-France. Enfin, par sa grande étendue, elle intègre plus qu’ailleurs une multiplicité de formes variées d’espaces d’urbanisation dispersée dont les caractéristiques seront analysées dans cette thèse. S’il existe des définitions administratives et politiques de la métropole, aucune ne correspond et ne répond à des périmètres fonctionnels et leur utilisation ne nous a pas semblé adaptée. La littérature scientifique propose généralement une vision multipolarisée et réticulée de la métropole s’appuyant sur un réseau de grandes et moyennes villes (Saint-Julien et al. 2007, Cattani 2010, 2013, Pumain 2013, Gilli 2005, Halbert 2010, Berroir et al. 2017). Pour analyser les espaces d’urbanisation dispersée qui participent à ces systèmes, ou du moins ceux localisés dans un périmètre entier et continu qui inclut les villes participant à cette métropole, un périmètre d’étude théorique de deux heures en voiture autour de Paris est délimité. L’un des grands enjeux est de permettre un positionnement de ces espaces et de leurs dynamiques comparativement à d’autres. Comparer permet de mettre en évidence les similarités, mais surtout de faire émerger les spécificités de l’urbain dispersé, qu’elles concernent les dynamiques démographiques, économiques ou encore les pratiques de mobilités. Les analyses menées sont multi-échelles et s’appuient sur plusieurs découpages territoriaux.

Une des approches développées dans cette thèse est l’observation des espaces d’urbanisation à partir de l’échelle la plus fine possible, celle des établissements humains (diffus, hameaux, bourgs, villes...), qui permet de définir leur structure. Près de 116 500 établissements humains composent les espaces d’urbanisation dispersée situés à moins de deux heures de Paris. L’enjeu, à cette échelle, est de voir comment s’organise la population dans l’espace, si, à niveau égal de population, les établissements humains disposent des mêmes atouts en matière de commerces, et enfin, s’ils ont la même capacité à structurer leur territoire. L’objectif est de confirmer l’hypothèse posée selon laquelle les espaces d’urbanisation dispersée sont hétérogènes et répondent à une diversité de formes et de fonctionnements. La deuxième échelle mobilisée est celle des intercommunalités, supports des politiques locales d’aménagement du territoire. Les espaces d’urbanisation dispersée de la métropole parisienne sont découpés en 540 intercommunalités, chacune composée de nombreux établissements humains. Cette échelle d’analyse met en évidence les différences de structuration des espaces bâtis et permet de comprendre les processus de réorganisation de l’offre de commerce au regard des politiques locales de planification.

## Quatre terrains d'études

Il apparaît essentiel de dépasser l'analyse comparative des espaces d'urbanisation sur un grand territoire et d'ouvrir la réflexion sur des analyses plus fines, plus proches, permettant de mieux appréhender leur fonctionnement et les pratiques des habitants. Pour ce faire, quatre terrains d'études qui correspondent à quatre intercommunalités (Bonnevalais, Pays Neslois, Romorantinais et Pays Créçois) sont choisis. Le choix de ces quatre terrains s'est fondé sur les caractéristiques propres des terrains comme la morphologie de l'habitat et en fonction de leur position relative dans la métropole parisienne, notamment en termes de distance à Paris et aux pôles régionaux. Ils présentent des caractéristiques communes qui permettent d'établir leur comparabilité, mais également leurs différences ce qui conduit à interroger le rôle de leur structure physique. Nous avons ainsi disposé d'un spectre suffisamment large de configurations territoriales pour répondre à nos hypothèses de recherche.

## Une approche méthodologique mixte

La méthodologie mise en œuvre est mixte s'appuyant à la fois sur des approches quantitatives et qualitatives. L'approche quantitative mobilise des bases de données statistiques et cartographiques portant sur la sociodémographie, le commerce, les mobilités et la morphologie (issues des grands instituts nationaux). Le commerce constitue un indicateur permettant de qualifier la structure des espaces et des villes (Metton 1984, Soumagne 1996, Guermond et Lemarchand 1996, Delage 2012). Des bases de données conséquentes et originales portant sur la localisation des établissements humains et des commerces ont également été construites spécifiquement pour cette thèse. Cette démarche mobilise des concepts, outils et méthodes issus de différents domaines : géographie quantitative et analyse spatiale, géomatique et systèmes d'informations géographiques, théories de l'accessibilité. Ces différentes approches ont plusieurs objectifs : définir les structures bâties des espaces d'urbanisation dispersée puis de les classer pour montrer leur diversité ; analyser l'évolution de la distribution de l'offre commerciale afin de montrer les processus de recomposition spatiale ; observer les polarités commerciales et d'analyser leur implantation dans l'espace public (Fleury et al. 2012, Desjardins et Fleury 2014, Delaville 2016, Araldi et Fusco 2017) et les pratiques de consommation de proximité (Lemarchand 2016) ; analyser les pratiques de mobilité pour montrer les liens existants entre les espaces d'urbanisation dispersée et les pôles urbains.

Les enquêtes par questionnaire, réalisées auprès d'usagers de chacun des quatre terrains d'études retenus, constituent un matériau important de cette recherche. Elles portent à la fois sur des habitants, des actifs, et des touristes fréquentant ces espaces. Il s'agit de recueillir les pratiques territoriales des usagers selon plusieurs temporalités et de faire émerger les représentations et les constructions mentales qu'ils s'en font. Des données sur leurs déplacements quotidiens, leurs mobilités exceptionnelles, leurs pratiques de consommation et la manière dont ils s'approprient leur territoire ont été élaborées. Elles permettent de comprendre leurs déplacements et de saisir leurs perceptions des territoires. La réalisation des questionnaires s'est accompagnée d'une discussion avec chaque enquêté permettant de recueillir son discours et d'affiner sa réponse. Plusieurs séries d'enquêtes ont été menées entre 2014 et 2016. Au total, plus de cent vingt personnes ont été interrogées, réparties de manière équitable entre les différents terrains d'études.

En complément de ces matériaux, cette thèse mobilise les enjeux politiques sous-jacents à ces espaces de l'urbain dispersé. Pour ce faire, des entretiens ont été réalisés auprès d'acteurs institutionnels. Une analyse des lois et des documents de planification a également été réalisée, méthode fréquemment utilisée dans la recherche en aménagement, nécessaire pour replacer les enjeux politiques et de l'aménagement du territoire dans leur contexte (Desjardins 2014). Dans les espaces d'urbanisation dispersée, nous nous sommes trouvés confrontés à une absence généralisée de documents de planification locaux (SCOT, PLUi). Aussi, face au défaut de planification locale, l'analyse des situations rencontrées s'est révélée être plus complexe et limitée que ce qui était initialement imaginé et attendu. Dans ce cas de figure, la recherche repose principalement sur une lecture analytique des lois successives portant sur l'urbanisme commercial et sur l'étude du discours d'acteurs de l'aménagement que nous avons rencontré.

Les méthodes utilisées qu'elles soient quantitatives, qualitatives ou contextuelles permettent la constitution d'un corpus de données étoffé. L'exploitation conjointe et croisée des données recueillies autorise à interroger les hypothèses et à répondre à la problématique.

## PLAN DE LA THÈSE

La première partie de la thèse a pour objectif de placer la réflexion portée sur les espaces d'urbanisation dispersée au regard du cadre théorique constitué des recherches académiques déjà menées. Dans le chapitre 1, l'analyse de la littérature portant sur les nouveaux secteurs d'urbanisation montre leur complexité et la multiplicité des outils mobilisés pour les observer. Cette analyse permet de légitimer notre approche typologique par la morphologie des espaces, et le commerce existant, et de définir les méthodes retenues. Le deuxième chapitre porte sur les grandes mutations de la trame commerciale. Il laisse émerger les enjeux spécifiques propres aux espaces d'urbanisation dispersée, précise leur prise en compte dans les politiques publiques d'aménagement commercial et par les acteurs économiques et locaux. Enfin, discutant la thèse d'espaces d'urbanisation dispersée considérés comme homogènes, le chapitre 3 cherche à définir et identifier les formes d'organisation de ces espaces dans le périmètre métropolitain de Paris. Une analyse des formes et des structures de peuplement permet de définir des degrés de dispersion dans un périmètre d'étude délimité par un isochrone de deux heures en voiture autour de Paris. La sélection de quatre terrains est également précisée dans ce chapitre.

La deuxième partie est consacrée à l'offre en commerces de proximité des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne. Face au constat d'une diminution du nombre de points de vente des commerces de proximité en France, l'objectif de cette partie est d'analyser la structure commerciale et les processus de reconfiguration spatiaux en cours dans les espaces d'urbanisation dispersée afin de mettre en évidence leur diversité et de nuancer la thèse d'une désertification commerciale. Cette analyse est menée à deux échelles, d'une part institutionnelle avec les intercommunalités, et d'autre part fonctionnelle avec les pôles de commerces créés dans cette thèse pour comprendre les dynamiques commerciales. Les analyses réalisées dans le chapitre 4 qualifient et positionnent l'offre commerciale et ses dynamiques au regard des pôles urbains. Elles mettent en évidence une grande variété des processus en fonction des degrés de dispersion et une dynamique de concentration des commerces alimentaires dans les communes les plus peuplées. Puis, dans le chapitre 5, à partir de la notion de pôle de commerce, des zooms sont opérés dans les espaces bâtis. Ils permettent d'affiner les premiers résultats et de mettre en évidence la capacité des petites villes et des bourgs à se développer et à structurer les pratiques des habitants dans l'urbain dispersé.

Enfin, la troisième partie s'intéresse aux déplacements à l'œuvre dans les quatre terrains d'études et met en évidence la multiplicité des réseaux individuels qui les parcourent. Les pratiques sont différenciées en fonction de leur récurrence dans le temps. Tout d'abord, dans le chapitre 6, les pratiques quotidiennes sont observées au regard des boucles de déplacements et des pratiques d'achats et mettent en avant la complexité des parcours, de leur portée spatiale allant du local au métropolitain, et des motifs qu'elles intègrent. Enfin, par l'analyse de l'ensemble des mobilités des enquêtés sur l'année et des mobilités résidentielles effectives dans les terrains d'études, le chapitre 7 qualifie l'ensemble des lieux fréquentés selon les motifs de déplacement en montrant la diversité de leurs échelles et leurs inscriptions spatiales variées. Il met en évidence la multiplicité des distances parcourues et l'ancrage plus ou moins fort des habitants. Le croisement des pratiques de mobilités avec les cartes mentales et les discours des usagers portant sur les représentations qu'ils se font des espaces fréquentés, permettra de comprendre ce qu'est une ville.







# **PARTIE 1 : LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE AU PRISME DES STRUCTURES DE PEUPELEMENT ET DU COMMERCE**



## INTRODUCTION DE LA PARTIE 1

Les espaces dits périurbains, et plus généralement les espaces urbanisés « d'entre-deux » situés « entre ville et campagne », constituent depuis plusieurs dizaines d'années de nouveaux secteurs de développement urbain. Bien que leur prise en compte par la littérature scientifique et les acteurs politiques soit assez ancienne, ils font face à une relative invisibilité et une méconnaissance de leurs fonctionnements vis-à-vis de secteurs plus denses. La perception de ces espaces est multiple, et ces derniers renvoient à une grande variété d'imaginaires, de formes d'organisation réelles ou supposées, souvent contradictoires. Les images véhiculées par les médias sur ces espaces sont généralement négatives et portent aussi bien sur la non-durabilité des modes de vie de leurs habitants que sur leur devenir incertain face à une désertification démographique et commerciale des petites villes. Depuis une quinzaine d'années, le débat scientifique tend à se diversifier, faisant émerger de nouvelles problématiques et de nouvelles approches qui proposent des visions contrastées se démarquant de celles jusqu'alors couramment posées.

Afin de mettre en avant la diversification des approches, le chapitre 1 analysera les différents processus qui ont conduit depuis les années 1960 à la prise en compte de nouvelles formes d'urbanisation par les acteurs de l'action publique, par la littérature scientifique, et à leur définition (périurbanisation, suburbanisation, ville diffuse,...). À partir d'un état de l'art, nous mettrons en évidence les différents champs et approches qui se sont développés et nous justifierons l'usage du terme « d'espaces d'urbanisation dispersée » pour nommer ces espaces. Afin de comprendre leur organisation, le champ de la géographie du commerce est mobilisé. La thèse se base sur la triple hypothèse que ces espaces sont complexes et marqués par une grande diversité de leurs caractéristiques ; qu'ils disposent d'une relative autonomie

et sont attractifs ; et qu'ils sont en capacité de s'adapter et de se renouveler face aux grandes mutations territoriales.

Puis dans le chapitre 2, à partir d'une synthèse de la littérature et du cadre juridique de l'action publique, nous verrons les grandes évolutions de l'offre commerciale de proximité constatées en France depuis les années 1960 et les enjeux que cela pose pour les espaces d'urbanisation dispersée. Ces espaces ont longtemps été les grands oubliés des politiques publiques et les mutations observées de l'offre commerciale sont principalement le fait d'initiatives privées.

Enfin, le chapitre 3 développe une méthode d'analyse originale des espaces d'urbanisation dispersée basée sur la morphologie et la distribution des structures de peuplement. Il met en avant la spécificité des espaces d'urbanisation dispersée par rapport aux pôles urbains et leur forte hétérogénéité. Il définit également les périmètres d'étude retenus respectivement dans la métropole parisienne et les quatre terrains spécifiques.

Cette première partie définit le cadre théorique et méthodologique nécessaire à la compréhension et à la définition des espaces d'urbanisation dispersée. Leurs caractéristiques sont analysées sous une double entrée. D'un côté, elle est basée sur l'offre de commerces de proximité disponible au regard des pratiques de mobilités liées à la consommation, et de l'autre, sur les caractéristiques physiques des structures de peuplement des espaces d'urbanisation dispersée qui fixent la structure de ces territoires. Le croisement de ces deux approches propose une vision renouvelée des espaces d'urbanisation dispersée qui met en avant leur hétérogénéité et interroge sur leur fonctionnement et leur capacité à se structurer.

# CHAPITRE 1 : LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE AU-DELÀ DES PRÉJUGÉS : ÉTAT DE L'ART

Ce chapitre met en contexte la prise en compte, dans la littérature scientifique et par les acteurs publics de l'aménagement, de nouveaux espaces et formes d'urbanisation qui participent à un retournement des approches et à une remise en cause des oppositions centre/périphérie. Nous commençons par décrire l'émergence de ces nouvelles formes d'urbanisation à travers une synthèse des approches scientifiques en analysant notamment l'apparition de la notion de périurbain qui conduit à un retournement de la dichotomie ville et campagne. Puis, afin de s'extraire des préjugés qui entourent le périurbain, la notion d'espaces d'urbanisation dispersée est retenue afin de montrer la large palette de situations qu'elle peut recouvrir. Elle s'accompagne d'un changement de focale qui consiste à les analyser à partir d'eux-mêmes et non pas seulement en négatif par rapport aux pôles urbains. Enfin, nous procédons à un examen des connaissances scientifiques portant sur la géographie du commerce afin de mettre en avant le rôle du commerce dans la compréhension, la différenciation et l'organisation des espaces d'urbanisation dispersée.

# 1. L'ÉMERGENCE DE LA PÉRIURBANISATION EN FRANCE

Le développement depuis les années 1950 de nouvelles formes d'urbanisation a conduit à une modification des formes d'habiter en Europe et en Amérique. L'extension des villes provoquant une urbanisation des espaces qui les environnent, et la croissance endogène d'espaces ruraux se traduisent par une mutation de l'organisation des territoires et une transformation des modes de vie urbains et ruraux. Les espaces périphériques des grandes villes et les espaces plus ruraux sont aujourd'hui les nouveaux espaces de croissance démographique sur le territoire national. Pourtant, ils n'en demeurent pas moins aujourd'hui des espaces peu étudiés, ou analysés en fonction des dynamiques des grandes villes, qui ne permettent pas de cerner leur identité et leur fonctionnement. Aujourd'hui ces espaces, généralement appelés périurbains, sont souvent montrés comme façonnés par la « *dépendance automobile* » (Dupuy, 1999) et leurs habitants comme majoritairement issus de classes moyennes, allant travailler quotidiennement dans des villes et y réalisant leurs achats dans les centres commerciaux situés en périphérie.

## 1.1. L'appropriation de nouvelles formes d'urbanisation par la littérature

Le mot « urbanisation » est introduit pour la première fois dans la littérature scientifique en 1867 dans la « Théorie Générale de l'Urbanisation » d'Idelfonso Cerda. Ce mot correspond alors à « *l'acte de convertir en urbs un champ ouvert ou libre* »<sup>1</sup>(Lopez de Aberasturi 2005). Il définit un processus de mutation de l'espace conduisant à la création ou à l'extension de villes. Longtemps attaché au fait urbain, à des notions de densité, de centralité, et de grande taille des espaces bâtis, ce mot s'est largement diffusé. Par la suite, son sens a évolué et, selon les auteurs et les époques, ne traduit plus les mêmes dynamiques (Barattucci 2006). L'urbanisation ne concerne plus seulement les villes, mais intègre de nouveaux espaces de croissance et de mutation de petite taille.

---

1 La citation complète dans le texte est la suivante : « *Mais le mot urbs, [...] dénote et exprime tout ce que pouvait contenir l'espace circonscrit par le sillon ouvert avec l'aide des bœufs sacrés. On peut donc dire qu'en ouvrant ce sillon, les Romains urbanisaient l'enceinte et tout ce qu'elle contenait. L'ouverture de ce sillon était une véritable urbanisation, c'est-à-dire l'acte de convertir en urbs un champ ouvert ou libre* » dans Idelfonso Cerda, CERDA I., 2005, La théorie générale de l'urbanisation, Antonio Lopez de Aberasturi (dir.), Nouvelle éd, Besançon, les Éd. de l'imprimeur (Collection Tranches de villes ; Librairie de l'architecture et de la ville), p.181.

### 1.1.1. L'apparition de la «rurbanisation»

Le processus d'urbanisation est « *jusqu'aux années 1960, synonyme de concentration urbaine, de migrations de campagnes vers villes* » (Dematteis 1997). Il traduit alors un modèle de regroupement de la population dans les villes, marqué par la création d'une forte densité humaine. Dans les années 1960, Jean Gottman décrit l'urbanisation comme une mutation des modes d'habiter et non plus comme un changement de destination des sols. L'urbanisation est alors un « *processus économique et social, politique et culturel qui conduit l'humanité vers de nouvelles formes de civilisations de plus en plus urbaines au sens de non agricoles, caractérisées par des formations d'une grande densité et par des implantations totalement séparées du travail de la terre* » (Gottmann 1965). Au cours des années 1970, l'acception donnée au terme urbanisation dans le champ de la géographie évolue de nouveau avec le renouvellement des recherches portant sur les relations ville-campagne. Le terme urbanisation est désormais également employé pour les espaces les moins denses et ruraux. Les mutations démographiques observées « *entre les années 1960 et 1980, [montre] une inversion de tendance [d'exode rural] concernant tous les pays du monde industrialisé, qui a déstabilisé les représentations spatiales de l'urbanisation* » et a provoqué « *une dissociation entre le concept d'urbanisation et la notion de concentration dans l'espace de sorte à associer ce concept à une déconcentration croissante* » (Dematteis 1997). Dès lors le sens du mot urbanisation évolue et tend à caractériser toutes les formes et processus de croissance des espaces bâtis indifféremment de leur taille et de leur densité. C'est en ce sens que nous définirons l'urbanisation. Elle caractérise le processus morphologique de mutation du sol en un espace bâti sans préjuger de sa localisation. Depuis une cinquantaine d'années, de nombreux chercheurs ont observé dans les pays industrialisés l'apparition de nouvelles formes d'urbanisation marquées par un desserrement de l'urbain ou suburbanisation (Van Den Berg et al. 1982, Choay 1994, Le Jeannic 1997, Bordreuil 2000, Berroir et Cattan 2006), ou une croissance endogène du rural (Thomsin 2001).

Cette apparition de nouveaux secteurs d'urbanisation situés dans des espaces d'entre-deux a conduit à une remise en question des relations qui associaient jusqu'alors villes et campagnes (Barattucci 2006, Baxandal et Ewenn 2001, Joo 2009). La vision traditionnelle de la séparation entre villes et campagnes est repensée. Les villes et les campagnes, qui disposent jusqu'alors de formes d'organisation morphologique et de fonctions distinctes, ont peu à peu muté (Hervieu et Viard 1998). Dans les villes, la continuité du bâti n'est plus un critère suffisant permettant de les définir. Parfois des parties s'en détachent géographiquement tout



en continuant d'entretenir des relations avec le centre. Sortant de la disjonction habituelle entre villes et campagnes, l'appréhension des territoires se complexifie. Désormais, selon Bernardo Secchi, la proportion des territoires que l'on peut nommer distinctement soit ville, soit campagne, est très faible (Secchi in Grosjean 2010).

En France, la prise en compte de ces secteurs d'entre-deux en cours d'urbanisation a entraîné un renouvellement des problématiques développées dans la géographie rurale. Les mutations, qui progressivement touchent le monde rural, amènent ainsi les chercheurs à élargir leurs champs d'études. L'espace rural n'est plus considéré seulement comme le support d'activités économiques productives. Il devient davantage résidentiel, et urbain avec l'arrivée de citadins qui continuent de travailler en ville, et apportent des changements dans les modes de vie (Choay 1994, Berger 1999). La géographie rurale commence à s'intéresser aux activités et aux populations non agricoles. Plus généralement, au cours des années 1970, on observe une évolution des recherches : de l'étude des relations entre villes et campagnes - principalement d'un point de vue démographique lié aux effets de l'exode rural (Pitie 1979, Beteille 1981) - a peu à peu émergé celle de ces nouveaux espaces, marquée par l'apparition du terme de « *rurbanisation* » (Bauer et Roux 1976).

### **1.1.2. Le périurbain, des approches pluridisciplinaires**

Depuis la parution des travaux de Bauer et Roux sur la rurbanisation, de nombreux chercheurs (géographes, sociologues, ruralistes, économistes...) se sont emparés de ces nouveaux espaces. Leurs travaux montrent que les limites entre secteurs urbains et ruraux n'ont pas cessé de se complexifier et ne répondent plus à des limites franches. Ils sont mixtes, nourris par une interpénétration d'espaces variés sur le plan morphologique, paysager, fonctionnel, autant que sur celui de leurs usages. À la fin des années 1970, le rapport Mayoux (Mayoux 1979) tend à imposer le terme de périurbanisation dans la littérature francophone. Le périurbain définit alors des espaces à faible densité nouvellement construits, sans continuité de l'habitat avec l'agglomération urbaine, où les constructions pavillonnaires sont prédominantes. L'idée d'une urbanisation imbriquant des systèmes urbains et ruraux disparaît telle que définie dans la rurbanisation, de même que la référence à l'espace rural.

La multiplication des études monographiques menées sur ces espaces d'entre-deux et la multiplicité des processus observés ont conduit à l'apparition d'une abondance de

terminologies pour les définir : « rurbanisation », « périurbanisation », « suburbanisation », « contre-urbanisation », « ville diffuse », « exurbanisation »... Les chercheurs ont étudié ces espaces à partir de différentes approches : morphologique (Barrattucci 2006, Charmes 2011), démographique (Thomsin 1998), de la structuration (Dodier et al. 2012), de la mobilité (Berger 1999), de la gouvernance (Rougé et al. 2013). Les travaux révèlent qu'en fonction des terrains, et des approches retenues, de multiples formes caractérisent ces nouvelles urbanisations. Du point de vue de la morphologie et des processus d'urbanisation, les chercheurs désignent « *ces urbanisations au moyen de notions telles que : la déconcentration, la diffusion, la discontinuité, la dispersion, la fragmentation, l'éparpillement* » des espaces urbanisés (Barrattucci 2006, p.38). Certains auteurs considèrent même que la périurbanisation « *se déploie ailleurs que dans la périphérie des villes et autrement que sous la forme d'une urbanisation au sens propre* » (Roux et Vanier, 2008, p.11).

## **1.2. La périurbanisation, entre renaissance du rural et urbanisation des campagnes**

Dans la littérature scientifique, la distinction entre ville et campagne demeure une approche centrale dans l'étude de la périurbanisation. L'analyse de ces espaces périurbains est généralement reliée à deux interprétations divergentes de la dichotomie ville-campagne. Ces deux interprétations prennent comme point de repère, soit la ville, soit la campagne. Ainsi, l'« *urbanisation des campagnes* » (Juillard 1961) inclut ainsi les espaces ruraux dans le développement et le fonctionnement du système urbain. Tandis que la « *renaissance rurale* » (Kayser 2004) marque une rupture, dans le temps long, du déclin des campagnes et de leur « *agricolisation* » (Berger et al., 1976),

Ainsi, là où le phénomène de suburbanisation conduit à observer un processus de dilution de la ville vers les espaces périphériques, la contre-urbanisation voit une croissance depuis les pôles ruraux déjà constitués au détriment de la ville-centre. Mais la contradiction entre l'idée de dépendance fonctionnelle à la ville (lecture urbano-centrée) et celle d'un attrait pour les valeurs propres de la campagne (lecture ruraliste) met en fait l'accent sur l'inscription multiscalaire du phénomène périurbain. À petite échelle, il peut apparaître comme la manifestation d'une concentration de plus en plus forte de la population dans les agglomérations, mais il se traduit à grande échelle par une déconcentration de plus en plus

avancée dans les espaces ruraux.

### 1.2.1. Des espaces perçus comme dépendants de la ville

La ville, en tant qu'espace urbain compact et continu, est encore aujourd'hui souvent présentée comme un modèle de référence dans la façon d'appréhender les territoires (Lévy, 2013) et, ainsi que le soulignent Nadine Cattan et Sandrine Berroir, pour certains chercheurs, « *la métaphore centre-périphérie est encore une image récurrente pour penser l'étalement urbain en Europe* » (Berroir et Cattan, 2006). Les représentations de la périurbanisation selon ce modèle mettent en opposition ce qui est ville et ce qui ne l'est pas. Ils décrivent des processus d'urbanisation de la ville dans ses espaces périphériques. L'analyse de la périurbanisation à travers une lecture urbaine conduit à une vision formalisant une urbanisation en couronnes successives, définies par l'ancienneté de leur constitution et de leur pénétration dans l'espace agricole. Elle met en avant une dilution des espaces bâtis de la ville vers les espaces ruraux. Le développement de la périurbanisation répond à une recherche de la population de quitter la ville pour des espaces ruraux (recherche d'un habitat pavillonnaire, d'un prix du foncier bas, d'une densité des espaces bâtis plus faible, etc.) tout en conservant des liens avec elle : emploi, services, commerces, ....

L'influence des espaces centraux, ou unités urbaines au sens de l'INSEE, sur les espaces périurbains est indiscutable. La distance aux pôles d'emplois métropolitains a une influence sur la dépendance des habitants à ces pôles. Ainsi, « *quand les métropoles s'agrandissent, la distance au centre s'affirme comme un critère majeur de différenciation des communes. La différence sociologique entre les communes périurbaines les plus éloignées et celles qui sont le plus proches en témoigne* » (Charmes 2011, p. 53). La dépendance des espaces périurbains aux espaces urbains se retrouve également dans les modes de vie. Les espaces périurbains répondent en effet à un urbain généralisé (Choay 1993) dont les habitants sont du point de vue des modes de vie aussi urbains que les citadins (Dodier et al. 2012). En ce sens, les espaces périurbains participent aux espaces métropolitains. Dans cette analyse du territoire, les espaces périurbains sont décrits en négatif et sont présentés comme dépendants de la ville et des espaces centraux. Cette vision de l'espace à partir de la ville dense consacre une vision pessimiste du « périurbain » relégué à un rôle de zone tampon, de frange entre urbain et rural où il est alors défini comme « *un gradient d'urbanité qui correspond à la partie non agglomérée des aires urbaines* » (Lévy, 2013). La prise en compte de cette différenciation

bi-partie amène à caractériser le périurbain en fonction de la distance au centre, de critères spatiaux, sociaux et de modes de vie.

### 1.2.2. Un développement issu d'un redéploiement récent du rural

La sémantique et les outils statistiques officiels développés en France, et en Europe en général, ont aujourd'hui évacué le rural en tant qu'espace d'étude à part entière. Les espaces ruraux, et les populations qui les habitent, sont observés et « *déterminé(s) par défaut, en tant que masse résiduelle de ce qui n'est pas urbain* » (Houillon et Thomsin, 2001). Pourtant, depuis des années, les limites entre secteurs urbains et ruraux n'ont cessé de se complexifier et ne répondent plus aujourd'hui à des limites franches. La diffusion des modes de vie urbains aux espaces périurbains et ruraux ne doit pas masquer l'existence de formes spatiales différentes entre espaces urbains, ruraux et périurbains. Travailler avec des territoires aux compositions de plus en plus mixtes, nourris par une interpénétration d'espaces variés sur le plan morphologique, fonctionnel et de leurs usages est aujourd'hui une nécessité (Chalas et Dubois-Taine, 1997, Hervieu et Viard 1998, Donadieu 2003, Ascher 2004).

La géographie ruraliste des vingt dernières années vise à réintégrer les espaces ruraux comme des espaces à part entière et non comme des espaces interstitiels ou résiduels. Les analyses sont fondées sur les espaces ruraux et non sur les villes, s'opposant à l'idée d'une dilution, d'un étalement, d'une croissance infinie de l'urbain au détriment du rural (Grosjean 2010), et à celle d'une intégration des campagnes par les villes telle que nous l'avons présentée dans la partie précédente (Barattucci 2006). En ce sens, les termes « d'extension du bâti » ou de « croissance urbaine » sont privilégiés pour désigner la croissance des espaces urbanisés dans les espaces ruraux plutôt que celui d'urbanisation qui renvoie selon eux à la ville. Ainsi, pour Laurence Thomsin, l'analyse de cet « espace rural rurbanisé » doit être considérée comme issue d'un développement récent des espaces ruraux, où il faut « *mener l'observation des distributions des densités en prenant pour zone de référence, non pas l'espace urbain, mais l'espace rural* » (Thomsin, 1998). Cette dynamique correspond à la transformation des espaces ruraux plutôt qu'au déploiement de nouvelles formes d'urbanisation depuis la ville. D'un point de vue morphologique, elle voit l'émergence de nouvelles formes d'habitat dans les espaces anciennement ruraux, dessinant une ville diffuse, moins dense et plus rurale dans ses caractères physiques.

Cela se traduit par le développement d'une urbanité rurale (Jollivet 1997, Poulle et Georges 1997), qui se différencie de la ville par ses caractéristiques physiques marquées par les espaces ouverts environnants et les pratiques agricoles participant à la mise en valeur de ces espaces. Les espaces dits périurbains saisis du point de vue des ruralistes permettent ainsi le retour de problématiques anciennes de ce champ de la géographie, tel que l'agriculture, dans des contextes actuels et plutôt urbains. L'émergence de notions telles que l'agriculture périurbaine ou l'agriculture urbaine vient questionner directement les relations socio-spatiales des campagnes avec la ville. L'agriculture n'est plus seulement perçue comme une activité économique, mais participe activement à la construction de nouvelles territorialités hybrides (Lacombe 2002), de paysages (Donadieu et Fleury 2003), ou d'identités communes (Poulot 2006). Les espaces ouverts qui participent activement à la qualité, aux usages et à la définition de ces nouveaux territoires mi-ville, mi-campagne sont un enjeu de préservation et de mise en valeur dans l'aménagement et le développement de ces territoires, et sont porteurs en quelque sorte de la notion de ville durable (Emelianoff 2007).

### 1.2.3. Des territoires en réseau : la mobilité comme clé de lecture

Que les espaces soient urbains, périurbains, ou encore ruraux, les évolutions récentes de leur usage (Orfeuill 2003) et des pratiques de mobilité (Dupuy 1991, 1995) ont abouti à leur mutation et à une modification de leur perception. Dès lors, les mobilités émergent comme un outil d'analyse du territoire. Sous l'impulsion de cette vision de la ville réticulée, de nouveaux modes d'appréhension de l'espace voient le jour (Beaucire 1995, Chalas 2000). La ville-territoire cède le pas à la ville-réseau, ce qui se traduit par la mise en relation de lieux distants. Dans cette approche, le « *fondement même de l'urbain est le lien* », qui « *conçoit les territoires explicitement par les relations qui articulent les villes entre elles* » (Cattan 2013).

La mobilité des individus, des biens et de l'information, réelle ou potentielle, est alors utilisée comme clé de lecture de l'espace. Partant de cette grille, il ne s'agit pas de savoir si spatialement, les espaces périurbains découlent davantage d'une dilution de la ville dense ou d'un redéveloppement des bourgs ruraux, mais d'observer comment la réalité mobile s'organise sur le territoire. Martine Berger explore ainsi le périurbain sous l'angle des navettes domicile-travail, des stratégies résidentielles et de la répartition des emplois. Elle définit alors le processus de périurbanisation en lien avec celui de métropolisation. Elle le décrit comme un processus dynamique de croissance urbaine, où l'espace rural est dépendant

de l'espace urbain (Berger 2004). Dans un autre registre, Benjamin Motte s'est quant à lui intéressé au périurbain sous l'angle de la dépendance automobile et de l'accessibilité de la population aux services. Dans des espaces qu'il définit comme dynamiques, vus sous l'angle de la démographie et des activités, là où l'alternative à la voiture particulière est faible, il étudie les mobilités dans le périurbain « *à partir d'indicateurs d'accès potentiel aux ressources et non pas à partir de données de mobilité effective* » (Motte-Baumvol 2008).

L'étude des mobilités comme outil de production territoriale incite à nous réinterroger sur les critères habituels d'analyse des espaces périurbains fondés exclusivement sur la notion de distance par rapport au centre de l'agglomération, ou sur celle de dépendance en termes d'emplois. Dans les études menées sous l'angle des mobilités, la constitution des espaces périurbains est ainsi étudiée au travers des relations territoriales entretenues avec les autres territoires. En raison des relations d'interdépendance qu'ils entretiennent avec les pôles principaux, les systèmes territoriaux du périurbain sont décrits comme multiples et hétérogènes. Le périurbain répond alors à une expansion de l'urbain. Au-delà de relations verticales, importantes par leur poids, avec les espaces centraux, le périurbain est également défini par des relations horizontales de pôles à pôles (Motte-Baumvol 2006).

### **1.3. Les approches institutionnelles mises en oeuvre pour analyser les espaces périurbains en France**

Pour les acteurs politiques et institutionnels, il n'en demeure pas moins une grande difficulté à caractériser et à différencier ces espaces afin de comprendre les enjeux qui les animent, et pouvoir développer des politiques qui leurs sont spécifiques. Les instituts nationaux de statistiques et d'aménagement constituent un des outils nécessaires à la mise en oeuvre des politiques publiques. En France ces instituts sont multiples et dépendent d'entités politiques différentes, qu'elles soient nationales (INSEE, CGET,...) ou régionales (IAU-IDF,...). Face à l'émergence de nouvelles formes d'urbanisation, ces instituts ont dû modifier leur façon d'appréhender le territoire que ce soit par la disponibilité de l'offre commerciale, par les mobilités, ou encore par la morphologie. Le débat portant sur la prise en compte de ces nouvelles formes d'urbanisation, en les considérant comme issues tantôt du rural, tantôt de l'urbain, tantôt encore comme des espaces à part entière, vaut également pour ces instituts. Les méthodes développées pour les appréhender varient de l'un à l'autre.

### 1.3.1. Par les mobilités : le zonage en aires urbaines

L'INSEE a longtemps choisi de mettre en avant une division de l'espace urbain/rural et d'intégrer ces nouvelles formes dites périurbaines dans une de ces catégories. Ainsi au début des années 1980, les Zones de Peuplement Industriel et Urbain (ZPIU), qui se basent sur l'activité économique des ménages et des communes, mettent en opposition les unités urbaines et celles rurales qui incluent les espaces périurbains émergents constitutifs des communes rurales non industrielles dites « dortoirs », là où la part de la population active résidente qui ne travaille pas dans la commune, la proportion de ménages résidents qui ne vivent pas de l'agriculture, et le rythme de croissance de la population dans la commune entre deux recensements sont élevés.

Alors qu'en 1990, 96 % de la population vit dans une unité urbaine ou dans un espace rural non industriel, l'INSEE décide de remplacer les ZPIU, qui ne correspondent plus aux pratiques du territoire, par le Zonage en Aires Urbaines et en Aires d'Emploi de l'Espace Rural (ZAUER). Ce zonage est de nouveau basé sur un découpage urbain/rural de l'espace, chaque catégorie étant elle-même subdivisée en plusieurs sous-catégories. Ce nouveau zonage fait la part belle aux pratiques de mobilités. Il est fondé sur la part d'emplois sur le territoire et l'intensité des navettes domicile/travail. Les espaces périurbains sont désormais considérés comme urbains, et correspondent à l'ensemble des communes de la couronne périurbaine et des communes multipolarisées (Le Jeannic 1997). Les espaces ruraux apparaissent pour leur part de plus en plus comme marginalisés.

Selon l'INSEE, en 2010 près de 95 % de la population française vit sous l'influence d'une ville<sup>2</sup>, et depuis 2011 les derniers recensements de la population ont abouti à la construction d'une nouvelle version du Zonage en Aires Urbaines. La distinction entre espaces urbains et ruraux, jusqu'alors centrale dans la définition des différents types d'espaces, est remplacée par la notion de taille de population et d'emplois. Dans son nouveau zonage de la France en Aires Urbaines, l'Institut National de Statistique prend ainsi le parti de développer une classification de l'espace basée sur un fait urbain généralisé. Cette classification définit, sur la base des déplacements entre domicile et lieu de travail, une hiérarchisation du territoire national. Elle permet de localiser et de décrire l'influence des villes sur l'ensemble du

---

2 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281191>

territoire (le zonage est présentés dans la figure 1).

Ce découpage est fondé sur l'identification de pôles ou de villes, disposant de plus de 1 500 emplois dont la morphologie des espaces bâtis est continue. Ces pôles peuvent être composés de plusieurs communes et sont hiérarchisés en trois catégories : les grands pôles urbains (plus de 10 000 emplois), les moyens pôles (de 5 000 à moins de 10 000 emplois) et les petits pôles (de 1 500 à moins de 5 000 emplois). À partir de ces pôles, des couronnes sont délimitées. Elles sont composées des communes dont au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci selon un processus itératif. Les autres communes, qualifiées de « communes isolées hors influence des pôles » constituent les espaces dits ruraux.

« La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants. Si l'unité urbaine se situe sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, et si chacune de ces communes concentre plus de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu, elle est dénommée agglomération multicommunale. Sont considérées comme rurales les communes qui ne rentrent pas dans la constitution d'une unité urbaine : les communes sans zone de bâti continu de 2 000 habitants, et celles dont moins de la moitié de la population municipale est dans une zone de bâti continu. »

Source : INSEE (<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1501>)

De cette typologie, il ressort une vision du territoire national constituée de pôles urbains et de couronnes périurbaines. L'organisation du territoire est perçue par les pôles urbains, mais ne permet pas de caractériser ou de différencier les espaces les moins peuplés. Selon l'INSEE, les limites de l'aire urbaine (unité urbaine et couronne périurbaine) de Paris dépassent les



limites de la région administrative. Les communes d'Ile-de-France appartiennent soit au pôle (unité urbaine) de Paris, soit à sa couronne périurbaine. Cette vision centre-périphérie de l'espace sous-entend une homogénéité à l'intérieur de chacune des classes et tend ainsi à masquer des pôles moyens comme Meaux, Étampes ou Rambouillet.

### **1.3.2. Par la morphologie et le développement urbain : le découpage morphologique de l'Île-de-France**

En complément du zonage en aires urbaines, en Ile-de-France, l'institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France a souhaité disposer d'un zonage spécifique mettant en avant les pôles locaux et la polycentralité de la région. L'IAU-IDF a développé son propre zonage, le « Découpage Morphologique d'Île-de-France ». « *Il est fondé sur des indices plus discriminants que ceux proposés par l'INSEE* » (Dugue 2007). La dernière version de ce zonage a été réalisée en 2007 à partir de données de 1999. Il a pour objectif de délimiter et d'analyser le cœur d'agglomération, les pôles urbains et les extensions urbaines situées en périphérie. Il se différencie du découpage en Aires Urbaines de l'INSEE de par les éléments analysés. Celui-ci se concentre uniquement sur les caractéristiques physiques du territoire (distribution de la population et des emplois, occupation du sol, interpénétration des espaces ouverts et bâtis) et met ainsi de côté les effets liés à la polarisation de l'emploi et des mobilités.

L'analyse morphologique portée par l'IAU-IDF mêle les réflexions portées par l'INSEE sur les unités urbaines (continuité des espaces bâtis) en les complétant et en les affinant localement. Trois critères sont développés : la logique d'agglomération de l'INSEE (unité urbaine), la logique morphologique et celle de discontinuité géographique. Ces trois critères sont formalisés par deux indicateurs : le taux d'espaces urbanisés, et la densité humaine, caractérisés successivement par le potentiel d'urbanisation des communes et l'intensité des fonctions urbaines présentes. À partir de la combinaison de ces variables, trois grands secteurs sont identifiés, l'agglomération de Paris basée sur l'Unité Urbaine de Paris (INSEE), les autres agglomérations (en fonction de la densité humaine et du taux d'espace urbanisé), et les formes rurales représentées en vert sur la carte (figure 2). En tout, les caractéristiques morphologiques de sept secteurs du découpage sont représentées : le centre de l'agglomération de Paris, les communes denses de l'agglomération de Paris, les autres communes majoritairement urbanisées de l'agglomération de Paris, les autres communes, les autres agglomérations, les autres communes des agglomérations secondaires et l'espace rural.

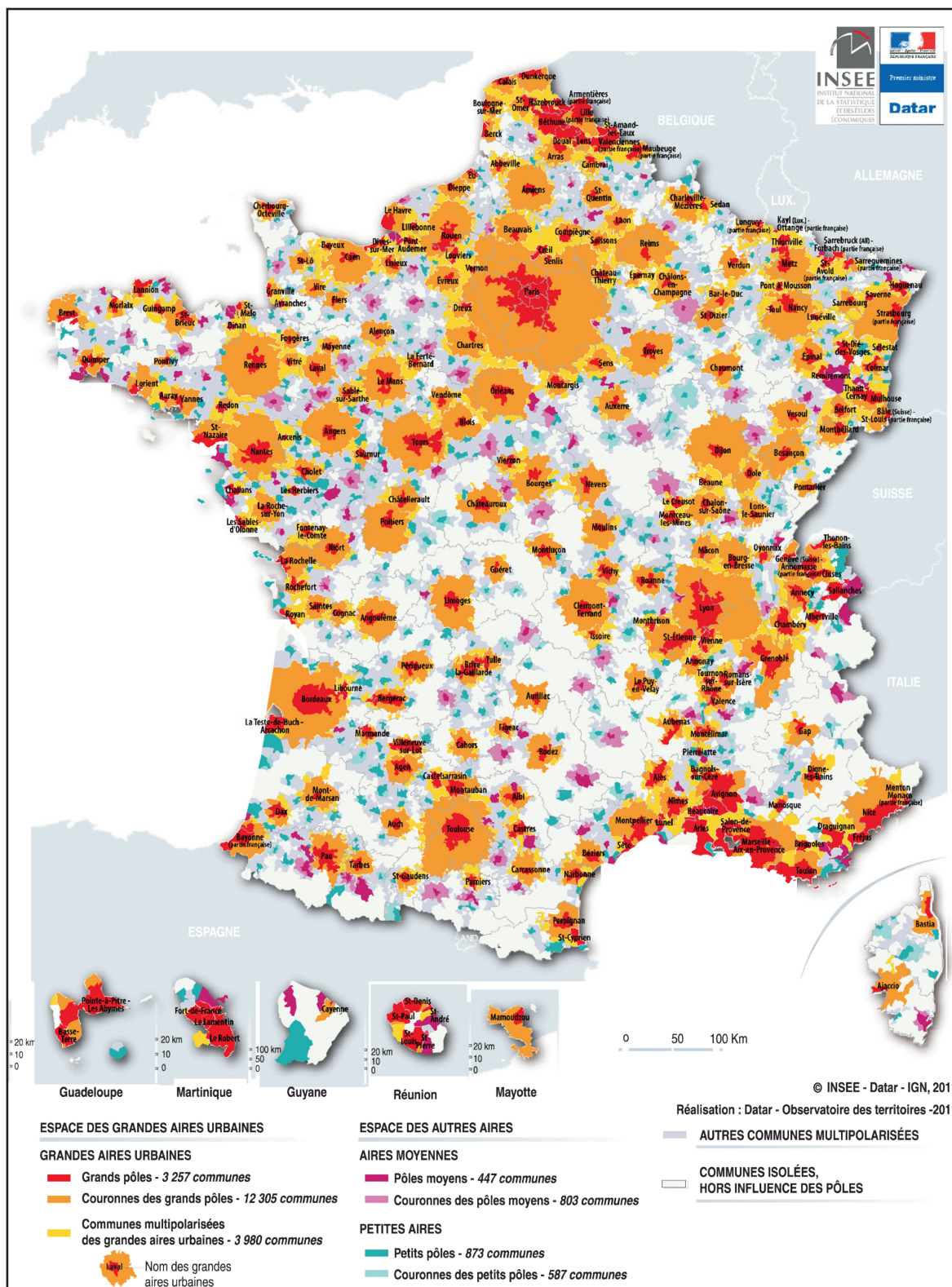


Figure 1 | Les aires d'influence des villes dans le zonage de la France en aires urbaines de 2010

Source : INSEE 2010

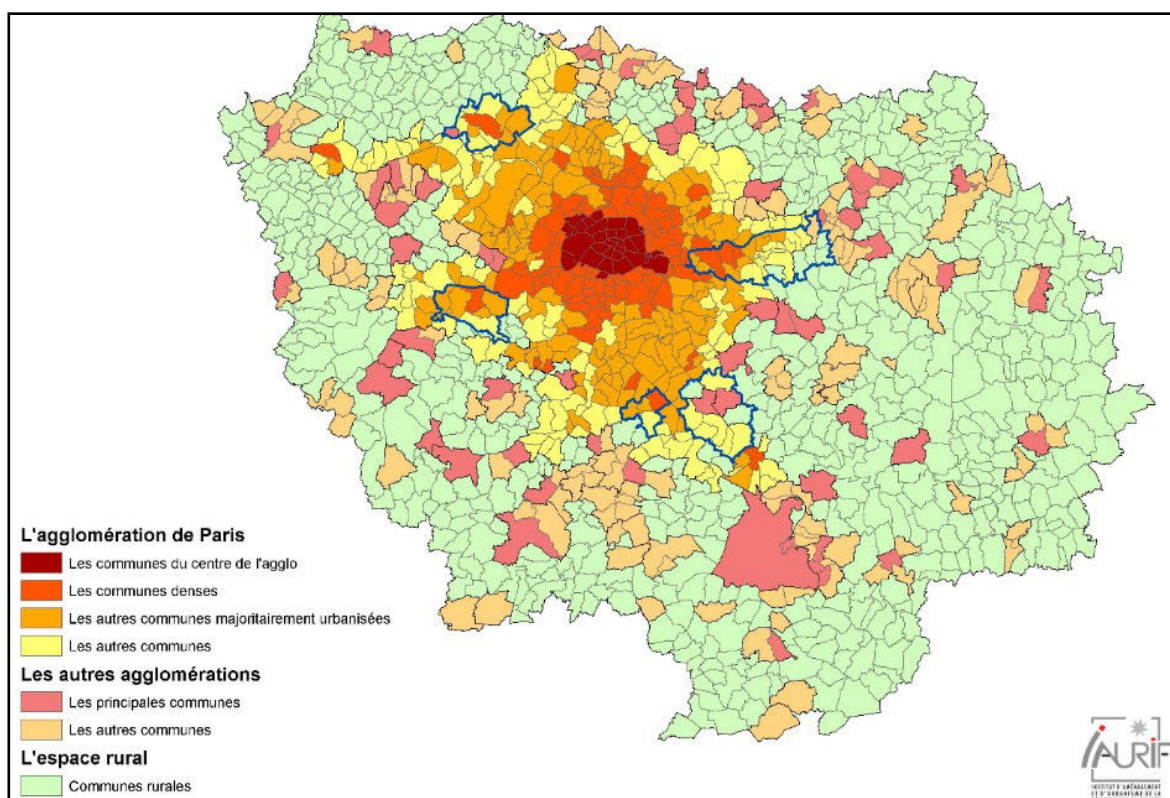


Figure 2 | Le découpage morphologique de l'Île-de-France en 1999

Source : IAU-IDF 2007

Contrairement aux aires urbaines de l'INSEE, ce découpage met en avant un espace organisé autour de multiples agglomérations. Cette analyse de l'espace francilien rend compte de la diversité morphologique et de leurs enjeux spécifiques d'urbanisation.

### 1.3.3. Par l'accès aux commerces et aux services : les bassins de vie

À partir de la notion de Bassin de Vie, la DATAR (CGET depuis 2014) et l'INSEE créent en 2003 une nouvelle maille territoriale. Il s'agit d'une maille d'étude pouvant porter les analyses territoriales et caractériser ces espaces et leurs fonctionnements. Un bassin de vie est un « territoire présentant une cohérence géographique, sociale, culturelle et économique, exprimant des besoins homogènes en matière d'activités et de services » (source : site du CGET). Il s'agit d'une maille territoriale où s'organise majoritairement la vie quotidienne des habitants. C'est le plus petit territoire au sein duquel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. Un bassin de vie peut donc être considéré comme l'espace délimitant l'aire d'influence des commerces et services d'une ville. Depuis 2012, des

collectivités territoriales comme le Conseil Régional de la Région Centre-Val de Loire se sont saisies des bassins de vie pour territorialiser leurs politiques d'aménagement. Ils remplacent les « Pays » considérés jusqu'alors comme constituant le périmètre standard d'application de ses politiques et comme étant l'interlocuteur principal des agents régionaux.

Ce découpage du territoire français a pour objectif de proposer des secteurs homogènes définis par rapport aux structures de mobilités qui les animent. Pour délimiter les bassins de vie, l'INSEE et le CGET recensent les communes ou unités urbaines disposant d'au moins 16 des 31 équipements de la gamme intermédiaire<sup>3</sup>. À partir de ces pôles, et par itérations successives, le bassin est constitué par regroupement des communes les plus proches, la proximité se mesurant en temps de trajet par la route à heure creuse.

En 2012, 1 666 bassins de vie structurent le territoire national. Le CGET et l'INSEE ont qualifié ces bassins de vie en trois groupes : urbain, intermédiaire (assimilé à urbain), et rural à partir de la classification urbain/rural<sup>4</sup> de la Commission européenne. Cette approche du territoire à partir de systèmes locaux tranche par rapport à celle des aires urbaines et représente un territoire français beaucoup plus rural en superficie (80 % de la surface de la France). Parmi les 1 666 Bassins de Vie, 1 287 sont qualifiés de ruraux au sens des critères adoptés par la Commission européenne et représentent un tiers de la population française. Les bassins de vie ruraux sont plus étendus et moins densément peuplés que les bassins de vie urbains ; les équipements y sont moins variés. C'est pourtant dans ces bassins que la population a le plus augmenté au cours de la dernière décennie (INSEE, 2012).

« - bassin de vie urbain : la population classée dans les mailles urbaines représente plus de 80 % de la population totale du

---

3 Liste des équipements appartenant à la gamme intermédiaire : Police, gendarmerie, Centre de finances publiques, Banque, Caisse d'Épargne, Pompes funèbres, Contrôle technique automobile, Ecole de conduite, Vétérinaire, Blanchisserie, teinturerie, Supermarché, Librairie, papeterie, journaux, Magasin de vêtements, Magasin d'équipements du foyer, Magasin de chaussures, Magasin d'électroménager et de matériel audio-vidéo, Magasin de meubles, Magasin d'articles de sports et de loisirs, Droguerie, quincaillerie, bricolage, Horlogerie, bijouterie, Magasin d'optique, Magasin de matériel médical et orthopédique, Station-service, Ecole maternelle, Collège, Sage-femme, Orthophoniste, Pédicure, podologue, Psychologue, Laboratoire d'analyses et de biologie médicale, Ambulance, Personnes âgées : hébergement, Personnes âgées : services d'aide, Etablissement d'accueil du jeune enfant, Salle de sport spécialisée, Bassin de natation, Athlétisme, Roller, skate, vélo bicross ou freestyle.

4 À partir de carreaux de 200 m de côté, on forme des mailles urbaines qui remplissent deux conditions : une densité de population d'au moins 300 habitants par km<sup>2</sup> et un minimum de 5 000

bassin de vie ;

- bassin de vie intermédiaire : la population classée dans les mailles urbaines représente entre 50 % et 80 % de la population totale du bassin de vie ;
- bassin de vie rural : la population classée dans les mailles urbaines représente moins de 50 % de la population totale du bassin de vie. » (INSEE 2012)

À partir du découpage en bassins de vie et de la première typologie proposée par l'INSEE et le CGET, des classifications plus précises des bassins de vie ont été proposées (par exemple dans la figure 3). Se basant sur les statistiques socio-démographiques issues des recensements de l'INSEE, les bassins de vie ruraux sont différenciés en trois catégories et six sous-catégories (Pistre 2012, Georges 2015). Elles montrent les dynamiques en cours dans les espaces ruraux en différenciant ceux sous influence urbaine des campagnes agricoles dynamiques ou en voie de régression, et des espaces touristiques. Spatialement, le sud de la France est majoritairement composé de « campagnes agricoles vieilles et productives » tandis que le Nord, est à dominante ouvrière. Les espaces de bord de mer et de montagnes sont marqués par l'activité touristique. Enfin, les bassins de vie ruraux contigus aux bassins de vie urbains sont plus attractifs. À travers cette étude et cette typologie, Pierre Pistre observe différentes structures organisationnelles et hiérarchiques des territoires constituant le bas de la trame urbaine. Cette approche renouvelée des espaces ruraux constitue une première entrée originale de ces espaces. Ils ne sont pas étudiés en comparaison des centres urbains ou à partir de leurs relations avec les pôles, mais bien en fonction de leurs caractéristiques propres, marquant ainsi un changement de focale.

Depuis les années 1970, l'émergence de nouveaux espaces, situés entre les villes et les campagnes, de nouvelles formes d'urbanisation et d'habiter ont conduit les chercheurs à s'interroger sur les méthodes et outils à mettre en œuvre pour les étudier. Les analyses de ces espaces, habituellement qualifiés de périurbains, sont alors généralement monographiques ou thématiques et menées au filtre des espaces urbains, plus rarement à celui des espaces ruraux. Si la périurbanisation caractérise communément l'urbanisation d'espaces où dominent les

---

habitants. Les autres mailles sont considérées comme rurales.

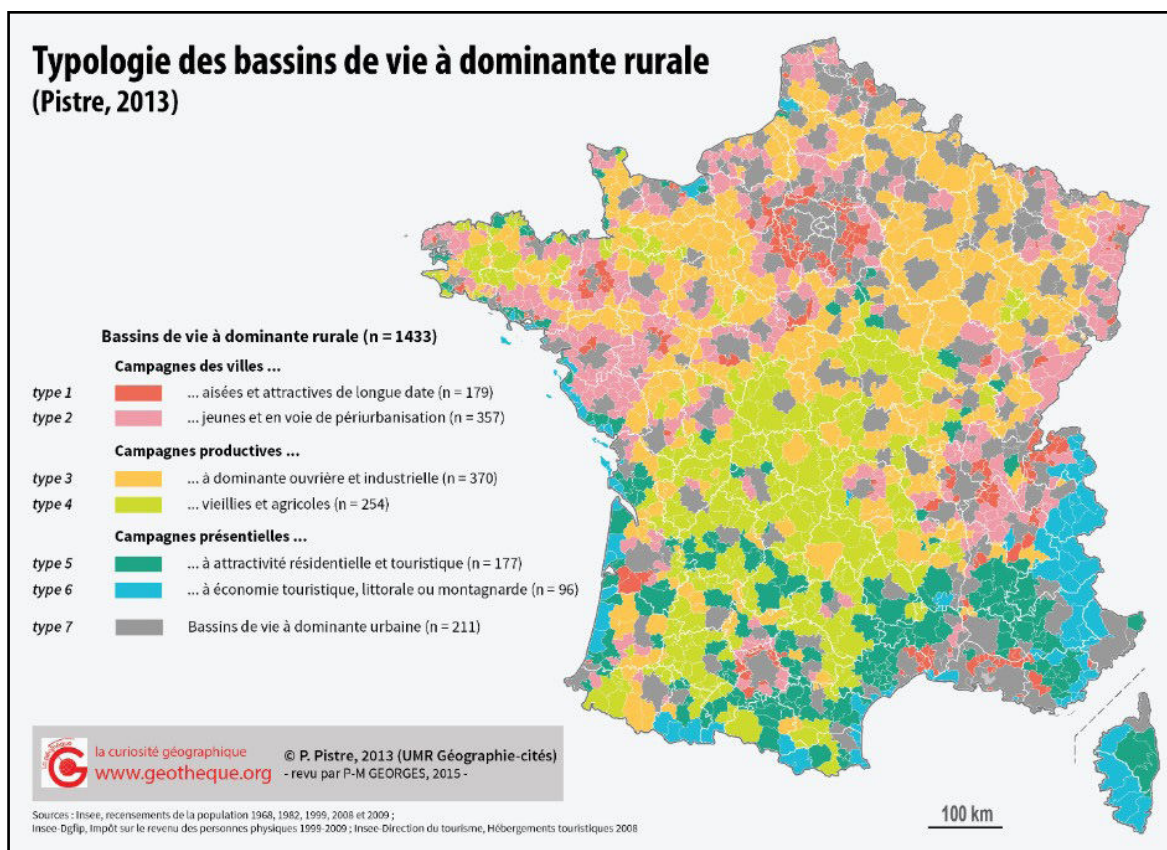


Figure 3 | Espace ruraux et espaces urbains, une classification de la France en bassins de vie

Source : Pistre 2013

constructions pavillonnaires et les villas habitées par les couches sociales moyennes, elle n'en demeure pas moins polysémique. Les travaux en cours tendent à renverser le regard porté sur les espaces périurbains en leur octroyant un statut particulier affirmant peu à peu leur autonomie au regard du duo ville/campagne.

## 2. DES ESPACES PÉRIURBAINS AUX ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE

La notion d'espaces périurbains fait appel à des approches et des concepts multiples qui renvoient parfois à des visions pessimistes fortement relayées par la presse généraliste et les discours politiques. Dans les journaux, le développement de la périurbanisation est ainsi généralement présenté comme un phénomène subi par les citadins du fait des difficultés

d'accès au logement dans les grands centres urbains, ou au contraire associé à un goût retrouvé de ces mêmes citadins pour les campagnes. La périurbanisation est également parfois présentée comme une « *forme d'urbanisme insoutenable pour la collectivité [...], générant de multiples dégradations environnementales, qui contribuerait à rendre plus difficile l'accès aux services publics indispensables au maintien de la cohésion sociale* » (Billard et Brennetot 2009). Dans cette section, le terme périurbain est employé de manière générique? Afin de s'extraire de ces préjugés et de questionner la composition et le fonctionnement de ces espaces, il apparaît nécessaire de s'inscrire dans une approche renouvelée qui modifie la définition, les méthodes, et la focale permettant de les observer. Cette section met en avant différentes visions « en positif » proposées dans la littérature et définit le cadre théorique dans lequel s'inscrit cette thèse.

## **2.1. Définir une vision « en positif »**

Depuis les années 1960, les recherches portant sur les espaces périurbains ont souvent porté une vision négative de ces espaces définis « *par leurs relations de dépendance à une ou plusieurs villes-centres. [...]* » (Rougé et al. 2013, p. 26). Ils sont considérés comme non « *durable parce que consommateur de ressources spatiales, et vecteur de déplacements polluants et énergivores* » (Vanier 2010). Longtemps associés à la prédominance de l'habitat pavillonnaire, au règne de l'automobile, à l'univers des catégories moyennes, à un mode de vie subi ou choisi éloigné de l'espace public, ces espaces se transforment. Leur population se diversifie et manifeste un investissement accru dans la vie locale, de nouvelles revendications de services et d'équipements (Charmes 2011, Rougé et al. 2013).

### **2.1.1. Un changement de focale dans l'analyse**

Terme de nature générique, la périurbanisation recouvre aujourd'hui une multitude de définitions qui englobent différentes approches (morphologique, sociologique, économiques, mobilités,...) basées sur une compilation d'observations de terrain (Thomsin 2001). La périurbanisation fait référence à un processus de croissance des espaces situés en périphérie des pôles urbains et induit parfois une idée de dépendance de ces espaces à la ville. De plus, elle renvoie dans certaines études à un imaginaire souvent pessimiste ou connoté négativement sur ces espaces. De ce fait, l'utilisation de ce terme pour décrire les processus à l'œuvre dans

---

les territoires d'entre-deux nous semble donc peu adaptée. Aussi, nous pensons que pour analyser ces territoires, il est nécessaire de s'extraire des définitions conventionnelles et de développer de nouveaux outils d'analyse, de considérer ces espaces pour eux-mêmes, à partir de leurs caractéristiques propres, et non par la « négative ». Elle ne doit pas être conduite avec l'espace aggloméré dense comme point d'observation, mais au contraire avec ces mêmes espaces comme point de référence. Afin de mettre en avant leur richesse et leur complexité, il est nécessaire de les étudier directement, en changeant de focale. Il s'agit de dépasser les approches « en négatif », « *en creux par rapport à l'urbain* » et de les observer pour ce qu'ils sont comme l'exprimait en 2003 le groupe de travail portant sur la « *Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie* » (INSEE 2003).

Depuis une dizaine d'années, ce changement de focale a été mis en œuvre par plusieurs auteurs dans leurs analyses des espaces périurbains (Berger 2004, Brès 2015, Cailly et Dodier 2007, May et al. 1998, Rougé et al. 2013, Thomsin 2001, Vanier 2010) où ils sont considérés « *comme un territoire à part entière, doté de ses propres logiques spatiales* » (Vanier 2008, p.75). Le changement d'échelle et de cadrage mené a montré qu'il « *n'existe pas une seule question périurbaine, unique et homogène, la même posée partout en France, c'est-à-dire l'étalement urbain et son insoutenabilité fondamentale. Il faut au contraire reconnaître la multiplicité des questions périurbaines, différentes selon les régions, posées par un phénomène de report des densités qui s'alimente à diverses sources* » (Vanier 2010, p.24).

### 2.1.2. Vers un autonomisation des espaces périurbains

Les thématiques proposées par ces analyses endogènes sont multiples (morphologie, mobilités, migrations, gouvernance,...), mais ont toutes en commun leur prise en compte du local. Spatialement, elles mettent en avant des processus d'urbanisation qui se déploient autour des petites et moyennes villes et de noyaux déjà constitués. Il ne s'agit pas de processus d'étalement ou de dilution de la ville, mais d'urbanisation endogène, ce qui entraîne l'émergence de systèmes territoriaux plus complexes au fonctionnement polycentrique, et non de dépendances centre-périphérie. Ces espaces sont loin d'être réduits à des villes dortoirs, et « *la vie de leurs habitants se développe aussi localement* » (Rougé et al. 2013, p.26). Ces espaces s'affirment de plus en plus comme lieux de vie et interrogent les nouveaux usages de ces espaces urbanisés. Pour Laurence Thomsin, le renouveau de ces espaces se base sur la mise en valeur par les habitants des ressources locales du territoire (nature, commerce,



cadre de vie, activités, emplois...). Elle conforte ainsi l'idée que ces espaces ont davantage à proposer que leurs seules relations avec les grandes villes et que leur pérennisation doit passer par un développement endogène et autocentré (Thomsin 2001). Une dynamique semble se développer actuellement permettant de réaffirmer qu'« *un processus d'autonomisation des espaces périurbains, se manifeste par une diversification des schémas de mobilité, l'utilisation plus intense des ressources locales, et un meilleur ancrage territorial* » (Rougé et al. 2013 p.26). Ces résultats mettent en exergue la diversité des espaces d'urbanisation dispersée. Ils ne sont plus présentés comme des espaces dépendants des pôles. Ils montrent au contraire comment les initiatives, les modes de vie et les pratiques individuelles qu'ils accueillent peuvent dessiner des mobilités durables.

Du point de vue des mobilités, des travaux récents ont ainsi permis de montrer l'existence de systèmes locaux de proximité au sein de ces espaces. En se basant sur l'analyse des mobilités domicile-travail, Francis Beaucire, Erwann Minvielle et Ludovic Chalonge ont révélé que près de 40 % des actifs de ces espaces en Picardie parcourent moins de 5 km pour se rendre à leur travail (Beaucire et al. 2017). Ils ont ainsi remis en cause l'idée selon laquelle ces espaces sont uniquement des lieux dortoirs dont les habitants actifs travaillent dans les pôles urbains. Si aujourd'hui, du point de vue des mobilités, ces espaces sont un peu moins considérés comme dépendants de la ville, ils apparaissent encore comme des lieux procurant peu de ressources à leurs habitants. Dans ces espaces, la question de l'offre commerciale est centrale et l'accès aux commerces est perçu comme source de déplacements importante.

Ces travaux montrent qu'en changeant d'approches, les caractéristiques des espaces dits périurbains peuvent être bien différentes de celles habituellement présentées. Ils mettent en avant l'intérêt de se différencier et de redéfinir un cadre d'étude nouveau permettant de s'extraire de la notion générique de périurbain.

## **2.2. Une remise en cause de la notion de périurbain**

Notre analyse de ces nouveaux espaces d'urbanisation se positionne dans la continuité de ces cheminements par une observation endogène des espaces concernés. Il s'agit d'apporter une vision renouvelée et sans a priori en recentrant la grille d'observation directement sur ces espaces de façon, à partir de leurs signaux faibles et non uniquement aux signaux forts

(liés aux pôles urbains), à permettre une analyse de leur fonctionnement et leur capacité à se structurer. Ils peuvent ainsi être perçus comme des lieux aux potentiels insoupçonnés. Pour ce faire, une prise de distance est affirmée par rapport à la notion de périurbain qui renvoie dans les études à des espaces et à des modes d'organisations et fonctionnements contrastés et parfois opposés et n'est peut-être plus vraiment un révélateur des réalités de ces espaces. Cette thèse utilise le terme d'espaces d'urbanisation dispersée qui permet de se détacher de cette notion afin de s'inscrire dans un cadre d'analyse renouvelé. Les espaces d'urbanisation dispersée sont définis en fonction de critères morphologiques des espaces bâtis et peuvent inclure aussi bien des espaces généralement considérés comme périurbains, ruraux ou de petites centralités dans les catégorisations statistiques habituelles.

### **2.2.1. L'émergence de concepts développant des approches endogènes**

Les travaux qui viennent interroger la perception et le fonctionnement de ces espaces contribuent à la construction de concepts favorisant les échanges et transferts de connaissances entre géographes, urbanistes et architectes français, belges, allemands, italiens, autour des processus d'urbanisation contemporains (Ascher 2004, Bonerandi et al. 2003, Chalas et Dubois-Taine 1997, Charmes 2011, 2015, Donadieu 2003, Hervieu et Viard 1998, Kayser 2004, May et al. 1998, Mongin 2013, Thomsin 2001, Viard et Marié 1978,).

Parmi les travaux portant sur les espaces appartenant aux niveaux les plus bas de la trame urbaine, on peut citer ceux de la « ville diffuse » de Francesco Indovina, Bernardo Secchi et Bénédicte Grosjean (Grosjean 2010, Indovina 1990, Secchi 2009), « les figures discrètes de l'urbain généralisé » d'Antoine Brès (Brès 2015), « l'entre-villes » de Thomas Sieverts ou encore « l'urbanisation dispersée » de Chiara Barattucci (Barattucci 2006) qui s'intéressent spécifiquement à la morphologie et s'appliquent par cet angle à les différencier. Ces nouveaux concepts reposent sur des observations de terrains et permettent de qualifier des formes d'urbanisation marquées par des processus ou des caractéristiques propres dont l'approche morphologique constitue un socle commun. Chacune prend appui sur le constat de formes d'urbanisation dispersée, que ce soit à une échelle locale ou métropolitaine comme le représente ici la planche issue de « Entre-ville : Une lecture de la Zwischenstadt » (Sieverts et Tabouret 2004) de Thomas Sierverts (figure 4). Dans ses travaux, centrés sur la ville, il cherche à appréhender les périphéries métropolitaines et les campagnes urbaines sous trois angles : spatial, en analysant l'interpénétration du rural et de l'urbain ; économique,

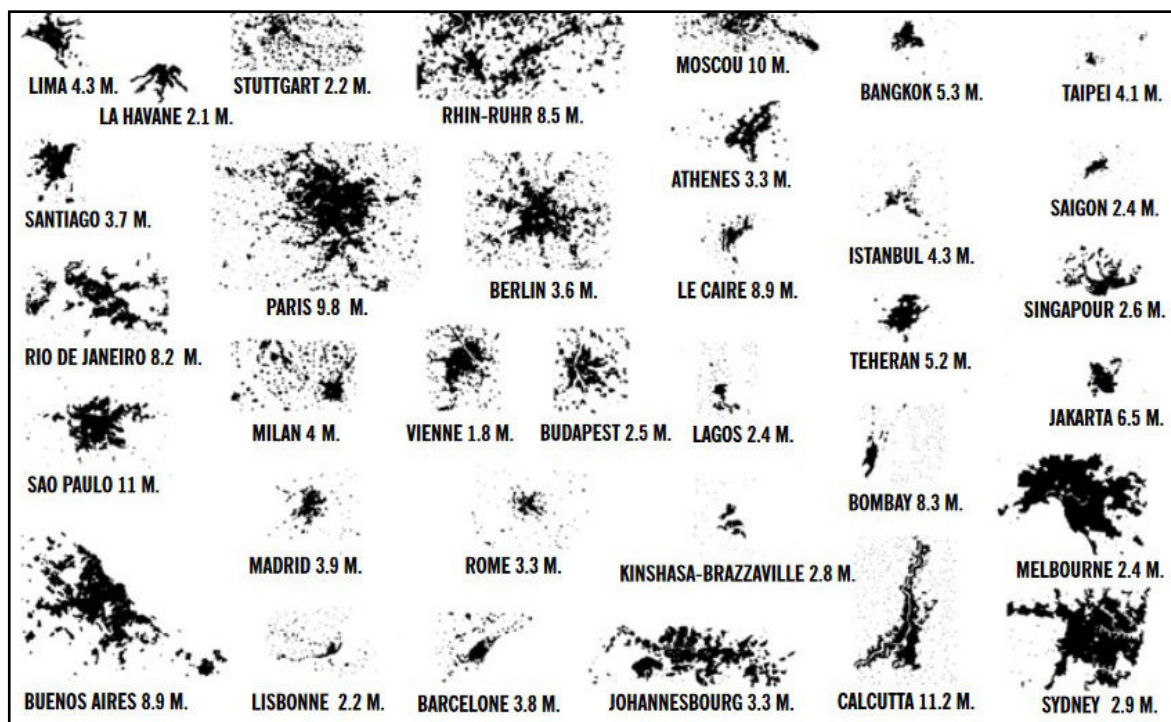


Figure 4 | Comparaison de plusieurs métropoles en fonction de leur population et de leur morphologie

Source : Sieverts et Tabouret 2004

en observant la coexistence d'une économie agissant localement et d'une économie opérant sur un plan mondial ; et enfin, historique en essayant de comprendre les dynamiques de ces jeunes espaces en mouvement. À une échelle plus locale, Antoine Brès analyse ces processus d'urbanisation dans des échantillons « de figures discrètes de l'urbain généralisé » en France (Brès 2015). Dans ses travaux, les grands pôles urbains sont laissés de côté. Il considère les espaces situés entre des villes de plus de 20 000 habitants. Les observations et analyses sont centrées sur ces espaces et sont appréhendées à une échelle intra-communale permettant notamment d'apporter un nouveau regard sur le fonctionnement et l'évolution des agrégats bâtis<sup>5</sup> des années 1960 à nos jours. Les processus d'urbanisation de ces lieux ne sont pas liés à un étalement urbain depuis de grandes centralités, mais au contraire à un développement endogène et global de l'ensemble des agrégats qui amène à des fusions et à des recompositions de la trame bâtie de ces espaces et de leur fonctionnement (la figure 5 présente un exemple).

Dans le cas de la ville diffuse (Grosjean 2010, Indovina 1990, Secchi 2009), Bernardo Secchi a

<sup>5</sup> Les agrégats bâtis correspondent aux espaces bâtis de taille variée qui composent cet urbain généralisé.

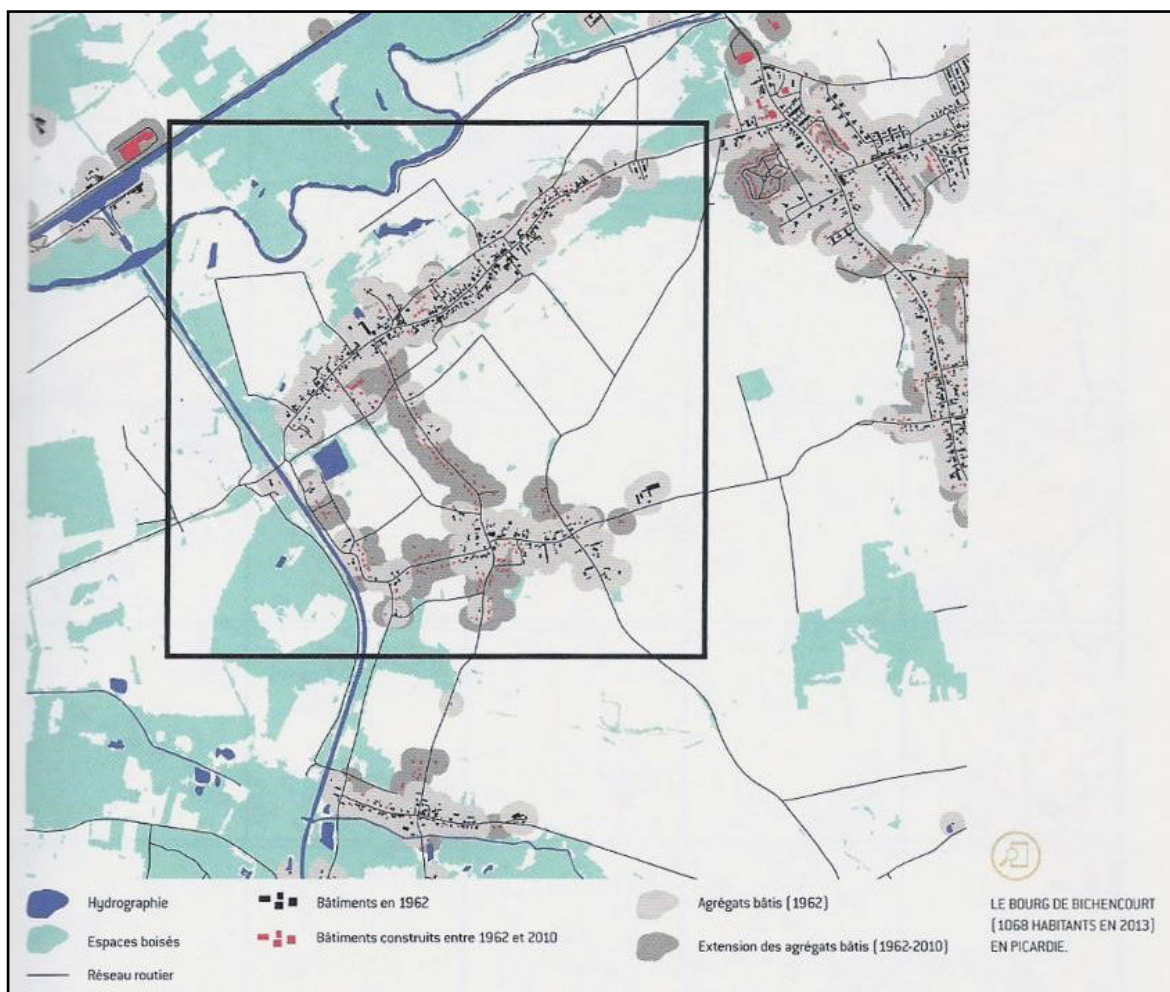


Figure 5 | Exemple de processus d'urbanisation de l'urbain généralisé entre 1962 et 2010

Source : Brès+Mariolle / Brès et Delaville 2017

défini ce concept par la forme dispersée des espaces bâtis, mais également par leur caractère ancien, c'est-à-dire non issu d'un processus récent de dispersion urbaine. Ce concept repose sur quatre idées fondamentales qui sont : le développement de la maison individuelle comme mode d'urbanisation ; une urbanisation se développant aussi bien à partir des villes que des campagnes ; une absence de centre dominant ; un développement réalisé hors toute planification.

« L'exemple type est celui de la région autour de Bruxelles, au sens large. Fortement dispersée, cette vaste zone urbaine englobe plusieurs villes importantes comme Amsterdam, Anvers ou La Haye. Un autre exemple est celui de la Vénétie italienne, la région de Venise, sorte de vaste espace habité sans

centre dominant. La ville diffuse va de pair avec un mode de vie, celui de la maison unifamiliale avec petit jardin. Je pense que c'est un trait culturel du XXI<sup>e</sup> siècle. Cette « idéologie » est devenue très forte en Europe. Je le perçois quand des gens me disent, comme une évidence, qu'ils vont se marier, faire des enfants et donc partir s'installer à la campagne » (Bernardo Secchi, 2009).

Si le concept de ville diffuse ou d'entre-ville s'intéresse aussi bien aux grandes villes qu'aux espaces ruraux, d'autres modèles concentrent leur attention uniquement aux niveaux les plus modestes de la trame urbaine. Ainsi, dans ses travaux, Chiara Barattucci utilise le terme « *d'urbanisation dispersée pour désigner l'urbanisation discontinue et éparpillée qui, en France et en Italie, a de plus en plus occupé les territoires agricoles extérieurs aux noyaux urbains et à la ville concentrée, notamment depuis la fin des années 1950* » (Barattucci, 2006, p23). Les analyses portées par ces différents concepts s'intéressent toutes à de nouveaux secteurs dynamiques en cours d'urbanisation positionnés dans des contextes métropolitains. Bien qu'elles soient basées sur la morphologie des espaces bâtis, elles répondent à des prises de position variées des auteurs en termes d'échelle, mais surtout de regard, certains prenant par exemple le cœur des métropoles comme points de repère. Parmi ces différents concepts, nous retiendrons les méthodes de Chiara Barattucci et Antoine Brès qui redéfinissent de manière originale les rapports habituels entre ville, campagne et nouveaux espaces d'urbanisation.

### **2.2.2. La prise en compte des espaces d'urbanisation dispersée**

Dans le sillage de ces travaux, cette thèse a pour objet les espaces urbanisés de petite taille, non agglomérés, qui constituent le bas de la trame urbaine et connaissent aujourd'hui d'importantes croissances urbaines (la figure 6 présente des formes variées d'urbain dispersé). Au vu de la littérature précédemment analysée, les termes utilisés pour définir ces espaces sont variés et répondent tous à des approches ou des outils spécifiques. Ainsi, certains parlent de périurbains, tandis que d'autres préfèrent utiliser les termes de faible densité, de diffus, de villes des flux ou encore de ville émietée. Dans cette thèse, nous choisissons spécifiquement de nous détacher de la notion de périurbain qui renvoient à des approches et à des visions trop variées voire contradictoires et trop ancrées dans un imaginaire. L'approche

centrale qui constitue le socle de cette thèse est la morphologie et s'intéresse à caractériser la distribution des formes de peuplement dans ces espaces afin d'observer leurs impacts sur les dynamiques démographiques, la construction de centralités et leur localisation et les pratiques de mobilités. Un des apports de cette thèse réside dans l'étude de ces espaces, non pas à partir des villes, mais à partir d'eux-mêmes et de leur structure, pour ensuite observer les articulations qui s'opèrent entre eux. Sur la base des différentes approches analysées précédemment, nous retenons le terme « d'espaces d'urbanisation dispersée » afin de nommer les espaces qui constituent notre objet d'étude. À l'instar des travaux de Chiara Barattucci, les espaces d'urbanisation dispersée sont déterminés en fonction de leur morphologie. La notion d'espaces d'urbanisation dispersée permet de repenser l'analyse de ces espaces hybrides qui sont encore souvent différenciés en termes de périurbains ou de ruraux. Cette notion est englobante et les espaces d'urbanisation dispersée peuvent ainsi être constitués



**Figure 6 | Exemples d'espaces d'urbanisation dispersée : formes d'interpénétration des espaces ouverts et bâtis**  
Réalisation : Damien Delaville d'après des photos aériennes de Géoportail

aussi bien d'espaces dits ruraux que d'espaces dits périurbains qui sont des espaces bâtis en cours d'urbanisation hérités de l'organisation rurale du territoire. Ils sont composés d'espaces bâtis discontinus, de taille petite et moyenne, insérés dans un tissu urbain lâche. Ils sont définis comme des espaces constitués de formes bâties de petite taille, fragmentés, distants les uns des autres et à la morphologie variée. Ils sont non agglomérés, et ainsi localisés en dehors des grandes villes et des pôles urbains. Ils se caractérisent par une forte perméabilité du bâti avec les espaces ouverts qui participent à la construction de paysages spécifiques et différenciés (figure 6). Aussi, la démographie, les caractères sociaux-économiques, et les mobilités ne sont pas pris en compte pour définir ces espaces. Ils sont mobilisés a posteriori afin de les définir et de comparer leurs spécificités au regard des conclusions de travaux menés par d'autres chercheurs sur des espaces similaires différemment nommés.

Les espaces d'urbanisation dispersée englobent plusieurs types d'espaces définis dans d'autres typologies par d'autres auteurs ou institutions. Les espaces d'urbanisation dispersée peuvent ainsi recouper tout ou partie d'autres catégories comme le périurbain, la ville diffuse, le rural... Au regard du découpage en aires urbaines de l'INSEE, ils sont composés de couronnes de pôles urbains, de communes multipolarisées, d'espaces ruraux, de petits pôles urbains... En s'extrayant de la catégorisation habituelle des espaces qui enferme les analyses en les homogénéisant, il s'agit de déterminer un cadre spatial au sein duquel ces espaces pourront être analysés selon un critère morphologique commun, sans établir de différences a priori, pour ensuite être différenciés.

L'analyse des espaces d'urbanisation dispersée par la morphologie permet de relever leurs caractéristiques physiques et l'organisation de ces territoires. Toutefois, elle ne constitue qu'un socle auquel doit s'ajouter celui des pratiques des usagers pour comprendre comment ces territoires se structurent et fonctionnent. Afin d'adjoindre cette couche et d'affiner les connaissances sur l'organisation de ces territoires, le commerce apparaît comme un objet indispensable en raison de sa capacité à construire ou affirmer par sa présence des centralités sources supplémentaires de mobilités. Le commerce est un objet d'étude démontrant la validité des liens entre une ville et sa « région immédiate » (Lemarchand 2009 p26). Afin d'appréhender au mieux le rôle du commerce dans l'organisation et la hiérarchisation des territoires, et celui des pratiques d'achats dans la construction ou la participation de systèmes territoriaux, nous analysons dans la dernière section les approches développées en matière de géographie du commerce.

### **3. LES COMMERCE ET LA CONSOMMATION, COMME RÉVÉLATEURS DES SYSTÈMES TERRITORIAUX**

Depuis les années 1950, le développement de l'automobilité (Dupuy, 1995) a conduit à des évolutions des usages de la mobilité. Selon Jean-Pierre Orfeuil (Orfeuil, 2003), le développement de l'automobile a amené à une redistribution de l'offre en commerces et services, ainsi que des lieux d'habitation avec le développement des espaces d'urbanisation dispersée. L'avènement de la motorisation s'est traduit par une mutation des formes de l'habiter et de ses pratiques : logements, équipements et emplois sont dans l'ensemble plus éloignés aujourd'hui les uns des autres qu'ils ne l'étaient dans le passé. Depuis les années 1960 le commerce de détail est apparu comme un objet d'étude pour les géographes qui ont travaillé sur plusieurs champs de recherche, s'appuyant aussi bien sur la géographie économique ou plus tardivement, sur la sociologie de la consommation pour ensuite conduire à la constitution d'une géographie du commerce basée sur des modélisations, et enfin aboutir à la géographie du commerce et de la consommation. Le commerce désigne ici les activités économiques présentes sur les territoires. Il sera utilisé indifféremment pour qualifier des établissements de détail proposant des biens ou des services (Beaujeu-Garnier et Delobez 1977, Merlin, 2000, Desse et al. 2008).

L'objectif de cette section est de montrer en quoi le commerce constitue un indicateur permettant de qualifier la structure des espaces et des villes (Metton 1984, Soumagne 1996, Guermond et Lemarchand 1996). L'enjeu est de mettre en évidence l'adaptation de cet objet d'étude dans l'analyse spécifique des espaces d'urbanisation dispersée.

Les champs de recherche de la géographie du commerce sont nombreux et fortement multipliés à la faveur des transformations de l'appareil commercial (émergence de la grande distribution) et plus généralement de la société<sup>6</sup>. Au cours des cinquante dernières années, les sujets traités par la géographie du commerce ont évolué autant que leur finalité. Elle s'est ainsi d'abord intéressée à la localisation des commerces (Berry, 1971, Beaujeu-Garnier et Delobez 1977, Metton 1984, Soumagne 1996, Lebrun 2002, Motte 2006), avant de se

---

6 Voir l'analyse de l'évolution de l'offre commerciale proposée dans le chapitre 2.



rapprocher de l'opérationnel en proposant des finalités opératoires (Merenne-Schoumaker et Browet 1988, Desse, 2001, Grimmeau et Wayens, 2003), puis de s'élargir et de s'intéresser aux différentes formes de consommation dans l'espace (Wrigley et Lowe 1996, Metton et Lemarchand, 1997, Lestrade 2001, Fleury 2003, Lemarchand 2005, 2011).

### **3.1. Les espaces d'urbanisation dispersée dans la géographie du commerce**

Les approches proposées par la géographie du commerce reposent sur des visions différentes de l'espace et de son fonctionnement. Alors que les premiers travaux se sont exclusivement intéressés à la distribution des commerces dans les centres urbains mettant en avant une structure commerciale inégale entre centre et périphérie où les commerces sont peu présents, les espaces périphériques sont peu à peu apparus comme de nouveaux terrains d'études potentiels. Tout d'abord dans le domaine de la géographie du commerce où les espaces périphériques, ruraux ou plus généralement d'urbanisation dispersée ont été étudiés spécifiquement pour analyser la structure de la trame de ces espaces (Robert 1975). Puis dans la géographie du commerce et de la consommation qui s'est intéressée à « *considérer les zones commerciales non plus comme des espaces commerçants, mais comme des lieux et des territoires commerçants qui se positionnent dans un espace plus large que celui du seul centre ou de la seule périphérie* » (Lemarchand 2008, p 112). Dans cette section, nous n'établissons pas un nouvel historique complet de l'évolution des différents champs d'études dans la géographie du commerce (Desse 2009, Lemarchand 2011), mais nous nous intéressons plus spécifiquement à observer comment les espaces d'urbanisation dispersée ont été pris en compte et étudiés par la géographie du commerce.

#### **3.1.1. Une géographie des espaces urbains renouvelée par l'apport de modèles basés sur le commerce**

Dans ses premiers travaux fondateurs portant sur la trame des lieux centraux, Walter Christaller a cherché à déterminer la localisation optimale d'objets géographiques ou économiques. Il a postulé une « *forme d'organisation spatiale de la production des biens et des services fortement contraints par l'exigence de proximité entre le producteur et ses clients, soit du fait d'une forte sensibilité au coût de transport, soit du fait de la nature du*

*service rendu*» (Pumain 2005). Il a ainsi distingué des niveaux de centralité « *hiérarchisés correspondant à des exigences de tailles de marché plus ou moins vastes selon le coût et la demande du produit (seuil d'apparition des fonctions), selon la plus ou moins grande rareté des commerces offerts qui se traduit elle-même par une hiérarchie de la taille des centres et de la dimension de leur aire d'influence. Le concept s'est généralisé et étendu pour caractériser tout lieu d'offre de commerces polarisant une clientèle, par exemple à l'échelle intra-urbaine* » (Ibid.). À travers sa théorie il a défini une trame des espaces centraux basée sur le niveau de rareté des commerces disponibles. Il propose une vision emboîtée de l'espace où les centres de niveau supérieur offrent généralement tous les commerces de portée inférieure. Bien que la théorie de Walter Christaller ait souvent été remise en cause, elle a montré l'importance que représente l'espace dans les modèles économiques. Les théories des lieux centraux et les modélisations gravitaires ont eu pour objectif de formaliser des hiérarchies urbaines.

Le géographe américain Brian Berry va s'appuyer sur ces travaux pour rédiger son ouvrage « *Géographie des marchés et du commerce de détail* » en 1967. Pour lui, « *elle est donc la base théorique d'une grande partie de la géographie urbaine et de la géographie du commerce de détail et des services* » (Berry 1971 p15). Le commerce est étudié afin de mettre en évidence la régularité de l'organisation spatiale et de définir des lois statistiques. Les travaux de Brian Berry s'intéressent aux marchés des villes en Ohio et portent sur les aires d'influence du commerce de détail. En s'interrogeant sur la rareté des biens à vendre, il fait émerger une trame hiérarchisée des espaces urbanisés. Il s'intéresse à la répartition des fonctions urbaines suivant les densités et les tailles des villes, et participe à la démonstration de régularités spatiales observables à partir de la localisation des activités économiques. Il développe l'existence d'une branche de la géographie du commerce de détail et des services au sein de la géographie économique, et lui assigne son champ d'études. D'autres géographes s'inscrivent par la suite dans cette vision et poursuivent ses travaux sur leurs propres terrains d'études (Racine 1973), avant que les géographes français adoptent plus tardivement dans les années 1970, pour leur propre compte, ces approches quantitativistes.

### **3.1.2. Une hiérarchisation de l'espace et de ses composants liée à l'offre commerciale**

Les centres urbains ne sont pas les seuls types d'espaces étudiés. En 1975, André-Charles Robert cherche à étendre ces méthodes pour les appliquer aux espaces ruraux. Il s'inscrit

pour cela dans la continuité de Walter Christaller en considérant une trame des espaces urbanisés qui se hiérarchise en fonction du niveau d'équipements et de commerces. Se détachant de la structure urbaine proposée par Walter Christaller, il applique ses théories au monde rural à une échelle plus fine : « *il est impossible de voir, dans l'espace rural un monde inorganisé et vide de relations internes. Simplement les liens économiques et sociaux y sont d'un autre niveau, à plus petites échelles, constituant d'étroites aires de voisinage ou de relation d'affaires* » (Robert 1975). Il part de l'hypothèse que dans la commune ou le « hameau », la vie en société s'établit dans un cadre restreint de voisinage, à contacts fréquents sinon quotidiens. La commune constitue l'unité primordiale du terroir, « *avant d'être une circonscription géographique de droit, la commune a d'abord constitué une communauté d'habitants de fait. Cette entité naturelle repose sur la notion de voisinage* » (Bernard, 1969). Ce sentiment est conforté par la présence d'un certain nombre d'équipements ayant vocation à favoriser le tissage de liens sociaux : la mairie, l'église, l'école primaire. Cependant, les communes ne comportent pas toutes un équipement commercial : « *parfois n'existe qu'un bazar unique, à la fois café servant de lieu de réunion et vendant quelques produits de première nécessité, épicerie, dépôt de pain, bureau de tabac... Beaucoup restent de véritables hameaux sans aucun commerce, s'approvisionnant dans les villages voisins et lors des tournées de commerçants* » (Robert 1975). Dans ces conditions, les « villages » constituent les centres commerciaux élémentaires. Dans les travaux menés en Franche-Comté, André-Charles Robert détermine une classification des hameaux, bourgs et villages en fonction des commerces qu'ils proposent et de leur population. Pour la première fois, on observe en France une étude de la distribution des commerces et de la hiérarchisation du territoire qui se concentre uniquement sur le bas de la trame urbaine.

« En dessous de 350 h agglomérés : c'est le domaine principal des hameaux. Les fonctions tertiaires sont réduites au maximum ; entre 350 h et 600 h agglomérés : les centres s'équipent en commerces et services, mais ne sont encore que des villages-centres incomplets ; au-dessus de 600 h : la plupart des agglomérations sont au moins des villages centres avec des commerces alimentaires, services et artisanat » ; les bourgs : « ce sont des pôles de développement ou de maintien des activités de commerce et de service en zone rurale. Ce sont bien souvent les chefs-lieux de cantons et les centres

de 1 500 à 2 000 habitants. On y trouve des équipements de village-centre complet, mais aussi des commerces et services courants nombreux, souvent spécialisés, mais à fréquence non quotidienne. Ainsi que des services publics. » (Robert 1975)

Après avoir connu un certain désintérêt, cette géographie des commerces a aujourd'hui de nouveaux adeptes qui se réapproprient ces modèles avec des approches plus schématiques (Tannier 2003, Waynes 2006). Les recherches sur les hiérarchies des commerces et les aires d'attraction commerciale se sont élargies spatialement et sont devenues plus englobantes. Celles-ci ne se cantonnent pas seulement aux espaces urbains du haut de la trame urbaine, mais s'intéressent désormais à l'ensemble des espaces qu'ils soient ruraux, périurbains ou d'urbanisation dispersée (Motte-Baumvol 2008). Les acteurs institutionnels réinvestissent également ces approches comme en France où l'INSEE propose avec ses bassins de vie (Brutel et Levy 2012) de hiérarchiser le territoire en fonction de la rareté de l'offre commerciale disponible et de définir les aires d'attractivité.

### **3.2. Des pratiques de déplacements et d'achats qui redéfinissent l'espace marchand**

De nouvelles approches de la géographie du commerce notamment par les pratiques de déplacements et de consommation tendent à se détacher des catégories et à analyser l'espace pris dans sa globalité, sans aucune différenciation. Ainsi, s'opposant à la vision prônée par la géographie des commerces d'une offre commerciale hiérarchisée dans l'espace, Matthieu Delage met au contraire en avant une juxtaposition des pôles de commerces se rapprochant de la vision portée par la géographie de la consommation. Selon lui, « *on observe [dans la littérature] un glissement d'une vision commerciale emboîtée - allant de la proximité au niveau le plus élevé de la hiérarchie commerciale - à une vision par juxtaposition, chaque revendication, en termes d'identité, de normes ou de classes, donnant lieu à l'expression et à la reconnaissance d'une centralité aussi spécifique qu'éphémère* » (Delage 2012, p. 53). La localisation des commerces n'est plus l'objet central. Il s'agit désormais de voir comment le commerce s'intègre dans les modes de vie ou dans les pratiques de déplacements (Gasnier 2007, 2012).

Toutefois, l'analyse des mobilités liées aux commerces et à l'organisation des pratiques de consommation se révèlent difficiles à appréhender au premier abord du fait de leur caractère discret et du manque de données statistiques spatialisées disponibles (Delage 2012). Contrairement aux relations domicile-travail que l'on peut qualifier de « visibles » en ce qu'elles mettent en réseau deux facteurs sur un espace localisé (lieu d'habitation et lieu de travail), les mobilités liées aux commerces sont pour leur part « évolutives » dans le temps et dans l'espace. Cela tient à la richesse des échanges et des possibles destinations définies par les fonctions recherchées par l'utilisateur (type de service ou commerce), les enjeux sociologiques (préférence pour un commerçant plutôt qu'un autre) et économiques (coût, distance). On peut ainsi considérer que l'accès aux commerces, et les mobilités qui en découlent, a un caractère « universel » dans le sens où il n'est pas exclusivement réservé aux actifs. À l'échelle locale, les déplacements en direction des commerces, qu'ils répondent à des besoins de proximité ou plus exceptionnels, semblent déterminants, car ils renseignent sur les micro-polarités qui maillent le territoire au-delà des pôles urbains.

Cette approche géographique permet de requestionner l'espace marchand et les interactions existantes entre les usagers et les commerces. Elle vient redéfinir les approches des territorialités en s'appuyant sur les individus afin de construire leur « univers d'approvisionnement » (Lestrade 2002). Cette approche du commerce par les individus est complémentaire et non pas opposée à celle réalisée à partir de la distribution des commerces. Dans les espaces d'urbanisation dispersée où l'offre commerciale est structurellement moindre et plus éparse que dans les centres urbains, l'analyse des pratiques de déplacements et de consommation des habitants permet de révéler les choix opérés et les stratégies de mobilités mises en place. Elle permet, d'une part, de mettre en avant la place qu'occupe le commerce et d'analyser son ancrage sur le territoire dans la définition des espaces bâtis et dans la structuration du territoire, et d'autre part, de saisir la place qu'occupent les lieux et les formes de commerces dans les pratiques de consommation au sein des espaces où le commerce est moins présent et où les contraintes de distance et de mobilité sont plus importantes.

## CONCLUSION DU CHAPITRE 1

Ce premier chapitre a montré que les travaux portant sur les nouveaux secteurs d'urbanisation, qu'ils soient désignés sous les vocables de périurbains, rurbains ou encore suburbain se sont longtemps inscrits dans une approche binaire centre/périphérie de l'espace. Or, le renouvellement et l'évolution des approches mises à l'œuvre depuis une vingtaine d'années a permis de s'extraire de cette dualité. La multiplicité des terrains d'études et des objets analysés (mobilités, morphologie, gouvernance, dynamiques démographiques...) ont conduit à une multiplication des concepts et des façons de les aborder. Bien qu'il n'existe pas une unicité des travaux de recherche, des caractéristiques communes émergent comme le fait d'analyser ces espaces par eux-mêmes, en les considérant comme des espaces à part entière possédant des logiques propres, et non à partir des villes.

Aujourd'hui, le terme de périurbain est assez connoté dans la littérature généraliste. Il renvoie à des espaces et à des modes d'organisations et fonctionnements contrastés et parfois opposés et n'est peut-être plus vraiment un révélateur des réalités de ces espaces. Il apparaît nécessaire de se détacher de cette notion afin de s'inscrire dans un cadre d'analyse renouvelé permettant de mettre en valeur ces nouvelles approches. Dans le sillage de ces travaux, cette thèse s'est emparée de la notion d'espaces d'urbanisation dispersée (Barattucci 2006) qui permet de les analyser à partir de leurs caractéristiques morphologiques et de repenser l'analyse de ces espaces hybrides. Cette notion est englobante et les espaces d'urbanisation dispersée peuvent ainsi être constitués aussi bien d'espaces dits ruraux que d'espaces dits périurbains qui sont des espaces bâtis en cours d'urbanisation hérités de l'organisation rurale du territoire. Ils sont composés d'espaces bâtis discontinus, de taille petite et moyenne, insérés dans un tissu urbain lâche.

Le champ de la géographie du commerce, jusqu'alors peu étudiés dans ces espaces, sont également mobilisés afin d'analyser les méthodologies permettant de caractériser la structuration des territoires et l'intégration des pratiques de consommation existant dans les territorialités des usagers. Ces éléments pris en compte ouvrent la voie de la contextualisation de cette thèse et permettent de définir son cadre théorique. Ils appellent maintenant à des recherches plus approfondies des espaces d'urbanisation dispersée, à la définition et à l'exploration de nouveaux terrains d'études.



# CHAPITRE 2 : LE COMMERCE DE PROXIMITÉ DANS LA LITTÉRATURE ET LES POLITIQUES PUBLIQUES. QUELLE SPÉCIFICITÉ DES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE ?

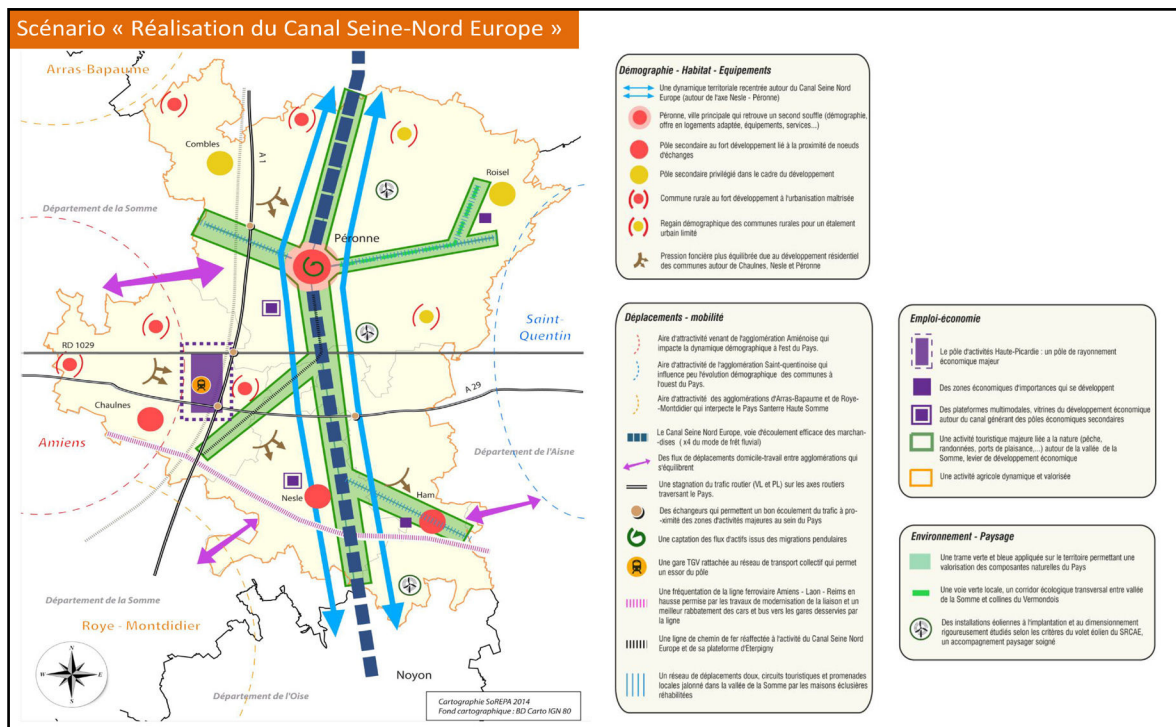


Figure 7 | Scénario d'aménagement territorial et commercial du SCOT de la communauté de communes du Pays Neslois  
Cet exemple de document de planification montre les intentions affichées par les politiques locales dans le développement de leur territoire et le maintien d'une offre commerciale



Le commerce de proximité est aujourd'hui l'une des principales formes de commerce qui perdure dans les espaces d'urbanisation dispersée. « *Le commerce de proximité désigne différents types de commerces : boutiques, marchés, halles, galeries commerciales, petits centres commerciaux, situés dans ou proches de zones résidentielles et dont la fréquentation peut se faire à pied ou en voiture lors d'un déplacement inférieur à dix minutes* » (Fournié, 2008). Depuis de nombreuses années, le commerce de proximité est un enjeu central des politiques publiques. Le maintien de ce type de commerce, notamment dans les espaces d'urbanisation dispersée répond à un besoin de préservation d'activités économiques dans des espaces qui en manquent généralement.

À partir d'une étude approfondie de la littérature et des politiques publiques, l'objectif de ce chapitre est de replacer les dynamiques des espaces d'urbanisation dispersée dans les grandes mutations du commerce de proximité en France. Tout d'abord, une synthèse de l'évolution quantitative de l'offre commerciale de proximité en France est réalisée. À la lumière de ces grandes mutations, les effets liés au développement de la grande distribution et à ses implications spatiales sont mis en avant. Ces éléments sont abordés, d'une part sous l'angle du rééquilibrage de l'offre dans la périphérie des grandes villes, et d'autre part sous celui de la disparition de points de vente de petits commerces alimentaires, principalement dans les bourgs et villages. Puis dans un deuxième temps, ce chapitre analyse les stratégies développées par les acteurs des politiques publiques et économiques depuis plus de cinquante ans et met en évidence leurs impacts dans les espaces d'urbanisation dispersée. Il permet ainsi d'observer les réponses politiques et les moyens mis en œuvre pour encadrer ces mutations et d'appréhender les objectifs poursuivis par chacune des réformes et leurs résultats. Enfin, ce chapitre examine les mutations récentes de l'offre commerciale marquées par un développement des commerces de petite taille, qu'elles soient l'œuvre de la grande distribution ou la conséquence d'initiatives individuelles ou associatives, ou encore d'actions politiques locales.

## 1. LES ÉVOLUTIONS DE L'OFFRE COMMERCIALE DE PROXIMITÉ EN FRANCE : UN ESSOR DE LA GRANDE DISTRIBUTION AU DÉTRIMENT DU PETIT COMMERCE

Dans cette section, nous nous intéressons spécifiquement aux mutations de la structure commerciale opérées en France durant la seconde révolution commerciale. Cette analyse s'inscrit globalement dans l'objectif de la thèse de faire émerger la structure spatiale des espaces d'urbanisation dispersée et leur fonctionnement. Parallèlement au développement de la grande distribution, qui a permis la création de commerces aux périphéries des grandes villes qui en étaient dépourvues, l'offre (que l'on peut qualifier de proximité, car finement répartie sur le territoire et située à proximité des lieux d'habitation), a eu tendance à diminuer en nombre de magasins dans les petites villes et les espaces d'urbanisation dispersée. Les secteurs de tensions et d'enjeux commerciaux y sont mis en lumière. Il s'agit donc d'analyser ces composantes et d'observer ses conséquences, notamment en matière de recomposition spatiale de l'offre commerciale, et plus particulièrement dans les espaces d'urbanisation dispersée.

Depuis plus de deux siècles, le commerce traverse de profondes mutations généralement qualifiées de révolutions commerciales (Marseille 1997, Desse, 2001, Moati, 2001 et 2011, Péron, 2004). L'évolution de l'offre commerciale de proximité quelle que soit sa forme ou sa localisation est intimement liée à la transformation du territoire et à son fonctionnement (déplacements à réaliser pour accéder aux commerces, évolution des polarités, attractivité...). Cette notion de révolution commerciale permet d'aborder la mutation du commerce sous le prisme de son insertion urbaine et de ses dynamiques spatiales. La théorie de la base économique a traditionnellement considéré les commerces comme étant des activités induites, peu motrices pour le développement territorial. Cependant, certains auteurs comme Laurent Davezies ont proposé une réinterprétation de cette théorie en élargissant la base économique à l'ensemble des fonctions urbaines incluant le tourisme, la fonction publique, ainsi que la simple résidence (Davezies 2008, Chaze 2009, Soumagne 2012). Les activités liées aux commerces de proximité jouent un rôle moteur dans nombre de territoires, où les fonctions productives sont peu présentes et l'existence d'activités commerciales y représente un atout indéniablement favorable à leur vitalité. Aujourd'hui, en France, nous nous situons dans une période transitoire entre la seconde révolution (qui a débuté au milieu du vingtième siècle

avec l'arrivée de la grande distribution et la recomposition des centres-villes et prend fin au début des années 2000), et la troisième révolution (qui commence au début des années 2000) dont le développement est lié à la généralisation des nouvelles technologies.

## **1.1. Les mutations liées à « la seconde révolution commerciale » : le développement des grandes surfaces**

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les structures commerciales existantes sont encore figées dans des formes et des structures traditionnelles indépendantes où les unités commerciales sont de petite taille et n'emploient pour la majorité aucun salarié (Metton 1980). Spatialement, l'offre commerciale est inégalement répartie sur le territoire national. Au regard de la population, les campagnes disposent d'une forte densité commerciale tandis que les quartiers pavillonnaires situés en périphérie des grandes villes sont marqués par une sous-représentation commerciale (Villermet 1993, p. 43). La seconde révolution commerciale va entraîner une réorganisation de l'offre.

### **1.1.1. L'émergence des acteurs économiques de la grande distribution**

En France, le premier supermarché a ouvert à Paris en 1957 suivi du premier hypermarché inauguré par Carrefour à Sainte-Geneviève-des-Bois en 1963. L'importation du modèle américain du supermarché remet alors en cause et bouleverse le système commercial traditionnel, tant dans les modes d'approvisionnement et de négociations, que dans les formes des magasins, leur localisation ou encore dans les pratiques de distribution (Pouzenc 1998, Metton 1995).

De nouveaux acteurs émergent. Nous assistons, d'un côté, à la création de groupements d'achats en commun à l'initiative de commerçants indépendants (Codec, Una, Unico, Leclerc) ayant pour objet de négocier avec les grossistes afin d'obtenir de meilleures conditions. De l'autre, des grossistes créent des chaînes de distribution (Spar, Végé, Luga) où, associés aux détaillants, ils ont pour objectifs de diminuer les coûts et de vendre en plus grande quantité. Ces nouveaux acteurs forment ce qui est plus communément appelé la grande distribution. Ces nouvelles formes commerciales modifient profondément les pratiques d'achats des français en permettant une diminution des prix et en proposant de nouveaux lieux de commerces.

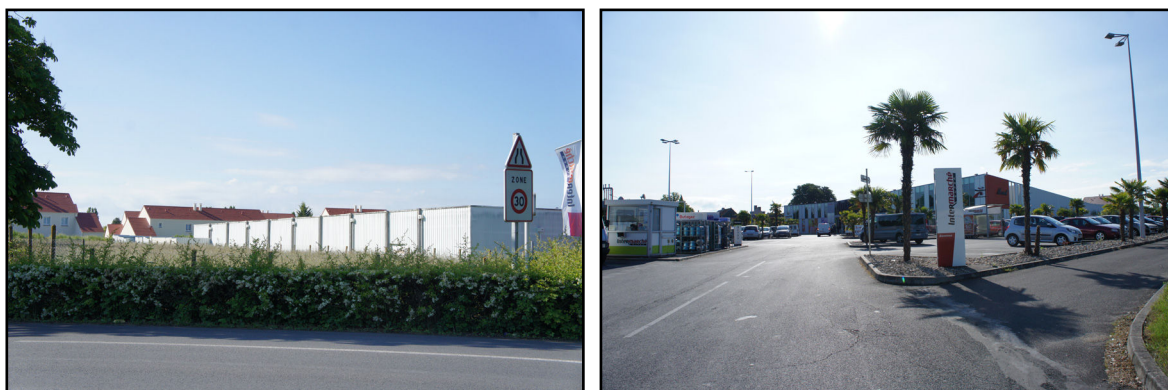
Depuis l'apparition de ces nouvelles formes commerciales, le nombre de supermarchés et hypermarchés n'a pas cessé de croître, passant de 50 établissements en 1960 à 1 453 en 1969 (Daumas 2006), jusqu'à plus de 12 000 aujourd'hui. La création de ces magasins n'a pas été linéaire dans le temps et s'est ralentie à partir des années 1980. Les acteurs de la grande distribution se sont alors diversifiés avec la création de maxi-discounts et de grandes surfaces spécialisées.

### 1.1.2. Une croissance de l'offre commerciale à la périphérie des grands pôles urbains

Les supermarchés et hypermarchés ont imprimé un changement dans la place occupée par le maillage commercial dans le développement territorial. Bien que les critères d'emplacements de ces nouveaux magasins et leur fonctionnement varient d'un acteur à l'autre (Carrefour, Leclerc, Intermarché...), ils ont contribué à la réalisation de nouveaux modèles urbains et à la modification des pratiques de mobilité et l'organisation économique du territoire. Ainsi, « à Sainte-Geneviève-des-Bois, Carrefour a fixé les traits les plus généraux de l'hypermarché : implantation en périphérie des agglomérations, grande taille (plus de 2 500 m<sup>2</sup>), vaste parking, libre-service intégral, assortiment réunissant alimentaire et non alimentaire et discount généralisé » (Daumas 2006). Ils s'accompagnent également de la réalisation de grands ensembles immobiliers. Ces nouveaux magasins s'implantent majoritairement en périphérie des villes et, en bordure des espaces urbanisés, dans des zones commerciales construites ex nihilo, délaissant le cœur des agglomérations où le foncier est plus cher et moins accessible.

La croissance du nombre de supermarchés s'avère plus importante (en valeur relative et en valeur absolue) dans les périphéries des agglomérations qui ont bénéficié d'un « rattrapage commercial ». (Metton 1982, Blancard et al. 2016). « Il en résulte que si les centres-villes ont su tant bien que mal maintenir, éventuellement développer, leur potentiel de vente, tout le prodigieux essor de la consommation au cours des vingt dernières années a presque intégralement bénéficié au commerce périphérique qui n'existait pratiquement pas en début de période et dont on peut estimer que la puissance de vente est devenue aujourd'hui supérieure à celle du commerce central » (Metton 1998, p.48). Toutefois, l'essor de la grande distribution concerne toutes les catégories d'espaces à des degrés variés. Ainsi, dans les espaces d'urbanisation dispersée, le nombre de commerces de la grande distribution construit

est moindre que dans les périphéries des grands pôles. Ces commerces sont composés de magasins de plus petite taille et répondent à des logiques d'implantation différente. Ils sont de plus petite taille et sont généralement implantés dans les bourgs ou les petites villes, au cœur des espaces urbanisés, et non pas en dehors des espaces urbanisés dans des zones commerciales. La figure 8 illustre un exemple d'implantation d'un petit supermarché dans un bourg localisé dans un espace d'urbanisation dispersée.



**Figure 8 | Un petit supermarché intégré aux extensions pavillonnaires dans le bourg de Mont-Prés-Chambord (41)**

**Photos : Damien Delaville**

## **1.2. Face au déclin des petits commerces : quels enjeux pour les espaces d'urbanisation dispersée ?**

Les mutations spatiales de l'organisation des commerces et des services sont en partie liées aux transformations structurelles de l'appareil commercial (spécialisation, développement de grandes surfaces), aux évolutions des modes de consommation (Barczak et Hilal 2016), et au fonctionnement du petit commerce largement dominé par des structures précaires sans salarié (Grimmeau et Wayens 2016). Depuis une centaine d'années, le commerce a connu de grandes évolutions, tant dans ses formats (Allain et Chambolle 2003) que dans sa distribution. Le nombre de commerces a régressé, passant de 1,8 million en 1920 (Albert 2014) à 830 000 en 2008 (données issues de la base Insee BPE 2008). La fermeture et la diminution du nombre de petits commerces, notamment alimentaires, conjuguées au développement de la grande distribution, ont participé à l'émergence de nouveaux territoires dynamiques et, à l'inverse, à l'affaiblissement économique des espaces d'urbanisation dispersée.

### **1.2.1. La diminution du nombre de points de vente**

Entre les années 1960 et 2000, deux processus se développent parallèlement avec, d'un côté la diminution du nombre de petits commerces indépendants, à l'offre limitée (comparée à celle des supermarchés), mais finement répartie sur le territoire, et de l'autre le développement d'une offre de plus grande taille concentrée en quelques lieux. Ce double processus participe d'une mise à distance progressive des commerces avec leurs usagers, et pose des questions de mobilités, notamment celle des ménages dépendants. (Barczak et Hilal 2016, Pouzenc 1998). Avec l'émergence des supermarchés, la proximité, dans ses formes traditionnelles, construite autour de magasins indépendants de petite taille, devient en quelque sorte le parent pauvre du commerce. Cette nouvelle situation contribue à donner un statut « vieillot » aux petits commerces de proximité, à participer à la disparition progressive de ce format de commerce (Dupré 2014) et à recomposer l'offre commerciale des centres-villes.

Les petits commerces alimentaires (supérette, boulangerie, boucherie) et les commerces spécialisés (électroménager, chaussures, meubles, droguerie) ont ainsi connu une importante diminution du nombre d'établissements, le nombre de petits commerces alimentaires indépendants étant passé pour sa part de 129 880 à 80 740 entre 1962 et 1975 (Daumas 2006).

### **1.2.2. Une « désertification commerciale des campagnes » en débat**

Ces mutations ont eu pour conséquence d'entraîner la dévitalisation des rues commerçantes des centres-villes, centres-bourgs et hameaux et l'accroissement concomitant de la vacance commerciale de ces lieux qui connaissent alors une baisse de fréquentation en même temps que s'engage un processus de dégradation accéléré de leur bâti et de leurs espaces publics. La diminution du nombre de petits commerces frappe particulièrement les villages et les bourgs qui ont perdu la plupart, voire la totalité, de leur infrastructure commerciale (Taulelle 2012). Ainsi, comme le montrent Stéphane Blancard, Nicolas Renahy, et Cécile Détang-Dessendre, en France, dans les espaces ruraux entre 1980 et 2013, le dernier magasin a disparu dans 20 à 40 % des communes où il était implanté (Stéphane Blancard et al. 2016). De nombreux élus locaux s'alarment aujourd'hui de l'absence ou de la disparition de ces commerces dans leur commune et des conséquences induites, telles que la perte d'attractivité, la question d'accessibilité des personnes isolées, la hausse des besoins en mobilités. Ces inquiétudes sont

souvent relayées dans les articles de presse (« centres-villes à vendre » (Le Monde, 11/01/16) mettant en avant le double processus de disparition de commerces et d'augmentation de la vacance commerciale qui affecte une grande partie des petites villes (Motte 2006). Comme il l'a été vu sous le prisme des politiques publiques mises en œuvre, la recherche d'une équité territoriale dans la distribution des commerces, et celle d'une proximité maximale entre le commerce et les habitants, constituent des objectifs forts. Malgré les outils mis en œuvre, les logiques de répartition de l'offre commerciale restent liées aux capacités de maintien des commerces et aux stratégies des acteurs économiques.

Si la question du maintien de l'offre commerciale est porteuse d'enjeux de taille, notamment dans les espaces d'urbanisation dispersée, ces derniers ne sont pas seuls concernés. Les villes petites et moyennes sont également affectées par la désertification commerciale qui impacte les conditions de vie des habitants. Dans le domaine de la santé, les villes petites et moyennes enregistrent une récente détérioration de leurs indicateurs sanitaires (Delas, 2011), et dans le même temps, on observe également une dévitalisation des linéaires commerciaux des centres-villes et des centres-bourgs marqués par l'accroissement de la vacance de locaux au profit de supermarchés et d'hypermarchés situés en périphérie. Les études réalisées par la Fédération Procos (Fédération pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé) montrent que la vacance commerciale touche plus fortement les villes petites et moyennes que les grandes villes<sup>7</sup>. Si le mouvement de déclin du petit commerce est généralisé et de grande ampleur, il est particulièrement marqué dans les petites villes, spécialement dans leurs centres où les logiques de réorganisation des services de proximité et de déclin des commerces se conjuguent et se renforcent mutuellement (Soumagne, 2003), là où convergent le déclin démographique, la baisse des revenus de la population et la vacance des logements. À partir de ces constats et des grandes tendances observées, une analyse plus spécifique de l'évolution du nombre de points de vente dans notre périmètre d'étude sera menée dans le chapitre 4 de cette thèse.

---

<sup>7</sup> Alors qu'elle plafonne à 7% dans les grandes villes, la vacance commerciale dépasse 9% dans les villes de moins de 50 000 habitants et 10% dans les villes de 50 à 100 000 habitants. Certaines villes sont particulièrement affectées, comme Béziers (24%), Vierzon (23%) et Calais (21%). Seules les villes touristiques sont épargnées (Site de Villes de France : <http://www.villesdefrance.fr/popuponde.php?id=2708>).

### **1.3. Une transformation de l'offre commerciale dans l'urbain dispersé**

L'évolution des commerces en France durant la seconde révolution commerciale est un sujet multiple. Durant les soixante dernières années, on observe une inversion des « tendances » entre des petits commerces alimentaires indépendants dont le nombre diminue et ceux de la grande distribution (supermarché et hypermarché) en forte croissance numérique. Si ces éléments apportent des clés majeures de compréhension sur l'évolution de la structure spatiale de l'offre de commerce et leur présence ou absence au sein des communes, ils ne permettent cependant pas d'analyser le fonctionnement économique des commerces et leurs modes d'adaptation. Il est également nécessaire de prendre en compte l'évolution des surfaces de vente, des emplois créés et des parts de marché entre les commerces de la grande distribution et les indépendants.

#### **1.3.1. Des surfaces de vente en augmentation**

S'intéressant à l'évolution des commerces en Auvergne depuis les années 1980, Milhan Chaze (Chaze 2009) a étudié l'évolution du commerce en fonction du type de commerces, du nombre de magasins, des emplois, des surfaces de ventes et du type d'espace. En analysant l'évolution du nombre global de commerces sous l'angle du nombre de points de vente, ses travaux mettent en évidence une diminution importante de leur nombre que l'on soit dans des villes (petites, moyennes ou grandes), ou dans l'espace rural (figure 9), mais ce constat est fortement nuancé lorsque l'emploi et les surfaces de vente sont pris en compte. Milhan Chaze note alors que si le nombre de points de vente a diminué, les surfaces de ventes ont parallèlement fortement augmenté, notamment dans les petites villes, tandis que l'emploi a peu évolué. La fermeture de petits commerces et la diminution concomitante des surfaces qui leur sont affectées sont finalement compensées par l'accroissement des surfaces de vente portée par les établissements de grande surface : supermarchés, hypermarchés, grandes surfaces spécialisées, et maxi-discounts. Il en est de même pour le marché de l'emploi, où de fait les effectifs détruits ont été compensés par les embauches des grandes surfaces.



### 1.3.2. Des parts de marchés stables malgré une diminution du nombre de points de vente

L'observation de l'évolution des parts de marché revenant aux différents types de commerces sur la période de 1993 à 2006 (figure 10) montre que la grande distribution alimentaire (supermarchés et hypermarchés) en détient près de 70 % après avoir fortement progressé depuis le début des années 1990, tandis que celle de l'alimentation spécialisée (boulangerie, boucherie,...) a diminué. À l'avènement des années 2000 on observe toutefois une légère inversion des tendances : la part de marché des hypermarchés alimentaires et des supermarchés non-alimentaires diminue alors que celle des magasins spécialisés stagne, voire augmente. Ainsi depuis 2001, la part de marché des commerces spécialisés s'est stabilisée à environ 40 % dans la distribution non-alimentaire et à 16,8 % dans l'alimentaire, tandis que les hypermarchés en ont perdu dans l'alimentaire chutant de 34,7 % en 2001 à 32,9 % en 2006, au bénéfice des supermarchés passés de 29,9 % à 33 % dans la même période.

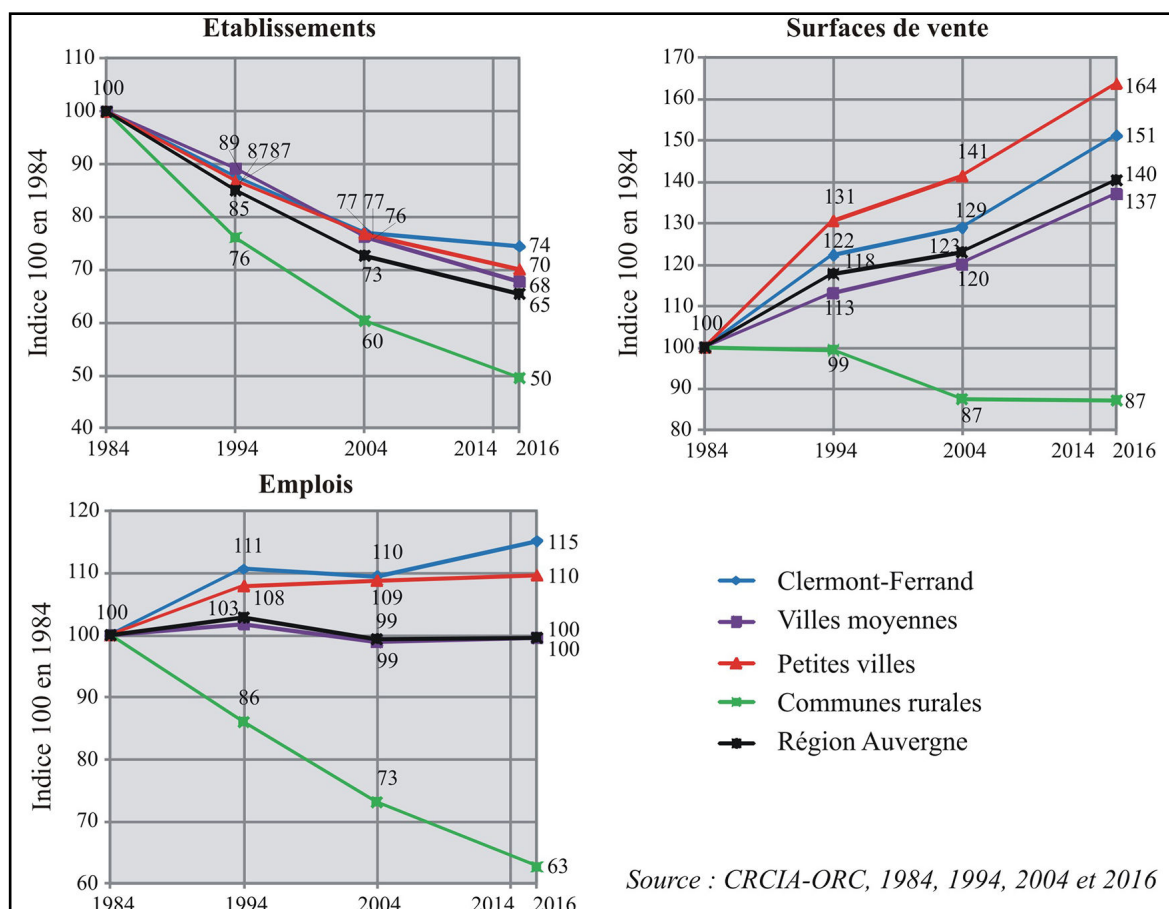


Figure 9 | Évolution des établissements, surfaces de vente et emplois dans les différents niveaux urbains d'Auvergne  
Source : Chaze 2017

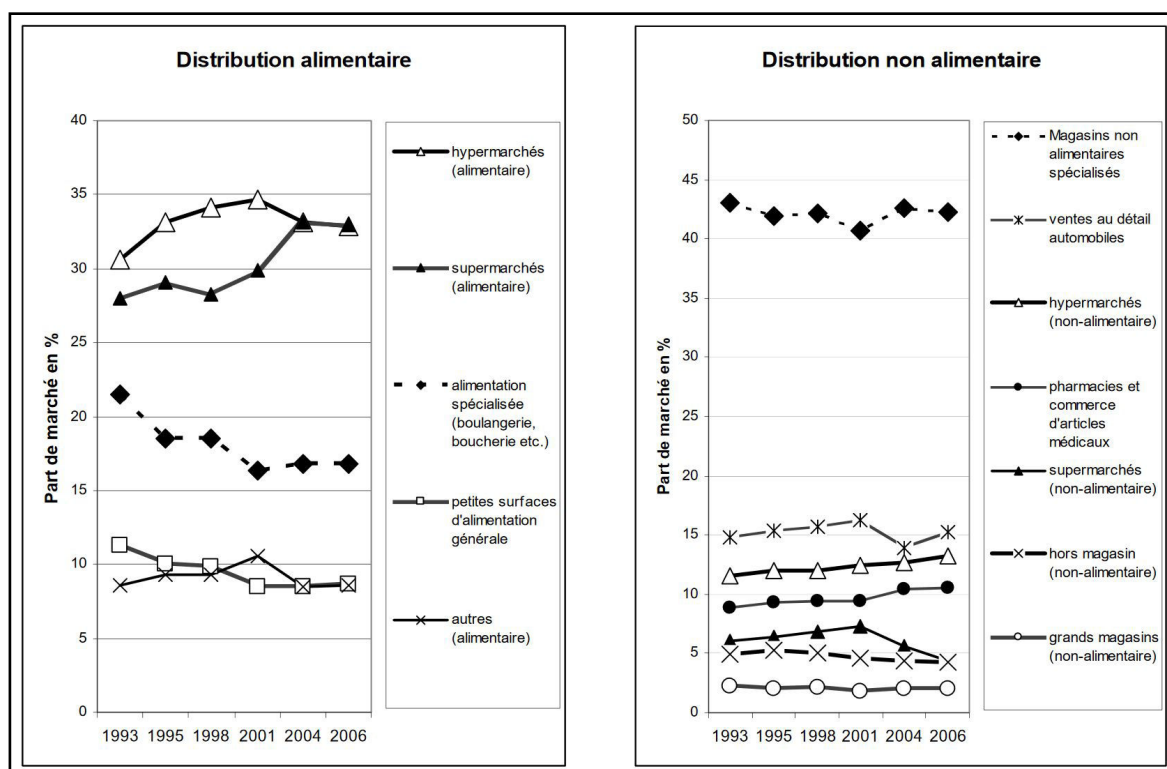


Figure 10 | Figure 3 : Parts de marché des différentes formes de commerces dans la distribution alimentaire et non alimentaire entre 1993 et 2006

Source : Monnet 2008

Si, durant la période étudiée, les surfaces commerciales et les emplois générés par leurs activités ont augmenté, on note a contrario une forte diminution du nombre de points de vente. Une transformation importante de la structure commerciale s'est amorcée, assortie d'une réorganisation spatiale correspondante. Le rapport des clients à la proximité spatiale des magasins a été modifié (Metton 1998, Desse et Lestrade 2016, Grimmeau et Wayens 2016) et de nombreux élus, notamment de petites communes et de petites villes s'inquiètent de la diminution de l'offre commerciale sur leur territoire. L'accessibilité aux commerces notamment depuis les zones de peuplement les plus éloignées des espaces d'urbanisation dispersée évolue en tendant à augmenter. Aussi, on observe aujourd'hui une multiplication des politiques menées et des dispositifs arrêtés mis en place, tant à l'échelle nationale que locale (Bonnerandi 2011, Chevillard et al. 2015), pour encourager le maintien et le redéploiement des commerces de proximité, et lutter contre les effets négatifs de ces disparitions qui aggravent la déprise du monde rural.

## 2. CINQUANTE ANS DE POLITIQUES DE PROTECTION DU PETIT COMMERCE EN FRANCE

Cette section s'intéresse aux politiques et actions mises en œuvre par les acteurs politiques nationaux et locaux pour planifier ou encadrer le développement commercial et l'aménagement du territoire. Nous interrogerons plus spécifiquement la prise en compte des enjeux spécifiques liés aux caractéristiques des espaces d'urbanisation dispersée dans la réglementation. Nous montrons l'évolution des objectifs poursuivis en matière de développement commercial depuis les années 1960, et analysons respectivement les outils, les mesures mises en place et leurs impacts en matière de développement urbain et commercial. Les acteurs et les échelles d'actions sont multiples, car il s'agit de prendre en compte à la fois les politiques globales, les politiques de planification territorialisées, et les actions locales, étant acquis que toutes ces actions ou thématiques (la grande distribution, le petit commerce, les centres-bourgs, etc.) répondent également à des enjeux variés fonction du contexte local : secteur dynamique et attractif ou à l'inverse en rétraction. Alors que depuis les années 1960 les lois visant à encadrer les mutations du commerce se sont multipliées, les enjeux aux mains des différents acteurs ont également évolué, passant successivement d'une vision fonctionnaliste (1960) visant à une meilleure distribution territoriale, à une préservation du petit commerce indépendant face à la grande distribution (1970), à la prise en compte d'enjeux environnementaux, à la recherche de proximité renouvelée entre le commerce et les habitants (1990), à un assouplissement des règles générales et à une planification qui promeut le développement du commerce par la ville (2010). Nous étudions ici la diversité des outils créés au fil des années, leur utilisation par les acteurs politiques locaux et, mettons en avant les effets qu'ils ont eus sur le territoire.

### 2.1. Un urbanisme commercial en faveur de la proximité

Le développement du maillage de commerces et de services en France, notamment dans les communes rurales, périurbaines ou d'urbanisation dispersée est depuis de nombreuses années au cœur des débats politiques. Depuis les années 1960, l'État cherche à encadrer par la loi l'évolution spatiale de l'offre commerciale ainsi que les acteurs qui la composent. Cette recherche se traduit par la notion « d'urbanisme commercial » encadré par deux outils réglementaires que sont la surveillance de la procédure de délivrance des permis de construire

et la planification des zones commerciales. Les objectifs poursuivis ont évolué allant d'une promotion de la concurrence entre les acteurs économiques à un protectionnisme du petit commerce dans les années 1970 et 1980, puis à une promotion et un encouragement à la construction de commerces de proximité depuis les années 1990.

### **2.1.1. 1973 : la loi Royer, une protection étatique du petit commerce**

La Circulaire du 31 mars 1960 (portant sur l'interdiction des pratiques commerciales restreignant la concurrence), voulue par les acteurs de la grande distribution redéfinit les règles liant les détaillants aux commerçants. Elle a pour objectif de limiter les cas de refus de vente d'un fabricant ou d'un revendeur à un commerçant. Il s'agit alors d'éviter que des commerçants traditionnels ne s'organisent auprès de fabricants pour limiter l'approvisionnement d'un concurrent. La publication de la circulaire Sudreau-Fontanet de 1961 marque l'apparition de l'urbanisme commercial en fixant le cadre des conditions dans lesquelles l'équipement commercial est pris en compte dans les plans d'urbanisme. Le commerce relève alors d'une fonction dont il convient de doter les nouveaux espaces urbanisés en favorisant son implantation. Puis, le cinquième Plan de développement économique et social de 1965 vient conforter ces dynamiques en imposant la réalisation de commerces dans les nouvelles opérations. L'objectif est alors d'implanter de nouveaux commerces, notamment de grande distribution (offre de proximité et offre plus rare) dans les espaces périphériques en construction (villes nouvelles, grands ensembles) afin de favoriser une offre localisée à proximité, et devenir moins dépendant des centres-villes anciens. En 1969, des commissions départementales d'urbanisme commercial (CDUC) sont créées ayant vocation à donner un avis consultatif sur les projets commerciaux de plus de 3000 m<sup>2</sup> préalablement à la délivrance du permis de construire par les services du préfet.

Les prises de conscience sur le développement durable, autant que la nécessité de privilégier la proximité et les effets de modes, ont participé à changer le regard porté par les politiques publiques sur les commerçants indépendants. Le maintien de la proximité sociale et spatiale existante entre les consommateurs et les commerçants est devenu un enjeu majeur pour les politiques qui perçoivent les commerçants comme des relais d'opinion importants à ne pas négliger (Monnet 2008). Aussi dès la fin des années 1960, alors que leur développement est encore balbutiant, certains acteurs politiques s'interrogent sur le développement des grandes surfaces en périphérie des grandes villes et leur impact sur la pérennité du petit commerce,

### Les grandes réformes de l'urbanisme commercial

- 1960 : circulaire du 31 mars sur l'«interdiction des pratiques commerciales restreignant la concurrence »
- 1961 : circulaire « Sudreau-Fontanet » *circulaire* interministérielle, n° 61-43 du 24 août 1961
- 1965 : cinquième Plan de développement économique et social (1966-1970)
- 1969 : circulaire interministérielle du 29 juillet relative à « la place de l'équipement commercial dans le développement urbain »
- 1973 : Loi « Royer » d'orientation du commerce et de l'artisanat (n° 73-1193 du 27 décembre)
- 1982 : Loi « Deferre » de décentralisation (n° 82-213 du 2 mars)
- 1991 : Loi d'orientation pour la ville (n° 91-662 du 13 juillet)
- 1993 : Loi « Sapin » sur la prévention de la corruption et la transparence de la vie économique (n° 93-122 du 29 janvier)
- 1995 : Loi sur le renforcement de la protection de l'environnement (n° 95-101 du 2 février)
- 1996 : Loi « Raffarin » (n° 96-603 du 5 juillet)
- 1996 : Loi du « Pacte de relance pour la ville » (n° 96-987 du 14 novembre)
- 1999 : Circulaire du 21 juin de la Secrétaire d'État aux Petites et Moyennes Entreprises, au Commerce et à l'Artisanat
- 1999 : Loi « Chevènement » (n° 99-586, 12 juillet)
- 2000 : Loi « SRU » relative à la solidarité et au renouvellement urbains (n° 2000-1208 du 13 décembre)
- 2005 : Loi « Dutreil » (n° 2005-882 du 2 août)
- 2008 : Loi « LME » de modernisation de l'économie (n° 2008-776 du 4 août)
- 2015 Loi NOTRe : Nouvelle organisation territoriale de la République (2015-991 du 7 août 2015)
- 2015 : Réforme du code de l'urbanisme (n° 2015-1782 et n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 et n° 2016-6 du 5 janvier 2016)

**Figure 11 | Historique des lois ayant eu un impact sur l'urbanisme commercial depuis les années 1960**

Réalisation : Damien Delaville

notamment dans les centres urbains. On note ainsi une inversion des tendances. Il ne s'agit alors plus de favoriser l'émergence de la grande distribution, mais au contraire de protéger les commerçants indépendants.

La loi d'orientation du commerce et de l'artisanat du 27 décembre 1973, dite loi Royer (encore appelée « loi anti-Leclerc »), a pour objectif de lutter contre l'expansion inéluctable des super et hypermarchés au détriment des commerces indépendants isolés, d'assurer l'équilibre entre les différentes formes de commerce. Cette loi marque un changement de cap dans la vision donnée à l'urbanisme commercial : il ne s'agit désormais plus d'encourager à tout prix le développement du commerce, mais de protéger les petites entreprises de commerces d'un « *écrasement [lié à la] croissance désordonnée des formes nouvelles de distribution* » (article 1). La Loi Royer est ainsi un outil de « *police de la concurrence* » plus qu'un instrument de « *police d'utilisation des sols* » (Joye 2007). Les Commissions Départementales d'Urbanisme Commercial (CDUC) perdent dès lors le rôle d'organe consultatif pour endosser celui d'organe exécutif. Elles sont amenées à instruire les délivrances de permis de construire concernant les projets de construction de plus de 1 500 m<sup>2</sup> (pour les villes de plus de 40 000 habitants) et de 1 000 m<sup>2</sup> (pour celles de moins de 40 000 habitants), ainsi que les agrandissements de plus de 200 m<sup>2</sup>. Il s'agit alors de ralentir la croissance de la grande distribution afin de soutenir le petit commerce. Les CDUC sont composées de 9 élus locaux, dont le maire de la commune d'implantation, 9 représentants des activités commerciales et artisanales, 2 représentants des associations de consommateurs, et sont présidées par le préfet qui ne dispose pas de droit de vote. En cas de refus du CDUC, un recours est possible auprès du ministre du Commerce qui se prononce après avis de la Commission Nationale d'Urbanisme Commercial (CNUC).

### 2.1.2. 1982-1996 : un urbanisme commercial défaillant

La promulgation en 1982 des « lois Defferre » portant sur la décentralisation permet le transfert des compétences d'urbanisme aux communes (loi n° 82-213 du 2 mars). Cependant, la place accrue prise par ces dernières est parallèlement source de corruption de la part de certains élus locaux (Tanguy 1997). Toutefois, ni cette loi, ni la loi Royer auparavant ne sont en mesure d'enrayer le développement exponentiel des grandes surfaces et, selon Jean-Paul Charié<sup>8</sup> en 2009, elle « *n'a ni entravé le développement anarchique des grandes surfaces,*

---

8 Alors Député, il est rapporteur de la Loi de modernisation de l'économie de 2008 qui traite

*ni pérennisé le commerce de proximité et d'intérêt public* ». En effet, durant cette période, afin d'éviter le CDUC, certaines grandes surfaces ouvrent des supermarchés spécialisés (alimentation, vêtements, bricolage,...) de 999 m<sup>2</sup> situés les uns à côté des autres dans de grandes zones commerciales. Il s'agit d'une forme d'adaptation et de contournement de l'esprit de la loi.

Il faut ensuite attendre la loi Sapin de 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (n° 93-122 du 29 janvier) pour ajuster la loi Royer. Les demandes d'autorisation ne s'appliquent dorénavant plus à un magasin, mais à un ensemble de magasins. Cette loi vient également renforcer le pouvoir de police de la concurrence en demandant aux porteurs de projets une étude d'impact économique précisant *« l'offre et la demande globales pour chaque secteur d'activité dans la zone de chalandise concernée ; la densité d'équipement en moyennes et grandes surfaces dans cette zone ; l'effet potentiel du projet sur l'appareil commercial et artisanal de cette zone et sur l'équilibre souhaitable entre les différentes formes de commerce »* (Art. 31.I). Pour cela, la composition des CDUC, qui deviennent CDEC (Commission Départementale d'Équipement Commercial) est modifiée. Désormais, les CDEC ne comptent plus que 7 membres dont 4 élus locaux, 2 issus de la commune du projet et de l'intercommunalité, et 2 de communes les plus peuplées situées à proximité. Elle devient en conséquence une commission mixte dont les élus, aux territoires d'appartenance variés, sont potentiellement en concurrence sur le plan du développement commercial, et sur celui de l'accès à la taxe professionnelle. Les 3 autres membres appartiennent au milieu économique local. Les avis et votes des membres de la commission sont désormais publics et doivent être motivés. En cas de refus à la délivrance des permis de construire, les recours se font auprès d'une commission indépendante et non plus au seul ministre du Commerce. L'objectif porté est de diminuer la corruption des élus locaux dans le développement de projets commerciaux.

Puis en 1996, la loi Raffarin relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat (Loi n° 96-603 du 5 juillet 1996) vient compléter la loi Royer en la rendant encore plus restrictive. La taille minimale des projets commerciaux nécessitant une demande auprès de la CDEC est abaissée à 300 m<sup>2</sup> indépendamment de la taille de la commune. Les projets commerciaux de plus de 6 000 m<sup>2</sup> doivent se soumettre à une enquête d'utilité publique

---

de la réforme de l'urbanisme commercial.

(Allain et Chambolle 2003). « *La loi Raffarin incarne l'apogée de la politique restrictive vis-à-vis de la grande distribution, dans un contexte de chômage où le Premier ministre avait gelé toute autorisation depuis novembre 1995 : il ne s'agit dès lors plus de protéger le petit commerce, mais l'emploi, que la grande distribution était accusée de détruire. Ainsi, de la loi Royer à la loi Raffarin, l'intervention urbanistique a été détournée en instrument de régulation économique* » (Monnet 2008). L'abaissement de ces seuils a également permis de freiner l'arrivée en France des hard-discounteurs allemands qui répondaient à des formats de 600 à 700 m<sup>2</sup> de surface de vente (Askenazy et Weidenfeld 2007). Spatialement, cette loi a d'importantes implications sur les espaces d'urbanisation dispersée au sein desquels se développaient jusqu'alors principalement des supermarchés de taille modeste. Ils deviennent ainsi plus fortement intégrés à ce cadre législatif.

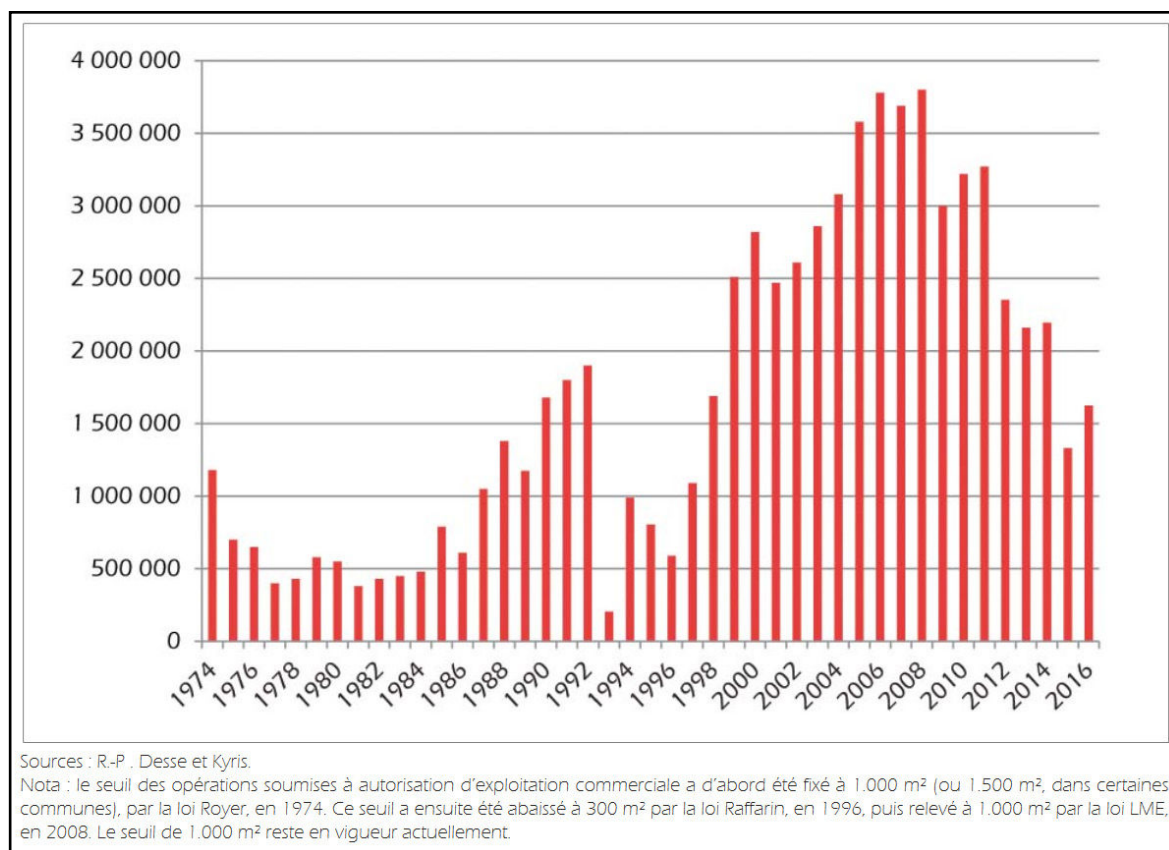
Le bilan de ces différentes lois apparaît finalement assez mitigé (Chareire 1989). L'analyse des surfaces autorisées parmi les opérations soumises à autorisation (figure 12) montre qu'en 1974, juste après la promulgation de la loi, les surfaces autorisées diminuent légèrement avant d'augmenter progressivement. L'abaissement du seuil d'autorisation entre 1996 et 2008 explique quant à lui l'augmentation des surfaces autorisées. Sur le plan comptable, entre 1974 et 1993, le nombre de mètres carrés autorisés et construits est de 23 millions de mètres carrés contre 16 millions refusés par la CDUC et la CDEC sachant qu'en 1979, 1981, 1993 et 96, les autorisations ont été gelées (Procos 2017).

### **2.1.3. 2008 : un assouplissement des règles d'implantation**

La loi de modernisation de l'économie (LME) du 4 août 2008 s'inscrit pour sa part dans la continuité des lois Royer, Sapin et Raffarin et marque un nouveau virage avec l'assouplissement des règles concernant les demandes d'autorisation et une refonte des commissions chargées de l'instruction des projets. Elle vient formaliser la transposition des directives européennes dans le droit français.

Les CDEC sont une nouvelle fois modifiées et prennent la dénomination de Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC). Elles marquent une présence accrue du pouvoir politique dans la définition des projets commerciaux. La composition des commissions évolue, et les membres ne sont plus permanents, mais changent en fonction des





**Figure 12 | Surfaces commerciales acceptées par année parmi les opérations soumises à autorisation**

Sources : R-P Desse et Kyris 2017

projets. Les représentants locaux du commerce, jusqu'alors juges et parties, sont évacués au profit des élus locaux. Les intercommunalités dont l'importance et le pouvoir augmentent progressivement en matière d'urbanisme depuis les lois Defferre (1982), Chevènement (1999) et SRU (2000) se voient accorder une place accrue dans cet organe décisionnel avec la présence du président de l'intercommunalité parmi ses membres. On note aussi la présence du président du Conseil Général (aujourd'hui Conseil Départemental), mais également celle du préfet qui, sans participer directement à la commission, a pour mission de nommer « *trois personnalités qualifiées en matière de consommation, de développement durable et d'aménagement du territoire* ».

Depuis la loi Royer, les seuils minimums entraînant l'obligation d'une demande d'autorisation n'ont pas cessé d'être abaissés jusqu'à atteindre 300 m<sup>2</sup>, mais en 2008 ces seuils ont été rehaussés à 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente avec la possibilité pour les acteurs locaux dans les communes de moins de 20 000 habitants de saisir au cas par cas la CDAC pour des projets de 300 et 1000 m<sup>2</sup>. La loi consacre également l'évolution des gares ferroviaires de centre-

ville comme des centres commerciaux en relevant à 2 500 m<sup>2</sup> le seuil au-delà duquel une demande d'autorisation est nécessaire pour opérer au regroupement de magasins contigus. Le recours systématique à une enquête d'utilité publique pour les projets de plus de 6 000 m<sup>2</sup> disparaît dans le même temps. L'objectif affiché est de faire du commerce un secteur plus concurrentiel en laissant aux porteurs de projet une plus grande latitude, tout en conservant une mainmise de la puissance publique en opérant en amont une planification commerciale dans les documents d'urbanisme. Un observatoire départemental d'équipement commercial (ODEC) est chargé de réaliser le schéma de développement commercial (SDC) du département (supprimé par la loi NOTRe).

Au regard des seuils retenus pour l'encadrement des projets, des moyens mis en œuvre, on peut se demander si les espaces d'urbanisation dispersée sont la cible privilégiée de ces politiques. En effet, les mutations observées dans la première section de ce chapitre, les espaces périphériques des grands pôles sont ceux qui ont bénéficié du plus grand nombre de constructions de supermarchés et d'hypermarchés. La composition des différentes commissions créées depuis les années 1970, incluant les communes les plus importantes du territoire ont pour objectif de freiner ces nouvelles implantations dans les communes périphériques au profit d'un maintien de l'offre commerciale dans la commune la plus importante, et dans des formes plus traditionnelles dans les centres-villes. Dans les espaces d'urbanisation dispersée, la taille des supermarchés construits a souvent été inférieure au seuil des demandes d'autorisation (1 000 m<sup>2</sup>), les mettant ainsi de côté par rapport aux objectifs du législateur. En ce sens, la loi Royer et celles qui lui ont succédé ont implicitement exclu les espaces d'urbanisation dispersée de leur champ d'application. Ces espaces ne constituaient alors pas des espaces d'enjeux commerciaux majeurs impliquant les acteurs de la grande distribution.

Depuis le début des années 2000, le développement des documents de planification et l'intégration progressive des questions d'urbanisme commercial marquent le passage à une planification commerciale mise en œuvre plus en amont. Les collectivités publiques ne sont plus seulement juges de projets privés, mais viennent encadrer leur conception. La perception de la question de l'urbanisme commercial par le régulateur évolue. Il ne s'agit plus de sanctionner ou de juger un projet a posteriori, comme le font les CDAC, mais de définir et négocier en amont le cadre et les conditions de sa réalisation. Ce passage marque également l'intégration de plus larges catégories d'espaces dans les questions de politiques liées au commerce.

## 2.2. De l'urbanisme commercial au commerce dans l'urbanisme

Les grandes lois étudiées dans la sous-section précédente mettent en évidence la double volonté de l'État d'encadrer la concurrence et de protéger les commerçants indépendants face au développement de la grande distribution. Ces lois n'ont fait preuve que d'une relative efficacité, plutôt faible au sein des communes où la dynamique commerciale est positive, et sans permettre au final de relancer un développement du commerce aujourd'hui placé au centre des réflexions des collectivités territoriales. Le commerce est une des composantes de l'attractivité territoriale, et le fait de contrôler le devenir de son équipement commercial constitue aussi un moyen d'encadrer le développement démographique et économique. C'est en ce sens que les collectivités (à différentes échelles) se sont emparées de ces questions en même temps que des outils de planification et de financement du commerce ont été développés pour leur permettre d'organiser le maintien et le développement de leur territoire. Le commerce prend alors une place croissante dans l'aménagement du territoire qui conduit à de nouveaux processus de « *fabrique urbaine* » (Dugot 2016).

### 2.2.1. Accompagner l'évolution du commerce dans les secteurs fragiles

Le développement de l'urbanisme réglementaire va peu à peu considérer le commerce comme un outil pour produire l'urbain. En ce sens, deux lois majeures sont votées créant respectivement le FISAC (Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce) et l'EPARECA (Etablissement Public national pour l'Aménagement et la Restructuration des Espaces Commerciaux et Artisanaux), deux outils destinés à concourir à l'échelle nationale au développement et à la pérennisation du commerce.

Créé par la loi no 89-1008 du 31 décembre 1989, le FISAC s'inscrit dans le cadre d'un programme économique ayant, d'une part, vocation à financer des opérations destinées à favoriser la création, le maintien, la modernisation, l'adaptation ou la transmission des entreprises de proximité et, d'autre part, pour objectifs de conforter le commerce sédentaire et non sédentaire (notamment en milieu rural, dans les zones de montagne, dans les halles et marchés, ainsi que dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville), et (ou) de faciliter le retour à une activité normale des commerces de proximité après l'exécution de travaux publics réduisant l'accès de la clientèle à ces commerces (article L 750-1-1). Il s'agit ainsi d'« *aider les communes à conserver et à fortifier un tissu commercial et*

*artisanal diversifié en centre-ville ou dans certains quartiers délimités de la ville par des actions et travaux d'intérêt général. Cet objectif de redynamisation du tissu commercial et artisanal doit être inséré dans une démarche globale de développement économique et d'adaptation de l'urbanisme aux besoins du commerce et de l'artisanat. [...] Une convention de partenariat doit déterminer le périmètre d'intervention et le programme d'actions et de travaux de l'opération envisagée. Elle doit être précédée d'une ou plusieurs études portant sur l'adaptation quantitative et qualitative du tissu commercial et artisanal aux besoins du consommateur, sur l'accès aux zones commerciales (circulation et stationnement), et sur l'aménagement des locaux destinés à accueillir des activités commerciales et artisanales».*

Par la suite, en 1996, la loi du « Pacte de relance pour la ville » crée l'EPARECA dont le périmètre d'action porte sur l'ensemble des quartiers en difficultés et zones urbaines sensibles de la politique de la ville. En accord avec les autorités locales, cet établissement public a pour objectifs : « a) Acquérir les fonds commerciaux ou artisanaux ainsi que, le cas échéant, par voie d'expropriation, les immeubles ou droits réels immobiliers nécessaires aux opérations correspondant à son objet ; b) Céder les immeubles ou les fonds acquis ; c) Confier la gestion des fonds commerciaux ou artisanaux acquis à un ou plusieurs locataires gérants ». Contrairement aux outils de « l'urbanisme commercial » qui permettent d'autoriser ou empêcher des implantations commerciales, l'EPARECA est un outil polyvalent ayant des impacts à la fois sur l'urbanisme et sur l'économie. Ainsi, il est habilité à exercer un droit de préemption et d'agir par voie d'expropriation, mais aussi à acquérir à l'amiable des fonds commerciaux et définir leur gestion.

### **2.2.2. Favoriser l'équité des territoires dans les régions**

La planification du territoire se conçoit à plusieurs échelles allant du national, au régional, à l'intercommunal et enfin à celle de la commune. Au début des années 1980, grâce aux lois de décentralisation, les maires deviennent des acteurs de l'aménagement du territoire et maîtres de son devenir par la capacité qui leur est accordée d'élaborer des documents d'urbanisme. Cette nouvelle compétence stimule ainsi la concurrence entre les quelque 37 000 communes françaises qui se déchirent parfois entre-elles pour capter les commerces sources d'emplois et de taxe professionnelle, cette dernière représentant près de 50 % de leurs ressources fiscales (Desse 2013). Dans cette logique libérale, les régions devenant également un acteur de l'aménagement du territoire en 1983 (article 34 de la loi du 7 janvier 1983) avec la création du

Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT, puis SRADDT à partir de 1999) tentent d'apporter une vision plus globale en proposant un développement équitable de leur territoire. Le SRADDT a vocation à fixer « *les orientations fondamentales, à moyen terme, du développement durable du territoire régional* » (loi dite « Voynet » du 25 juin 1999). Ce document, conçu pour une durée d'application d'environ 5 ans, est généralisé aux 26 régions françaises (18 en 2015 à partir de la loi NOTRe) et prend des formes parfois variées. En Ile-de-France (SDRIF) et en Corse (PADDUC), il est opposable aux documents de planification locaux tandis qu'il est informatif dans les autres régions en exposant l'ambition de développement régional portée par le Conseil Régional. Contrairement aux réglementations nationales issues de l'urbanisme commercial, ces documents de planification sont conçus pour développer une vision prospective permettant d'encadrer la structuration de l'ensemble des territoires régionaux, y compris dans les espaces d'urbanisation dispersée.

Dans certaines régions comme celle de Centre-Val de Loire, il constitue le document de base servant à définir les politiques de contractualisation avec les collectivités locales <sup>9</sup>. Dans cette région, le SRADDT sert de cadre pour définir les CRST (Contrat Régional de Solidarité Territoriale). Il s'agit d'une contractualisation négociée entre la Région et une collectivité territoriale (Communauté d'Agglomération, Pays, Communauté de communes) portant sur un plan d'actions et de financements à mener sur le territoire. Les CRST sont conclus pour une durée de 5 ans et les actions issues du SRADDT concernent par exemple :

- l'emploi et le développement économique (zone d'aménagement économique, immobilier d'entreprises, fibre optique, formation professionnelle,...),
- le mieux-être social (équipements culturels et sportifs, maintien du dernier commerce, santé,...),
- le renforcement du maillage urbain et rural (traitement de l'espace public, logements sociaux, autoconstruction,...),
- le plan climat énergie.

Sur la base de ce cadre d'actions peu répandu dans les autres régions, les porteurs de projets peuvent ainsi venir solliciter des crédits au Conseil Régional. Le budget annuel dédié à l'aménagement du territoire en région Centre-Val de Loire s'élève à 75 millions

---

<sup>9</sup> Un entretien avec Isabelle Valmaggia, directrice adjointe de la Direction de l'Aménagement du Territoire (DAT) à la Région Centre-Val de Loire a été réalisé en juillet 2017 afin de discuter du fonctionnement d'échanger sur le fonctionnement des documents de planification, leurs évolutions et sur les actions spécifiques menées.

d'euros dont 60 sont dévolus spécifiquement au CRST. Pour la première génération de contrat, le budget global du CRST s'élève à environ 400 millions d'euros répartis entre vingt-trois collectivités territoriales. Parmi les aides allouées, celles concernant le commerce sont marginales et portent davantage sur le soutien à la mise en œuvre de structures de commerces participatives par le financement de personnels ou d'études de faisabilité que sur la mise à disposition de locaux.

Le SRADDT est un outil critiqué moins en tant que cadre de référence et de recommandations que pour son manque d'opposabilité réglementaire aux documents d'urbanisme (tels les SCOT et les PLU) ce qui en limite l'opérationnalité ou la portée. En Région Centre-Val de Loire, la conversion du SRADDT au sein d'un cadre d'intervention financier original permet à la région de mener une action directe sur son territoire, même si elle n'est qu'incitative. À partir de juin 2019, il est remplacé par le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) dont l'objet est d'afficher les ambitions régionales à l'horizon 2030.

### **2.2.3. Encadrer le développement commercial dans les intercommunalités**

Depuis le début des années 1990, on observe un commencement d'inflexion de la direction prise par les politiques de l'urbanisme commercial. Face à des lois visant généralement à promouvoir une protection des organes commerciaux de petite taille, majoritairement tenus par des acteurs économiques de petite taille, on voit émerger des mesures tendant à encourager la proximité. Ainsi en 1991, la Loi d'Orientation pour la Ville (LOV – 13 juillet 1991) se veut avoir l'objectif de « *prendre toute mesure tendant à maintenir et développer le commerce et les autres activités économiques de proximité* » (article 1).

### **Le SCOT**

Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) est un document d'urbanisme qui vise à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles menées en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage à l'échelle des intercommunalités. Ils visent à limiter les effets de concurrence économique et urbaine entre les communes d'une même intercommunalité. Le SCOT est un document réglementaire opposable au travers d'une relation de compatibilité, aux plans locaux d'urbanisme (PLU), aux cartes communales, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur, aux programmes locaux de l'habitat (PLH), aux plans de déplacements urbains (PDU), aux opérations foncières et d'aménagement, aux autorisations d'exploitation commerciale, aux autorisations d'aménagement cinématographique et aux autorisations d'urbanisme commercial. En l'absence de SCOT, les communes sont sous le régime de la constructibilité limitée et ne peuvent plus ouvrir de zones d'urbanisation future.

Puis, dans la continuité de la loi SRU de 2000 qui a modifié les documents d'urbanisme communaux (PLU), créé les SCOT et les schémas de planification intercommunaux, la loi de modernisation économique (2008) vient compléter ces outils et renforcer leur influence. Ainsi, les SCOT *« peuvent définir des zones d'aménagement commercial [...] définies en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme spécifiques à certaines parties du territoire couvert par le schéma. Leur délimitation ne peut reposer sur l'analyse de l'offre commerciale existante ni sur une mesure de l'impact sur cette dernière de nouveaux projets de commerces. La définition des zones figure dans un document d'aménagement commercial [qui] doit faire l'objet, dans un délai d'un an à compter de la délibération l'adoptant, d'une enquête publique »* (Article 102, IX, 2).

Par la suite en 2010, le projet de loi Piron-Ollier portant sur l'urbanisme commercial vise à réformer et redonner aux élus locaux le contrôle du développement des grandes surfaces dans leur ville, au travers des SCOT. Il s'agit alors d'encadrer davantage les règles d'implantation des commerces en centre-ville et dans les communes (définition de secteurs d'interdiction

ou d'incitation au commerce) et faire disparaître les CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial). Selon Michel Piron, alors rapporteur du projet de loi, « *c'est l'urbanisme qui doit commander le commerce et non l'inverse* ». Il prévoit l'ajout d'un nouveau chapitre au SCOT, le Dac (Document d'aménagement commercial) qui comprend une typologie des localisations préférentielles des futurs commerces (centralités urbaines, zones commerciales) et des prescriptions d'aménagement. Comme pour toutes les autres pièces du SCOT, les PLU doivent être compatibles. Si ce texte a été adopté en première instance à l'Assemblée Nationale le 15 juin 2010, il a par la suite été profondément amendé par les sénateurs qui y ont vu un risque de contentieux important en cas de refus d'implantation commerciale. Le texte a été finalement abandonné en deuxième lecture à l'Assemblée nationale « *tant le statu quo actuel profite à de nombreux acteurs : promoteurs commerciaux, grands distributeurs et élus locaux, qui trouvent dans le laxisme généralisé des CDAC un terrain de jeu incomparable* » (Desse 2013).

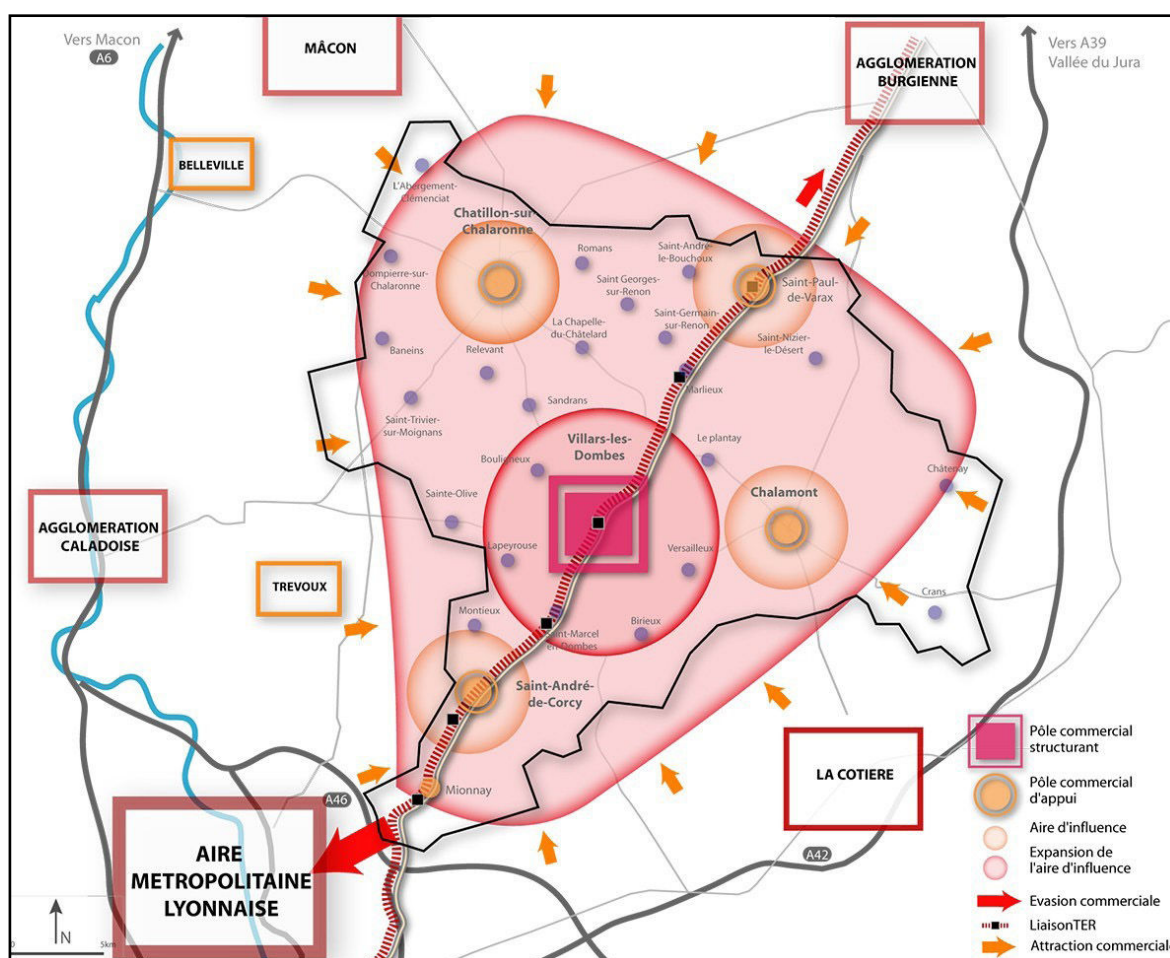


Figure 13 | Document d'aménagement commercial (Dac) du SCOT de la Dombes  
Source : SCOT de la Dombes 2015



Le recours aux CDAC étant maintenu, les Dac sont créés par la loi Grenelle 2 de juillet 2010 et intégrés aux SCOT. Pour autant leur application est complexe et les modalités de mises en œuvre variées selon des acteurs en présence. Les intercommunalités proposent généralement une hiérarchie des pôles commerciaux existants et à venir qui tient compte de leur degré de polarisation et établissent une cartographie des futurs pôles en fonction des dynamiques d'urbanisation (voir l'exemple figure 13). En revanche, les préconisations réglementaires en termes d'interdiction ou d'autorisation d'ouverture de surfaces commerciales restent confuses. En effet, il demeure pour les collectivités locales un flou et des imprécisions juridiques qui entourent les modalités de leur mise en œuvre et par suite font redouter un risque de contentieux susceptible de geler totalement les documents d'urbanisme (ACDF 2012).

Alors que les contours des intercommunalités continuent aujourd'hui de changer, le recours aux SCOT est encore aujourd'hui peu important en France (28 % des communes françaises disposent d'un SCOT approuvé, 49 % ont un SCOT en cours d'élaboration ou de révision, 23 % ne disposent d'aucun document ou ne sont pas en train d'en concevoir un<sup>10</sup>). Spatialement, les SCOTs approuvés se localisent principalement sur les grandes agglomérations françaises. Les difficultés de mise en œuvre se heurtent comme le souligne Xavier Desjardins à des conflits politiques, notamment dans le cas où le périmètre du SCOT inclut des espaces denses et d'autres dispersés et où les élus ne parviennent pas à développer des stratégies communes de développement (Desjardins 2007). Dans les espaces d'urbanisation dispersée, malgré les moyens permis par des regroupements intercommunaux, le manque de moyens techniques et financiers constitue un frein majeur à la conception puis à l'application des SCOTs.

#### **2.2.4. Définir la localisation du commerce dans les PLU**

Aujourd'hui, l'urbanisme commercial, ou plutôt la question commerciale, est intégré au sein des règlements d'urbanisme et constitue plus un outil destiné à favoriser des localisations préférentielles ou l'implantation de nouveaux commerces qu'un outil d'interdiction (qui se heurterait au droit de la concurrence commerciale), ou de maintien d'un commerce en déclin dans des zones tendues. En 2015, plus de 20 000 communes françaises (soit environ 60 % d'entre-elles) ne disposent d'aucun commerce alimentaire (source INSEE BPE 2015,

---

10 Les données sont issues de la base SCOT de la MEEM — DGALN, décembre 2016

exploitation Damien Delaville 2016), l'objectif politique français affiché est de promouvoir un maillage fin des commerces, qui relève d'usages quotidiens ou fréquents, pour renforcer l'attractivité des territoires et créer des emplois.

Alors que depuis les années 1970, les préceptes de l'urbanisme commercial visent principalement les demandes d'autorisation de construire, ils sont intégrés en amont dans le code de l'urbanisme à partir des années 1990. Il s'agit d'encadrer la planification urbaine autant de manière quantitative que qualitative. Ces modifications de la règle sont directement prises en compte dans les plans d'occupation des sols (POS), puis des plans locaux d'urbanisme (PLU) partout en France.

### **Le PLU**

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document juridique de planification de l'urbanisme à l'échelle communale ou intercommunale (PLUi). Composé d'un diagnostic du territoire, d'un projet politique, d'un règlement et d'un plan de zonage, il vient encadrer les demandes de permis de construire et orienter l'évolution du territoire. Il fixe les enjeux à tenir en matière de développement de l'offre de logements, d'emplois, d'activités économiques et commerciales de mobilités et d'espaces verts. Il doit être compatible avec les documents d'aménagements d'échelle supérieure, tels que la trame verte et bleue, le schéma de cohérence territoriale, le plan local de déplacement, ou encore le plan local de l'habitat. Depuis la loi ALUR de 2014, la compétence des PLU est transférée aux intercommunalités et les PLU doivent être intercommunaux (PLU intercommunaux).

Ainsi, la loi du 2 février 1995 portant sur le « *renforcement de la protection de l'environnement* » précise qu'« *en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. [...] Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones [...] sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages* » (Article

52-I). Cet article visant les nouveaux secteurs d'urbanisation a pour objectifs de freiner le développement de surfaces commerciales ex nihilo le long de grandes infrastructures de transports, de favoriser des formes urbaines mêlant commerces et habitat dans des formes d'organisation plus classiques, et aussi de renforcer la qualité architecturale des projets urbains en fixant comme condition dérogatoire le respect d'une qualité architecturale et urbaine. Le cahier des charges fixé aux acteurs de la grande distribution se complexifie donc, tendant vers une localisation et des formes plus urbaines mieux intégrées au tissu existant.

La mutation du code de l'urbanisme comme outil permettant d'encadrer la distribution des commerces sur le territoire et de favoriser les formes de commerce de proximité s'est accélérée lors des débats portant sur la recodification du livre 1er du code de l'urbanisme. La promulgation des décrets du 28 décembre 2015 a actualisé cette mutation en permettant de moderniser le contenu des documents d'urbanisme et notamment celui des PLU. L'objectif est de favoriser un urbanisme de projets en encourageant les interactions entre les porteurs de projets et les collectivités compétentes. Des règles spécifiques aux commerces ont été ajoutées ; il est désormais possible d'indiquer au plan graphique (c'est-à-dire de définir sur le plan de zonage du PLU), des secteurs au sein desquels les commerces sont interdits, autorisés ou autorisés sous condition. Cela permet ainsi aux collectivités d'encadrer leur offre de commerce et de définir les secteurs de leur territoire sur lesquels elles souhaitent voir se développer ou perdurer des polarités commerciales. Les règles écrites peuvent également autoriser une certaine souplesse dans la réalisation des projets ou, au contraire, permettre à la collectivité d'orienter la programmation des futurs projets en obligeant la construction de commerces en rez-de-chaussée des bâtiments, ou en l'encourageant par le recours à une dérégulation des règles d'urbanisme (hauteur, implantation, surface). Ces nouvelles dispositions autorisent donc à planifier en amont l'image et les fonctions que les élus souhaitent donner à leur territoire et de fixer le cadre de réalisation des projets.

L'analyse de ces réglementations montre que les intercommunalités sont les nouveaux acteurs de la planification en France et que les outils mis à leur disposition (l'ensemble des documents d'urbanisme) leur donnent la possibilité d'orienter l'évolution économique et commerciale de leur territoire au même titre que celle du logement ou des réseaux. Bien que les réglementations évoluent en ce sens, notamment avec les Dac (Document d'aménagement commercial) et les nouveaux codes de l'urbanisme, l'urbanisme commercial reste aujourd'hui écartelé entre le droit de l'urbanisme et celui du commerce. Il apparaît dans les débats et la

pratique toute la difficulté pour un élu de refuser une implantation commerciale au simple nom de l'urbanisme. Aussi, l'analyse des évolutions de l'offre commerciale observées en France tend à montrer que les politiques menées semblent avoir eu pour effet d'encadrer un mouvement déjà enclenché sans pour autant le résorber.

Comme nous l'avons développé dans la première section de ce chapitre, le paysage commercial de la France a été marqué, durant les cinquante dernières années, par un fort accroissement du nombre des grandes surfaces (notamment celles périphériques des espaces périurbains), et la diminution concomitante de celui de petits commerces indépendants. Bien que ces mutations soient contraires aux objectifs fixés par le législateur, il est difficile d'imaginer et de savoir comment l'activité commerciale aurait évolué sans urbanisme commercial. Les nouveaux modes de prise en compte du commerce dans l'urbanisme au cours des dernières années s'accompagnent d'un retournement des dynamiques commerciales antérieurement observées, marquées par un renouveau du commerce de proximité comme nous allons le voir. S'ils ne sont pas la seule raison de cette dynamique, on peut toutefois poser l'hypothèse qu'ils permettent de la renforcer.

### **3. LE RENOUVEAU DE LA PROXIMITÉ DANS LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE**

Les politiques nationales de maintien du commerce de proximité et la planification urbaine ont pour objectif d'organiser l'offre commerciale sur leur territoire et, dans certains cas, d'éviter la fermeture ou le départ d'équipements commerciaux. Elles participent ainsi à redessiner et encadrer l'évolution de cette activité économique et ses contours spatiaux au même titre que l'intervention des acteurs économiques sur le territoire contribue aussi à la réorganisation des modes de fonctionnement des territoires lorsqu'elle procède à l'installation de nouvelles structures, au développement de nouvelles formes et pratiques commerciales.

Depuis le début des années 2000, le secteur commercial a entamé sa troisième révolution (Péron 2004) marquée par le développement et l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication peu à peu intégrées dans le processus des pratiques commerciales (commerce électronique, drive-in). L'émergence de la vente en ligne marquée

par l'apparition des drives et du e-commerce, qui s'inscrivent aussi dans un réseau globalisé, a bouleversé les habitudes commerciales et les pratiques d'achat. En plus de cette offre nouvelle qui vient redéfinir les relations territoriales et le rapport des habitants aux achats et aux modes d'achats, on observe aussi un phénomène de réappropriation de la proximité et des commerces de proximités situés dans les espaces les plus petits.

Cette section s'intéresse spécifiquement au phénomène de renouveau des commerces alimentaires de petite taille mis en avant dans la littérature. L'objectif est de mettre en avant les enjeux et les dynamiques spécifiques aux petites villes, bourgs et villages des espaces d'urbanisation dispersée. Il est procédé à l'analyse des pratiques des nouveaux acteurs qui s'en saisissent, que ce soit la grande distribution, les politiques ou les associations, ainsi que des objectifs recherchés, mais également et surtout des rapports qu'ils créent au sein des territoires.

### **3.1. Un redéveloppement des supérettes**

Si jusqu'au début des années 2000 on a observé en France un déclin progressif du commerce de proximité, notamment dans les villes, les bourgs et les petites villes, la courbe d'évolution du nombre de commerces s'est depuis inversée, jusqu'à progresser de 76 % entre 2001 et 2010 (Arnaud 2013).

#### **3.1.1. Une appropriation de ce modèle par les acteurs de la grande distribution**

Depuis une dizaine d'années, on observe un regain d'intérêt de la part des consommateurs pour le commerce de proximité lié à des changements dans les modes de consommation. En France comme en Europe, ces évolutions dépendent étroitement de l'optimisation de la mobilité personnelle, la valorisation du temps, la recherche de personnalisation dans le style de vie, la sociabilité, l'exigence dans la qualité des produits, des services et (ou) des ambiances, mais aussi de la recherche de plaisir, d'émotion, d'expérience, et du besoin de réassurance et d'éthique (Colla 2001). Après la forte croissance des supermarchés, et dans un contexte de marché arrivé à saturation, la grande distribution (Auchan, Carrefour, Casino...) a cherché à diversifier ses produits avec la construction d'hypermarchés, de drives et de

sites de e-commerces (Lestrade 2013). La transformation des modes de consommation et le ralentissement de la croissance des grandes surfaces et des magasins de hard discount ont ainsi amené les entreprises de la grande distribution à se réapproprier des formats de commerces de proximité. Les objectifs recherchés par la grande distribution sont, outre de fidéliser le consommateur, de poursuivre leur croissance économique et diversifier leur équipement commercial pour l'alimentaire sur l'ensemble du territoire (A2Pas, Simply market, Carrefour City, ...). Cette reprise en main des supérettes par la grande distribution a été facilitée par l'abaissement à 300 m<sup>2</sup> du seuil de demande d'autorisation commerciale entériné par la loi Raffarin de 1996, contribuant alors à accélérer l'installation de nouvelles enseignes. En effet, durant cette période, les procédures se sont multipliées et les délais nécessaires pour finaliser la construction de nouveaux petits supermarchés (moins de 1000 m<sup>2</sup>) se sont accrus pour devenir comparables à ceux des supermarchés et hypermarchés. Le développement de supérettes (moins de 300 m<sup>2</sup>) est ainsi un moyen pour soutenir la croissance des enseignes, augmenter leur emprise sur le territoire, et toucher davantage de consommateurs.

Selon une étude menée en 2016 par les cabinets Bonial et Nielsen, le nombre de points de vente de supérettes de la grande distribution est passé de 6128 unités en 2005 à 8518 en 2015, soit une hausse de près de 40 % en dix ans. Parallèlement, le nombre d'enseignes a augmenté passant de 24 à 41. La croissance du nombre de ces supérettes est particulièrement importante à Paris (+111 % en 10 ans). Pour autant, elle est également présente et importante sur le reste du territoire national, et dans les espaces les moins denses (Bonial et Nielsen 2016).

### **3.1.2. Des formes variées d'implantation dans les espaces bâtis**

Le commerce alimentaire de proximité ne correspond alors plus à des épiceries de petite taille gérées par des commerçants indépendants, mais à des magasins reprenant les codes, fonctionnements et services des supermarchés (Dupré 2014). Dans les espaces d'urbanisation dispersée, ces nouvelles installations se sont implantées aussi bien dans des centres-villes de grandes villes que dans des bourgs et des villages. Dans certaines situations, elles ont permis la réutilisation de bâti commercial délaissé, en friche, ou le transfert d'une activité existante. Dans les bourgs et villages, la grande distribution s'avère jouer un rôle moteur dans la conduite d'une mutation en profondeur du tissu commercial. Elle contribue à la rénovation et à la restructuration du parc commercial. Cette tendance se caractérise par diverses formes d'intégration des supermarchés au milieu local, que ce soit par le maintien ou

la réouverture au cœur de certains villages de petits commerces rattachés à des groupes de la grande distribution, ou le développement de petites surfaces en limite des espaces urbanisés. Les photos de la figure 14 permettent de visualiser ce phénomène. La représentation de ces deux formes d'implantations de commerces de proximité gérées par des groupes de la grande distribution sur la commune de Nesle en constitue la parfaite illustration. Cependant, le regain d'intérêt pour les structures commerciales présentes dans les villages, les bourgs et les petites villes, observé depuis une dizaine d'années, ne se limite pas aux magasins de la grande distribution. D'autres formes de commerciales apparaissent également portées par des initiatives individuelles ou politiques.



Figure 14 | (à gauche) : Supérette Carefour City implantée dans une rue commerçante d'un centre-bourg (Nesle) / (à droite) Nouvelle petite surface commerciale Simply Market implantée à la périphérie d'un centre-bourg (Nesle)

Photos : Damien Delaville

### 3.2. Des actions publiques et individuelles pour renforcer la proximité

Au-delà des actions privées de confortement de l'offre commerciale liées à des stratégies économiques des acteurs commerciaux, on observe aussi depuis quelques années des processus émergents du territoire. Ces derniers peuvent être portés par des acteurs politiques locaux ou associatifs. Leurs objectifs affichés consistent à produire du lien social, tout en apportant un gain économique au territoire (Lemarchand 2014).

### **3.2.1. Maintenir l'attractivité des centres-villes**

Les actions politiques de redynamisation de l'offre commerciale, notamment dans les espaces d'urbanisation dispersée, passent également par une mise en valeur du territoire. Au-delà de la réglementation et des documents de planifications qui concourent au renforcement de cet élan, certaines communes développent des dispositifs complémentaires pour améliorer la lisibilité de l'offre commerciale et attirer de nouveaux commerçants. L'objectif n'est pas seulement de maintenir et renforcer la position du commerce, mais de manière plus globale de favoriser l'attractivité des centres de vie. Ainsi, dans certaines collectivités locales des outils de gouvernance et de médiation ont été imaginés et mis en place comme des bourses aux locaux vacants, ou des managers de centres-villes, destinés à créer du lien entre commerçants, élus, associations de commerçants, porteurs de projets et clients, et à promouvoir une dynamique de projets.

D'autres actions portant sur l'espace urbain peuvent aussi être mises en œuvre afin de conforter les commerces, telle la réalisation d'études et de travaux portant sur le stationnement, l'accessibilité (automobile, cyclo ou piétonne), la qualité de l'espace public avec pour objectif de renforcer l'attractivité des centres-villes et des centres-bourgs et, par voie de conséquence, celle des commerces. On citera encore la mobilisation par les acteurs publics d'outils plus classiques de l'urbanisme comme celui permettant la mise en œuvre du droit de préemption urbain (DPU). Cet outil donne toute capacité à une commune pour acquérir un bien foncier et immobilier (murs et fonds de commerce dans le cas d'un commerce) lorsque celui-ci est sur le point d'être vendu afin de le remettre en état puis de le rétrocéder à un commerçant ou un artisan en capacité de pérenniser l'activité sur la commune.

### **3.2.2. Le développement de « systèmes alimentaires alternatifs »**

Les initiatives d'implantations alimentaires basées sur la proximité se multiplient, portées par des acteurs individuels ou associatifs. Leurs développements prennent souvent appui sur des considérations éthiques et politiques (Chiffolleau et al. 2008). Ils sont issus d'une prise en compte des questions de redynamisation de l'économie locale et de la vitalité des centres-villes et des centres-bourgs, mais aussi d'un désir de réduire l'impact environnemental des chaînes établies entre la production agricole et la distribution. Les réponses proposées à ces enjeux sont multiples allant de la création de réseaux associatifs mettant en relation



producteurs et consommateurs (AMAP, les marchés Paysans, de nombreux points de vente directe de producteurs), à la mise en place de magasins associatifs (Deverre et Lamine 2005 ; Dubuisson-Quellier et Lamine 2004 ; Goodman 2004 ; Lemarchand 2014 ; Le Velly 2006, 2011 ; Maréchal 2008 ; Siniscalchi 2015).

Cette mise en valeur de la proximité montre l'apparition de nouvelles formes d'appropriation du territoire par les habitants et nouveaux arrivants. La création de commerces alimentaires associatifs constitue une réponse citoyenne à une absence locale de commerces comme ont pu le montrer Antoine Brès en Limousin (Brès et al. 2014), ou Michaël Pouzenc en Midi-Pyrénées. L'ouverture de ces nouveaux commerces se développe généralement dans des espaces économiquement peu attractifs pour les acteurs de la grande distribution, et (ou) encore là où le petit commerce a disparu. Ils sont souvent l'œuvre des nouveaux arrivants sur le territoire qui, face à l'absence de commerces, souhaitent retrouver un lieu de vie dynamique, s'organiser afin de créer une structure, généralement par le biais associatif. Ils s'appuient sur des réseaux locaux qui mettent en relation les agriculteurs du territoire, s'affranchissant ainsi des grossistes et intermédiaires. Ils sont implantés en cœur de centre-bourg ou centre-ville comme un commerce classique dont ils reprennent les attributs. On voit ici sur la figure 15 à Pageas l'illustration d'un de ces commerces. Ces derniers remplissent aussi bien la fonction de lieu de rencontre que de découverte du territoire et des produits locaux.

La création de ce type de commerces, issus d'initiatives associatives, redéfinit les liens des habitants avec le territoire et les politiques locales. Il s'agit d'un passage d'un commerce rural traditionnel, à un commerce participant à la construction des territorialités ou de la ruralité par le biais de ses habitants. Si l'ancrage des territoires dépasse le découpage administratif (Antheaume, Giraut, 2005), les collectivités locales ont cependant tendance à accompagner le développement des circuits courts de proximité à leur échelle selon une logique de financement ou de mise à disposition de locaux à titre gracieux. Il s'agit de favoriser la connexion entre des acteurs locaux. « *Lorsqu'un circuit court est créé, c'est une offre et une demande spécifiques qui se connectent, des flux alimentaires qui apparaissent et finalement, un circuit se développe selon une logique réticulaire capable d'impulser un ancrage territorial* » (Guiraud et al. 2014). Les retombées en termes d'économie et de dynamique territoriale ne sont pas bornées aux limites administratives et dépassent généralement celles de la collectivité locale.



**Figure 15 | Commerce associatif « l'Antrepot » à Pageas en Limousin (Atelier des territoires - DREAL Limousin, Brès+Mariolle)**

**Photo : Antoine Brès**

La modification du rapport au local et à la proximité des commerces concerne tous les territoires, mais elle est porteuse d'enjeux spécifiques dans les espaces bâtis les plus petits qui constituent les espaces d'urbanisation dispersée, fortement touchés par la disparition de commerces alimentaires depuis les années 1960. Dans ces espaces, la réapparition d'une offre de proximité portée autant par des acteurs commerciaux traditionnels qu'individuels répond aux ambitions portées par les politiques publiques, ainsi qu'aux attentes des consommateurs. Ces initiatives génèrent un regain de dynamisme au sein des espaces les plus petits, affaiblis sur le plan commercial depuis les années 1960.

## CONCLUSION DU CHAPITRE 2

La réalisation de cette synthèse de la littérature scientifique et des politiques publiques nous permet de dresser un portrait de l'évolution quantitative de l'offre commerciale en France, et des stratégies imaginées et mises en œuvre par les acteurs politiques, privés et individuels. Elle dessine le cadre juridique et les grandes dynamiques commerciales en cours en France depuis les années 1950 et permet de comprendre et de définir les enjeux spécifiques des espaces d'urbanisation dispersée. L'analyse de l'évolution de l'offre commerciale fait

ressortir des mutations aussi bien fonctionnelles que spatiales. Le développement de la grande distribution et du commerce de réseau a permis d'améliorer l'offre et d'opérer ainsi un rééquilibrage aux périphéries des grands pôles, alors qu'en parallèle nous observons une décroissance du nombre de points de vente de petits commerces notamment dans les bourgs, villages et centres-villes qui constituent les espaces d'urbanisation dispersée. L'émergence d'enjeux spécifiques de maintien du commerce et d'attractivité ont conduit le législateur et les élus locaux à développer, dès les années 1970, des politiques spécifiques dont l'application a eu peu d'impacts dans les espaces d'urbanisation dispersée du fait des faibles enjeux pour la grande distribution dans ces espaces et de la forme des nouveaux commerces. Aussi, l'émergence de la notion d'urbanisme commercial portée en 1973 par la loi Royer et l'encadrement des autorisations de construire a concerné principalement les centres urbains et leur périphérie et n'a pas réussi à enrayer la croissance exponentielle du nombre de grandes surfaces et la diminution concomitante du nombre de points de vente.

Les politiques publiques ont évolué au tournant des années 2000 passant d'un contrôle des nouvelles implantations commerciales en aval à un encadrement en amont. Ces politiques se construisent localement et non pas depuis Paris afin d'intégrer les spécificités liées à chaque territoire et de répondre au mieux à leurs problématiques. En cela ces politiques ont permis une intégration des questions de structuration commerciale dans les espaces d'urbanisation dispersée. Elles restent toutefois dépendantes de la capacité des élus locaux à se regrouper et à mettre en œuvre ensemble des politiques publiques. La prise en compte du commerce au sein même des documents d'urbanisme a eu pour objectif de planifier la création de polarités commerciales et leur localisation au sein des espaces bâtis. Celle-ci s'est accompagnée d'un retournement des dynamiques commerciales préalablement observées, marquées par un renouveau des magasins de petite taille portés par les acteurs de la grande distribution. Ces changements de stratégie commerciale sont autant liés à l'augmentation du délai de traitement des demandes d'autorisation des magasins de grande surface qu'à la recherche de fidélisation de la clientèle sur une large palette de magasins. Si dans une position de régulateur, les résultats des politiques d'aménagement sont difficiles à quantifier, on note qu'ils sont efficaces dans le cadre de financements ou d'actions de soutien aux commerces en difficultés. Les politiques participent au maintien d'une dynamique et de l'attractivité dans les espaces d'urbanisation dispersée.





## CHAPITRE 3 : DÉFINIR LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE DE LA MÉTROPOLE PARISIENNE. UNE MÉTHODOLOGIE AU CROISEMENT DE LA MORPHOLOGIE ET DU PEUPEMENT

L'étude des systèmes territoriaux nécessite aujourd'hui le développement d'une approche englobante de chacune de ses composantes. Pourtant, force est de constater que les métropoles, les grandes villes, et les espaces de forte densité continuent de focaliser l'attention des chercheurs et des analyses théoriques sur l'évolution des dynamiques territoriales. Depuis une vingtaine d'années, une attention particulière a été portée sur d'autres espaces au travers de travaux portant sur le processus de périurbanisation, sur l'avènement d'une certaine renaissance des campagnes par un afflux de citadins. Toutefois, les espaces d'urbanisation dispersée qui constituent le bas de la trame urbaine sont encore méconnus et leurs caractéristiques et modes de fonctionnement font débat. L'enjeu de ce chapitre est de considérer ces espaces par eux-mêmes et non pas seulement en négatif par rapport aux espaces urbains. Leur analyse ne doit pas être conduite avec l'espace aggloméré dense comme point d'observation, mais au contraire avec ces mêmes espaces comme point de référence. Cette approche renouvelée constitue une première entrée originale. En changeant de focale et en les analysant en fonction de leurs caractéristiques, il s'agit de montrer que ces espaces ne forment pas un ensemble homogène, mais sont de composition variée, tant dans leur morphologie que dans la distribution de la population, des commerces et services, des équipements publics. Ces agencements amènent des enjeux multiples dans l'aménagement du territoire, dans la gestion des flux, des mobilités qui maillent ces territoires, et encore de la préservation ou du renforcement de polarités.

Ce chapitre a pour objectif de définir le cadre d'analyse des espaces d'urbanisation dispersée porté dans cette thèse. Il s'articule en trois parties principales. Tout d'abord, il s'agit de définir et de justifier la métropole parisienne comme périmètre d'étude. Puis, développant la méthodologie retenue et une approche intra-communale, les espaces d'urbanisation dispersée sont abordés sous l'angle de la morphologie et de la distribution des structures de peuplement dans l'espace soulignant leur grande hétérogénéité. Les espaces seront différenciés en fonction de leur Degré de Dispersion qui met en exergue leurs structures polycentriques. Enfin quatre terrains d'études représentatifs de la diversité des espaces d'urbanisation dispersée seront déterminés afin de procéder à des études fines.

## **1. LA MÉTROPOLE PARISIENNE, UN PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE VASTE ET CONTRASTÉ**

Les espaces métropolitains constituant les niveaux les plus élevés de la trame urbaine bénéficient d'une abondante littérature d'un intérêt considérable, qu'elle soit issue de travaux théoriques, quantitatifs ou de synthèse (Christaller 1966, Pumain et Saint-Julien 1976, Pumain 1982, Bairoch 1985, Moriconi Ebard 1993, Cattan 1990, 2007, 2010, 2013, Cattan et al. 1999, Gilli 2005, Halbert 2010, Berroir et al. 2017). A l'inverse, les espaces composant le bas de la trame urbaine, pourtant proches géographiquement, et parfois même imbriqués bénéficient d'une littérature moins fournie (Kayser 1990, Chalas et Dubois-Taine 1997, Thomsin 2001, Donadieu 2003, Ascher 2004, Cailly 2008). Du fait du différentiel de taille de population important existant entre les pôles urbains et les espaces d'urbanisation et de la mise en valeur des flux structurants les espaces métropolitains, les études se sont le plus souvent concentrées sur les phénomènes les plus importants laissant de côté les espaces d'urbanisation dispersée. L'aire métropolitaine parisienne est symptomatique de ce décalage. Pour preuve, les travaux portant dessus se sont principalement intéressés aux relations entre Paris, les villes avant-postes, les grandes villes régionales, conduisant dans une certaine mesure à une méconnaissance des espaces plus faiblement peuplés. Pourtant ces espaces ne sont pas isolés des pôles urbains et entretiennent des relations ensemble. Un des enjeux de cette recherche est d'analyser et de caractériser ces relations. En plus de ces raisons, le choix de la métropole parisienne comme périmètre d'étude se justifie par deux autres critères. Tout d'abord, en France, Paris est la métropole qui intègre les plus grands contrastes de densité humaine allant du centre de l'Haussmannien, à l'habitat diffus en passant par les

capitales régionales qui bordent l'Ile-de-France. Enfin, par sa grande étendue, elle intègre plus qu'ailleurs une multiplicité de formes variées d'espaces d'urbanisation dispersée dont les caractéristiques seront analysées dans cette thèse. Cette section a pour objectif de définir le périmètre d'étude de la métropole parisienne mobilisé tout au long de cette thèse, et de dessiner ses contours.

## 1.1. A moins de deux heures en voiture depuis Paris

Les travaux menés sur la métropole de Paris montrent des systèmes urbains de grande envergure s'appuyant sur des espaces réticulés. La métropole parisienne s'inscrit dans un périmètre vaste, dépassant largement les limites de l'Ile-de-France et de l'aire urbaine de Paris. A ce titre, les figures 16 et 17 représentatives du système urbain parisien font ressortir des systèmes de longue portée qui articulent plusieurs pôles spatialement proches de Paris (Orléans, Le Mans, Tours, Caen,...), mais également des liens transversaux plus éloignés (Lyon, Bordeaux, Nantes, Rennes,..). Les liens internes au système urbain prennent appui sur des villes situées à l'Ouest et sont peu marqués à l'Est (Berroir et al. 2017). Pour Frédéric Gilli, l'aire d'influence de Paris est très large et s'appuie sur un réseau de villes d'importance régionale localisées dans le périmètre du Bassin Parisien<sup>11</sup> (Gilli 2005). Ces travaux se focalisent sur les grandes villes sans prendre en compte les espaces les plus faiblement peuplés qui les jouxtent. Notre objectif est d'analyser ces espaces d'urbanisation dispersée qui participent potentiellement au fonctionnement de cette métropole parisienne et qui sont peu étudiés. Pour cela, nous devons passer d'une vision réticulaire de la métropole mettant des grands pôles en réseau à une vision aréolaire incluant les espaces d'urbanisation dispersée.

S'il existe des définitions administratives et politiques de la métropole, aucune ne correspond et ne répond à des périmètres fonctionnels et leur utilisation ne nous a pas semblé adaptée. Le périmètre métropolitain définit a priori ne se base pas sur l'appartenance avérée des espaces d'urbanisation dispersée à la métropole, mais au contraire, interroge leur participation et leur intégration au regard de leur localisation. En cela, il s'agit d'un périmètre d'étude théorique qui a pour intérêt d'être questionné au cours de la thèse et de faire émerger des

---

11 Il se compose de la région Ile-de-France, des régions Haute-Normandie, Picardie, Champagne Ardennes, Centre, Basse-Normandie et des départements de l'Yonne et de la Sarthe



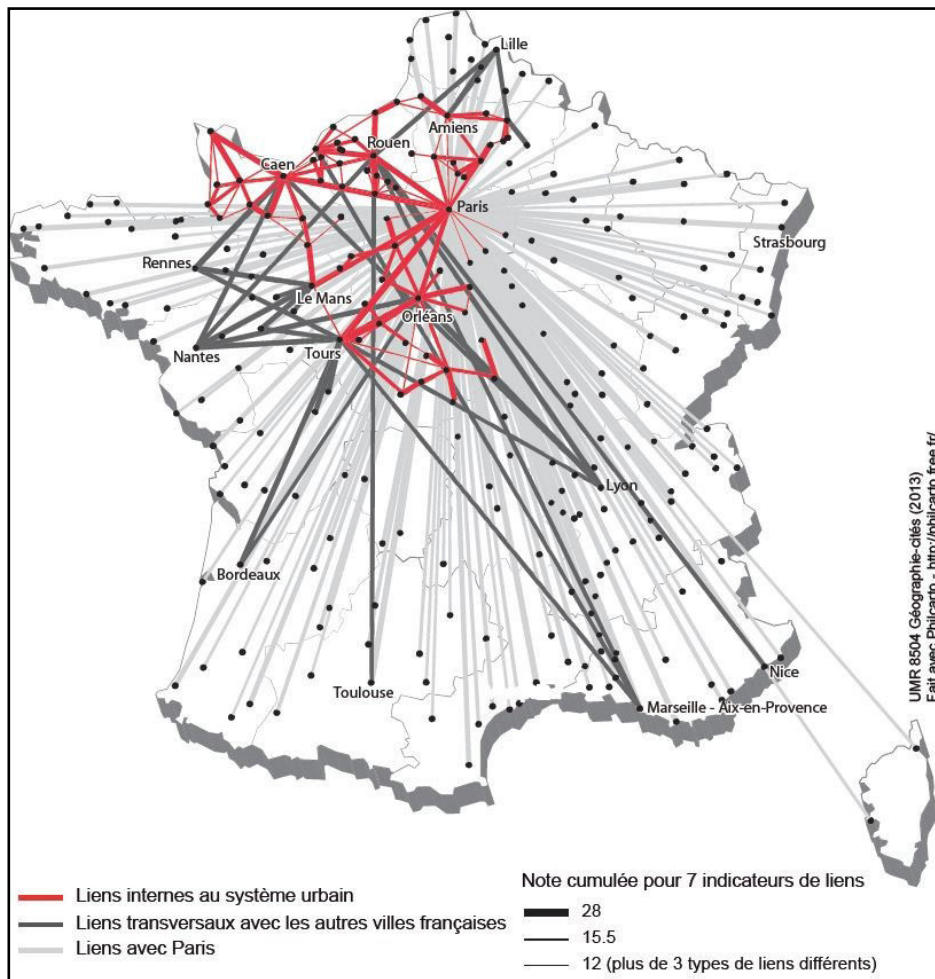


Figure 16 | les systèmes urbains de proximité de Paris  
 Source : Berroir, et al. 2017

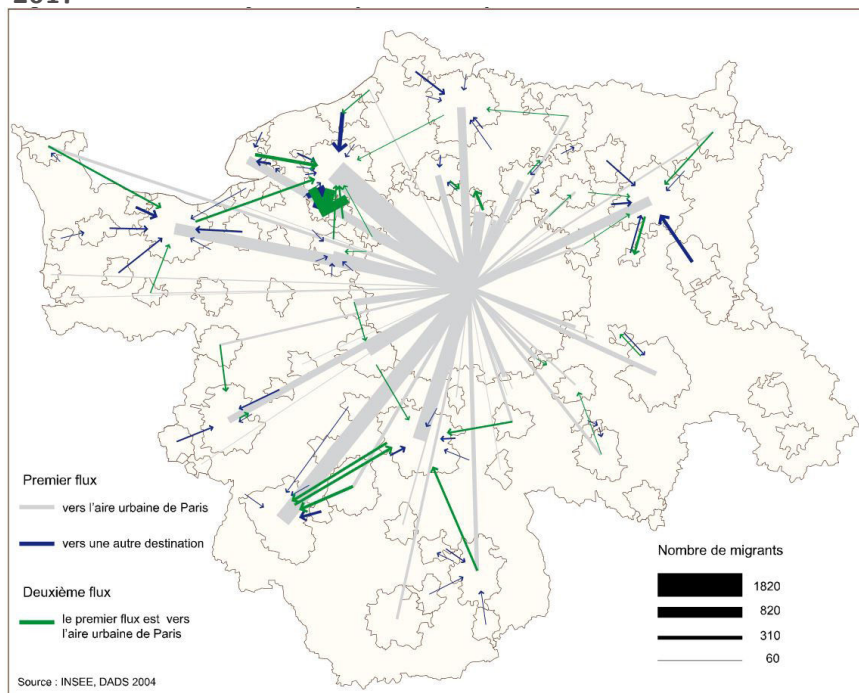


Figure 17 | Flux majeur au départ de chaque lieu composant l'aire urbaine de Paris  
 Source : Berroir et al, 2007

différences entre les espaces d'urbanisation qui le compose avec des degrés d'intégration plus ou moins importants à la métropole de Paris. Partant des travaux portant sur le système urbain de Paris (Cattan 2013), le périmètre retenu est basé sur l'accessibilité routière au cœur de la métropole parisienne. Il correspond à un isochrone de 2 heures en voiture depuis les portes de Paris. Ce périmètre englobe l'ensemble des villes qui au regard de la littérature scientifique participent au système urbain de Paris (figure 18). L'isochrone est construit à partir de l'application en ligne « owlapps ».

## 1.2. Une diversité des types d'urbanisation

Les espaces situés à moins de deux heures de Paris qui définissent dans cette thèse le périmètre de la métropole parisienne sont composés de différents types d'espaces ayant des caractéristiques morphologiques, économiques, démographiques et sociales variées. 10 439 communes composent la métropole parisienne. Au regard de la classification de l'INSEE en aires urbaines, l'ensemble des classes sont représentées. Les grands pôles, leurs couronnes et les espaces multipolarisés représentent plus des deux tiers de l'échantillon et on observe une surreprésentation des communes appartenant à la couronne d'un grand pôle lié à la grande taille de l'aire urbaine de Paris (tableau 1).

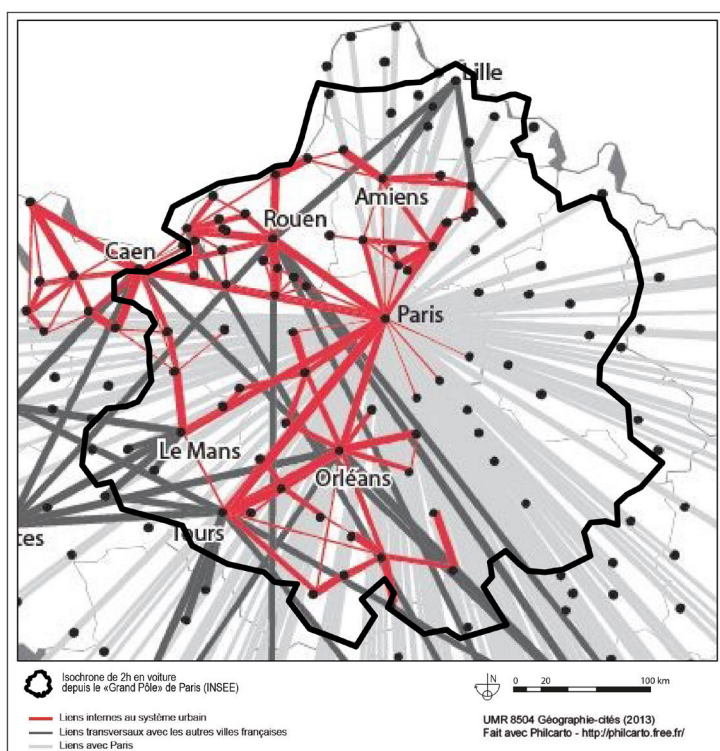


Figure 18 | Superposition d'un isochrone de deux heures en voitures de Paris au système urbain de Paris

Réalisation : Damien Delaville à partir de Berroir et al 2017

Catégorie INSEE (2012)	Nombre de communes	Représentativité (en %)
Grand pôle (10 000 emplois ou plus)	1 126	11
Couronne d'un grand pôle	4 364	42
Multipolarisée des grandes aires urbaines	1 312	13
Moyen pôle (5 000 à moins de 10 000 emplois)	79	1
Couronne d'un moyen pôle	229	2
Petit pôle (de 1 500 à moins de 5 000 emplois)	161	2
Couronne d'un petit pôle	174	2
Isolée hors influence des pôles	958	9
Autre multipolarisée	2 036	20

**Tableau 1 | Catégories d'espaces au sens de l'INSEE composant la métropole parisienne et leur représentativité**

**Réalisation : Damien Delaville à partir de données INSEE 2012**

Se basant ici sur le caractère morphologique et démographique, trois types d'espaces sont différenciés (figure 19). Les espaces d'urbanisation dispersée sont définis par une approche morphologique et par l'organisation de leurs structures de peuplement. Ils englobent des espaces variés qu'ils soient des espaces dits périurbains (couronne de pôle au sens de l'INSEE) ou des espaces ruraux (commune isolée hors influence des pôles au sens de l'INSEE). Ils sont situés en dehors des grands pôles urbains dont les espaces bâtis sont marqués par une fragmentation et une discontinuité. Ils ne disposent pas d'une continuité urbaine directe avec les grands pôles. Les grands pôles urbains sont définis à l'inverse, en reprenant les définitions de l'INSEE. Ce sont des espaces disposant de nombreux habitants et emplois et dont les espaces bâtis sont de grande taille, denses et continus, et s'étendent sur plusieurs communes. Ce sont de grands centres urbains concentrant de nombreux et importants commerces, services et équipements. Une troisième catégorie d'espace est délimitée : les « couronnes des grands pôles ». Elle regroupe majoritairement des espaces localisés en périphérie de ces grands pôles, dont la morphologie peut se rapprocher de celle de pôles urbains, par la présence de villes moyennes, des continuités bâties importantes avec les pôles urbains ou encore des morphologies bâties concentrées.

## 2. CONSTRUIRE UNE GRILLE DE LECTURE DES ESPACES BÂTIS POUR RÉVÉLER LEURS MULTIPLES FORMES

Les espaces d'urbanisation dispersée qui constituent l'objet principal d'étude de cette thèse

sont des espaces caractérisés par une fragmentation, une discontinuité des espaces bâtis et par une interpénétration d'espaces ouverts. L'objectif de cette section est de caractériser spécifiquement la fragmentation des espaces bâtis dans les espaces d'urbanisation dispersée de notre périmètre d'étude afin de faire émerger leur pluralité. Il s'agit également de développer les méthodes d'analyses spécifiques qui seront mobilisées tout au long de ce travail. La figure 20 extraite du livre « Territoire FRUGAL, La France des campagnes à l'heure des

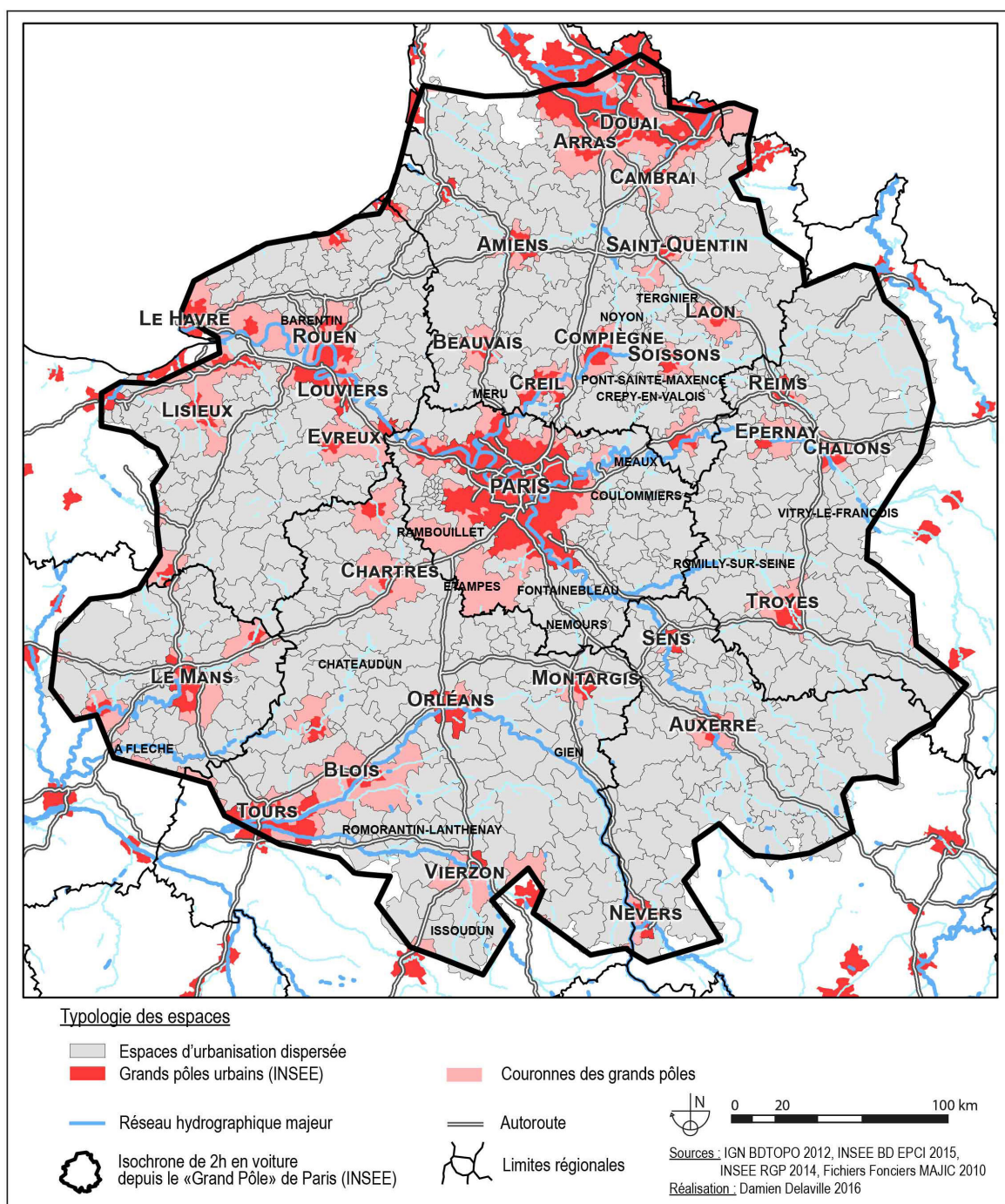


Figure 19 | Typologie des espaces composant la métropole parisienne

métropoles » permet d'observer cette fragmentation des espaces bâtis au sein des communes et la multiplicité de ces établissements humains au sein d'une commune (Brès et Delaville 2017). Ce constat d'une fragmentation des espaces bâtis constitue le point de départ des analyses proposées dans cette section et plus généralement de cette thèse.

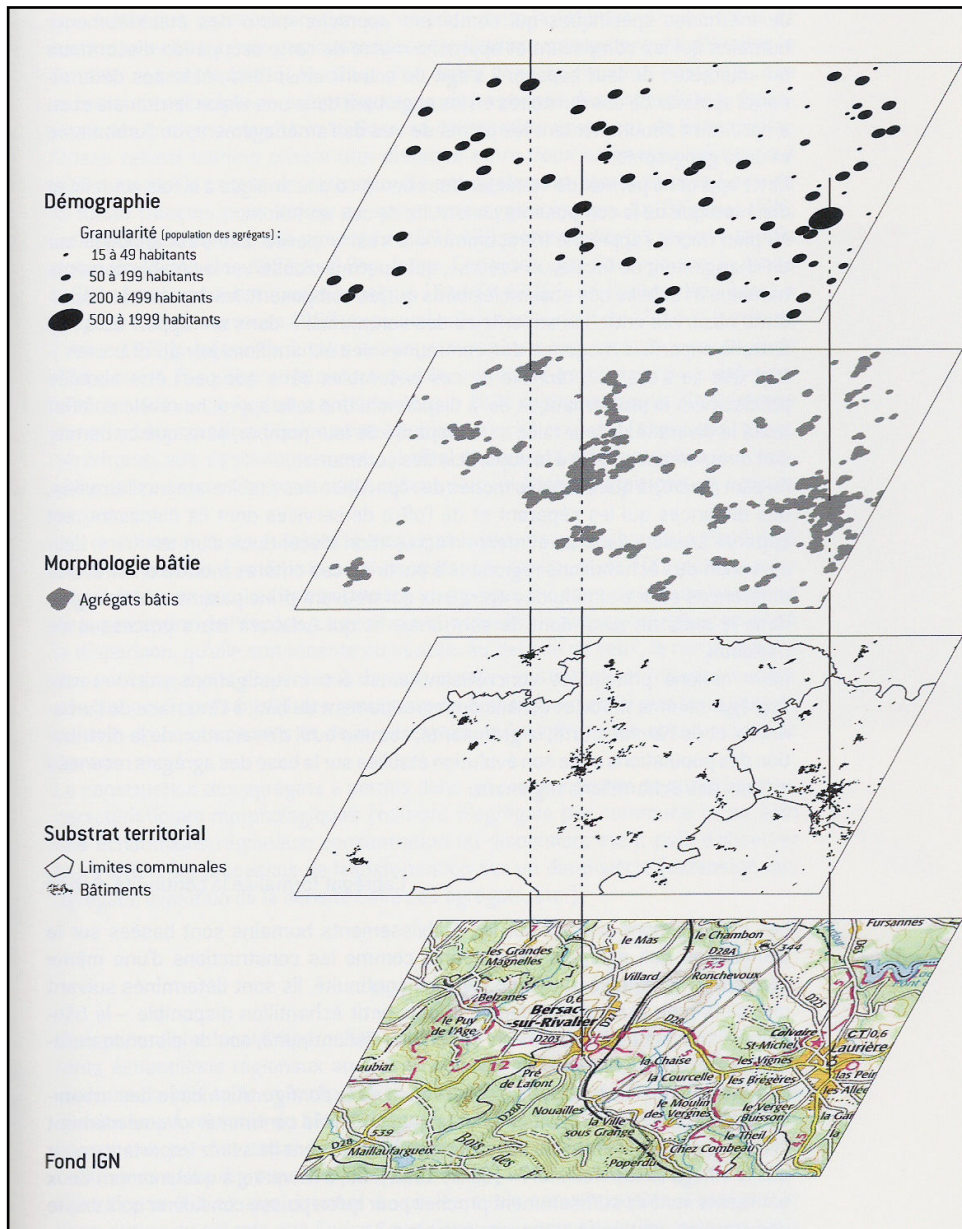
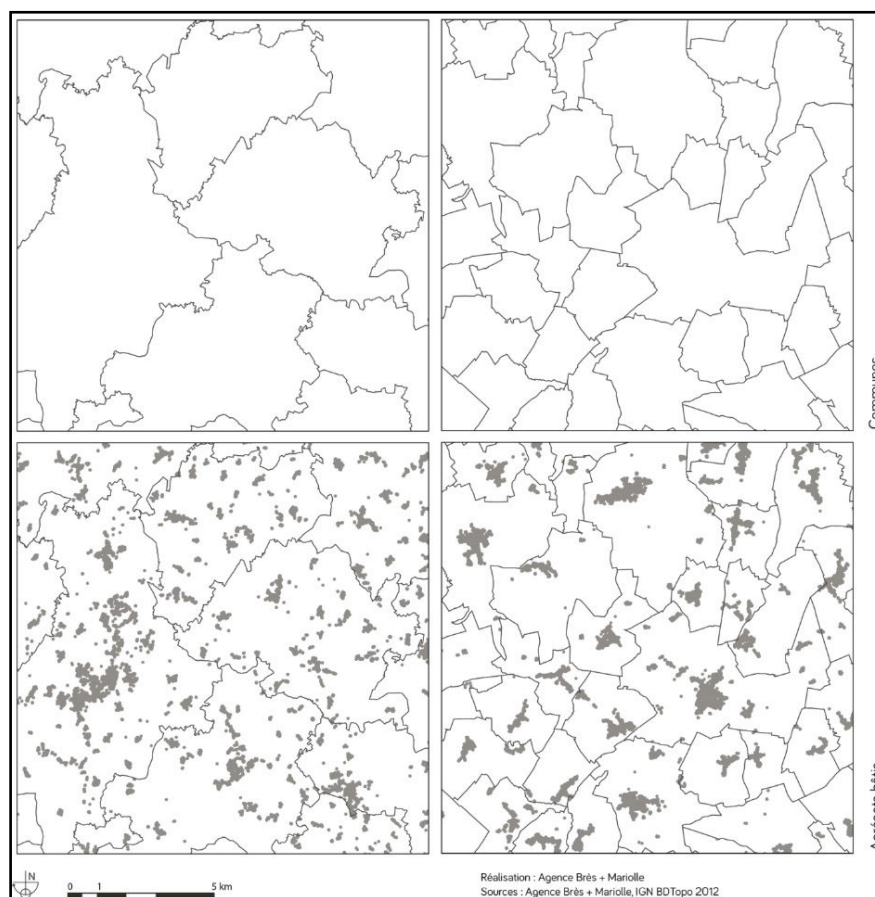


Figure 20 | Complexité des morphologies et des agencements des espaces bâtis, une approche intra-communale  
Source : Brès+Mariolle / Brès et Delaville 2017b

## 2.1. La morphologie, un objet d'étude original

La prise en compte des morphologies contrastées des espaces bâtis constitue une approche nouvelle des territoires que nous observons. Ces derniers sont très différents les uns des autres et leur structure est intimement liée aux modes d'organisations agricoles ayant conduit à l'émergence de structures rurales et de morphologies caractéristiques qui continuent aujourd'hui à servir de socle à des formes contemporaines d'urbanisations (Thomsin 1998, Barattucci 2006, Secchi 2009, Brès et Delaville 2017). Cette approche a déjà été éprouvée par de nombreuses études portant sur des espaces aux caractéristiques variées.



**Figure 21 | De l'échelle communale à celle de l'agrégat bâti, diversité des formes (à gauche le Limousin, à droite la Picardie)**  
Source : Brès+Mariolle / Brès et Delaville 2017a

### 2.1.1. Des communes aux caractéristiques contrastées : le choix d'une lecture intra-communale des espaces d'urbanisation dispersée

Les communes, qui représentent en France le plus petit échelon statistique et institutionnel généralisé à l'ensemble du territoire, ont une taille très hétérogène : « *la dimension des*

*communes [...] est plus importante dans les zones d'habitat dispersé que dans celles d'habitat aggloméré»* (Prats 2000). Ainsi comme l'ont montré Antoine Brès et Damien Delaville, en Limousin, les communes présentent une taille moyenne (23 km<sup>2</sup>) presque trois fois plus importante qu'en Picardie (8,5 km<sup>2</sup>) (Brès et Delaville 2017a - Figure 21). Cette différence importante de la taille de la maille constitue une difficulté lorsque l'on étudie la question de la hiérarchisation des établissements humains, généralement abordée sous l'angle de la démographie. En dehors des grandes villes, les communes ne sont que rarement constituées d'une seule entité bâtie, mais plus généralement d'un nombre très variable d'entités - lieux-dits, hameaux, villages, bourgs - disséminées au sein de leurs territoires et héritées pour l'essentiel du milieu agricole (Barrattucci 2005).

Si à l'échelle régionale cette simplification de l'espace permet de saisir et d'analyser les grandes dynamiques à l'œuvre, elle a des limites à des échelles plus locales où l'utilisation de la commune comme unité de base induit une importante simplification. Cela est d'autant plus vrai dans les communes constituant le bas de la hiérarchie urbaine où le découpage communal et les structures de peuplements influent fortement sur la population et les équipements commerciaux (Talandier et Jousseau 2013).

« Par exemple, Massif armoricain et Côte d'Azur conjuguent fortes densités de population et grandes superficies communales, la population municipale rurale dépasse toujours 1 000 habitants, sans pour autant apparaître comme un centre de commerce ou de service. Avec des densités humaines à peine inférieures, la Normandie possède un découpage communal très fin, les populations municipales y sont donc moins nombreuses et les communes rurales sont peu équipées. Mille habitants dans le Pays d'Auge marquent déjà un gros bourg commerçant qui rayonne. »(Talandier et Jousseau 2016 p.5)

Prenant appui sur ces constats, et s'inscrivant dans la continuité des travaux menés par Antoine Brès et Damien Delaville, cette thèse prend pour socle d'analyse l'échelle territoriale la plus fine possible en se basant sur la morphologie intra-communale des espaces d'urbanisation dispersée. La superposition de la couche relative à la démographie à celle

portant sur la morphologie des espaces bâtis permet de faire émerger une granularité de l'espace (Brès et Delaville 2017) qui introduit une classification par strate des établissements humains en fonction de leur nombre d'habitants. La prise en compte de ces établissements humains et leur classification selon leur taille de population sont des enjeux majeurs. Elle permet de faire émerger des modes d'organisation territoriale variés basés sur de plus ou moins grandes concentrations d'établissements humains de taille différente (granularité). Cette analyse constitue le socle principal de cette thèse. Nous posons l'hypothèse qu'à un mode d'organisation donné de la population sur le territoire correspondent des agencements des fonctions, une distribution des polarités et des pratiques de mobilités variées.

### 2.1.2. Délimitation des établissements humains : une définition territoriale non consensuelle

En France, il existe peu de définitions réglementaires caractérisant à l'échelle intra-communale les espaces bâtis et leurs limites. La première apparition du mot agglomération date du 10 juillet 1954 dans un décret relatif à la police de la circulation routière et demeure encore aujourd'hui une référence. Se basant sur les usages souhaités sur les routes (vitesse, priorités,...), ce décret conceptualise une méthode permettant de caractériser des secteurs d'application des règles. Il définit l'agglomération par le rapport des espaces urbanisés à la route. Il s'agit d'« *un groupement d'immeubles sinon contigus, du moins suffisamment rapprochés, situés en bordure de la voie publique et donnant à celle-ci l'aspect d'une rue* » (décret du 10 juillet 1954 relatif à la police de la circulation routière). Le code de la route opère donc une différenciation entre les espaces bâtis riverains de la route (agglomération) et ceux traversés. Le décret du 30 juin 1972 vient préciser cette définition et apporter une

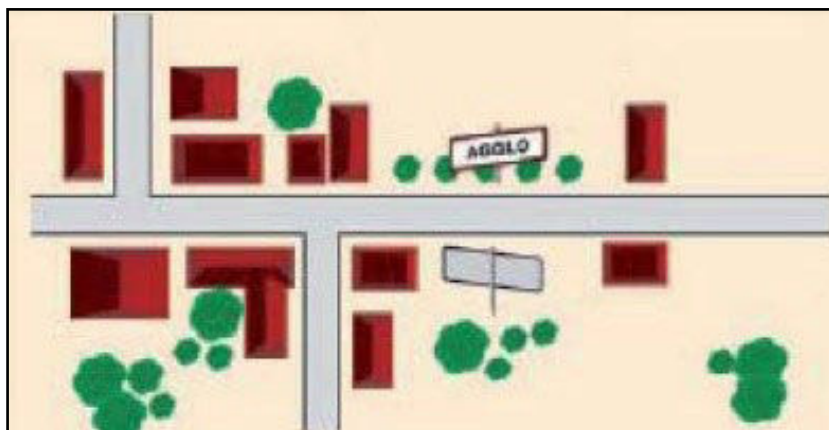


Figure 22 | Schéma théorique définissant le terme d'agglomération au sens du code de la route français

Source : Certu – savoirs de base en sécurité routière fiche 32



formalisation territoriale aux agglomérations en créant des panneaux marquant l'entrée et la sortie. Le critère spatial de définition est renforcé, « *l'agglomération est un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis* » (figure 22). Cette première définition pose « *à quel moment les espaces vides [entre les constructions] deviennent [...] assez importants pour que le village cesse d'exister ?* » (Sorre, 1952).

À ce sujet, les méthodes de détermination de ce seuil dans la littérature scientifique et institutionnelle ne fait pas consensus. La distance permettant de délimiter la fin d'une agglomération et le début d'une autre varie en fonction des pays, des auteurs, et des contextes territoriaux. Dans sa délimitation des agglomérations, l'INSEE (Institut de statistique français) retient comme critère une discontinuité inférieure à 200 mètres pour une population supérieure ou égale à 2000 habitants. En Belgique l'INS, retient un écart qui ne doit excéder 50 à 100 mètres selon les régions, tandis qu'au Royaume-Uni, l'Office of Population Censuses and Surveys fixe la limite à 50 mètres entre bâtiments contigus (Tannier, 2006). Afin de répondre à cette question, Max Sorre, pour la France, propose dans les années 1950 un seuil de distance variant de 100 à 150 mètres (Sorre, 1952). Plus récemment dans les travaux qu'ils ont mené sur les espaces de faibles densités en Picardie, Béatrice Mariolle et Antoine Brès ont retenu un critère de 100 mètres, qui correspond à des enjeux de continuité morphologique et visuelle, pour définir des « *agrégats bâtis* » (Brès et al. 2011).

Au final, les seuils de distance proposés par ces différents acteurs varient assez peu, ils sont tous compris entre 50 et 200 mètres. Aussi, pour définir les « établissements humains », nous retiendrons le seuil de 100 mètres qui est celui qui revient le plus souvent. À partir de la définition territoriale de ces établissements et de leurs caractéristiques, une analyse originale visant à définir l'organisation territoriale des espaces d'urbanisation dispersée et ses caractéristiques va être menée.

## **2.2. Définir la structure intra-communale des espaces d'urbanisation dispersée : méthode**

L'analyse de la dispersion des espaces bâtis est réalisée dans le périmètre d'étude de la métropole parisienne. Elle s'appuie sur un travail cartographique mené sur un Système

d'Information Géographique (SIG) et s'accompagne d'une synthèse de la littérature portant sur la classification des établissements humains, ou granularité comme la nomme Antoine Brès (Brès 2015). En combinant ces deux éléments, il s'agit de proposer une vision de la structure territoriale des espaces d'urbanisation dispersée.

### **2.2.1. Cartographie des espaces d'urbanisation dispersée du périmètre d'étude**

Il n'existe pas en France de données cartographiques représentant de manière exhaustive l'ensemble des espaces urbanisés. Les bases issues de photo-interprétation comme Corine Land Cover ou « habillage des espaces bâtis » de la BD Carto de l'IGN souffrent de défauts structurels pour l'analyse des espaces d'urbanisation dispersée, liés à un problème d'échelle dans leur conception. Celles-ci se concentrent sur les espaces les plus denses et ceux dont la superficie est la plus importante, laissant de côté l'habitat diffus et plus globalement les espaces bâtis qui composent les espaces d'urbanisation dispersée.

Face à ce constat, il est nécessaire de construire notre propre base cartographique répondant à nos besoins. Cette méthode est issue des travaux menés par Antoine Brès et Damien Delaville (Brès et Delaville 2017). La cartographie des établissements humains est ainsi construite à partir des données géolocalisées de la BDTopo de l'IGN. Il s'agit d'une base recensant l'ensemble des constructions existantes sur le territoire national. En prenant comme composante le critère de discontinuité défini précédemment, les bâtiments situés à moins de 100 mètres les uns des autres sont agrégés, constituant ainsi les établissements humains. Ce travail cartographique est réalisé sur l'ensemble des espaces d'urbanisation dispersée situés dans la métropole parisienne.

Afin de différencier ces établissements humains, des critères démographiques leur sont attachés. Pour ce faire, des croisements spatiaux et attributaires sont opérés entre les établissements humains et les Fichiers Fonciers (DGI et Cerema DTer Nord-Picardie) qui précisent pour chaque parcelle le nombre de logements existants. La population présente au sein de chaque établissement humain est estimée à partir du nombre de logements par établissement et de la population communale à la même période en posant l'hypothèse que le nombre d'habitants par logement est homogène dans chaque commune.

### 2.2.2. Une multiplicité des catégories d'établissements humains dans la littérature académique

Au-delà de l'étude morphologique des espaces, l'intérêt de cette démarche réside dans l'observation de la distribution spatiale des populations et de la mise en évidence des formes d'organisation spécifiques de leur habitat, ainsi que celle de leur qualification. Dans les classifications de l'INSEE, les espaces situés en dehors des aires urbaines apparaissent avoir des caractéristiques similaires suggérant une certaine homogénéité. Il pourrait au contraire s'agir d'une certaine méconnaissance de ces espaces dont l'observation et l'analyse ne fait pas consensus. Les propositions de classifications de ces espaces, que ce soit par leur taille, leur densité ou leur offre commerciale sont multiples. Depuis le milieu du XXème siècle, différentes typologies ont été élaborées pour tenter de les définir (Chabot 1948, Sorre 1952, Berry 1971, Robert 1975, Claval 1981). Différents termes sont proposés pour classer les établissements humains. On peut par exemple citer les hameaux, villages, bourgs, villes, métropoles. Si les termes se recoupent, les critères et les seuils servant à les définir varient (tableau 3). Il peut s'agir aussi bien de taille de population, que de densité de population ou d'offre commerciale.

Reprenant les définitions énoncées par Georges Chabot en 1948, Max Sorre propose en 1952, dans « Les fondements de la géographie humaine », « *une méthode qui consisterait, pour un pays déterminé, à étudier la fréquence des différents modes de groupements (maisons isolées, hameaux de 3 à 10 maisons, de 10 à 25 maisons, de 25 à 50 et ainsi de suite). Les formes caractéristiques ainsi déterminées, on établirait une échelle de leur combinaison d'après les pourcentages locaux et cette échelle servirait de base à l'établissement de la carte* » (pp. 47-48). À la suite, Paul Claval, considère qu'un bourg est une forme de « gros village », « *présentant certains caractères urbains* » (Claval, 1981). En ce sens, le bourg propose à sa population, un certain niveau de services et de prestations. Il accueille marchés, foires et dispose de services élémentaires, de l'école, de la mairie et de l'église. Toutefois, en termes de population, le bourg « *n'est pas nécessairement plus important que d'autres fractions de la commune* » (*Ibid.*).

Reprenant les travaux qu'il a consacrés sur la Franche-Comté, André Robert (Robert 1975) a mis en place à partir de la théorie des lieux centraux de Christaller une classification des établissements humains en hameau, village et bourg en fonction de deux critères : la population et les services disponibles.

« En dessous de 350 h agglomérés : c'est le domaine principal des hameaux. Les fonctions tertiaires sont réduites au minimum ; entre 350 h et 600 h agglomérés : les centres s'équipent en commerces et services, mais ne sont encore que des villages-centres incomplets ; au-dessus de 600h : la plupart des agglomérations sont au moins des villages centres avec des commerces alimentaires, services et artisanat » ; les bourgs : « ce sont des pôles de développement ou de maintien des activités de commerce et de service en zone rurale. Ce sont bien souvent les chefs-lieux de cantons et les centres de 1 500 à 2 000 habitants. On y trouve des équipements de village centre complet, mais aussi des commerces et services courants nombreux, souvent spécialisés, mais à fréquence non quotidienne. Ainsi que des services publics. » (Robert 1975).

Entre 1958 et 1967, Brian J.L. Berry étudie les corrélations entre le nombre d'habitants et l'offre de services aux populations dans l'Iowa et le Dakota du Sud et en tire une catégorisation des établissements humains (voir résultats figure 23). En dépit de l'écart historique et géographique existant entre les modes d'urbanisation de l'Europe de l'Ouest et des États-Unis, on y retrouve des seuils de population et des découpages des établissements humains comparables à ceux précédemment étudiés.

	Hiérarchie niveau	Nombre habitants	Distance franchise (km)	Fonctions (nombre)	
				1	2
Hameau	0	100	4- 5	—	—
Village	1	500	8-10	24	15
Bourg	2	1 500	12-15	48	30
Petite ville	3	6 000	20-25	96	60
Ville régionale	4	60 000	50-65		
Métropole régionale	5	250 000			
Métropole nationale	6	+ d'l M.			

1. Dans l'Iowa.  
2. Dans le Dakota du Sud.

Figure 23 | Liens entre la répartition des services et de la population dans l'Iowa et le Dakota du Sud entre 1958 et 1967

Source : Berry 1971

Plus récemment, Magalie Talandier et Valérie Jousseaume (Talandier et Jousseaume 2016) se sont intéressées à la définition d'une hiérarchie urbaine du Grand Ouest français. Trouvant les données de populations trop floues à l'échelle de la commune, elles ont alors utilisé la présence de fonctions (commerces, santé, éducation) pour mettre au point leur typologie. Elles identifient sept niveaux hiérarchiques allant du village-centre à la grande ville. Dans le cadre du programme de recherche ANR FRUGAL, Antoine Brès a également proposé une classification des espaces de moins de 20 000 habitants. En observant les espaces urbanisés à l'échelle des « agrégats », c'est-à-dire des établissements humains, il a développé une typologie basée sur le volume de population. Six classes de population sont développées allant de l'habitat isolé à la petite ville.

### 2.2.3. Une classification basée sur la taille de la population

L'un des objectifs de cette thèse est de caractériser les espaces d'urbanisation dispersée et d'interroger leur capacité à se structurer, à participer à des systèmes territoriaux plus ou moins complexes ou à les organiser. Dans cette optique, la distribution de la population dans l'espace est envisagée comme un moyen d'appréhender leur organisation et leur dynamique en leur sein. Il ne s'agit pas de définir des classes homogènes en prenant en compte un échantillon de données du périmètre d'étude, mais d'analyser des modes d'organisation et de différenciation à partir de classes prédéterminées et cohérentes, parlant dans l'imaginaire collectif, aux techniciens territoriaux et aux politiques. Aussi, prenant appui sur les travaux précédemment cités, nous définissons une classification par strate des établissements humains en fonction de leur nombre d'habitants. Cette classification des établissements est réalisée en un premier temps à partir de critères démographiques souvent mis en avant dans la littérature (tableaux 3 et 2). La question commerciale sera par la suite introduite dans

<b>Population</b>	<b>Classe</b>
1 à 14 habitants	Habitat diffus
15 à 99 habitants	Hameau
100 à 499 habitants	Village
500 à 1 999 habitants	Bourg
2 000 à 9 999 habitants	Gros bourg
plus de 10 000 habitants	Petite ville

**Tableau 2 | Classification des établissements humains de moins de 20 000 habitants en fonction de leur population**

Réalisation : Damien Delaville

	W. Christaller (1933)	G. Chabot (1948)	B. Berry (1971)	A. Robert (1975)	M. Talandier (2016)	A. Brès (2017)
Maisons isolées		Moins de 15 habitants 3 maisons				Moins de 15 habitants
Hameau		15 à 100 habitants agglomérés	100 habitants agglomérés	Moins de 350 habitants agglomérés Fonctions tertiaires sont réduites au maximum		15 à 99 habitants
Village	1000 habitants Distance du village voisine : 7-9 km	100 à 2500 habitants agglomérés	500 habitants agglomérés 15 à 24 services et commerces	Village incomplet : 350 à 600 habitants agglomérés  Village centre : plus de 600 habitants agglomérés Présence de commerces alimentaires, services et artisanat	Village centre : lieux de commerces de proximité	100 à 499 habitants
Bourg	2000 habitants Distance du bourg voisin : 15 km		1500 habitants agglomérés 30 à 48 services et commerces	1 500 à 2 000 habitants agglomérés Équipements, commerces et services courants nombreux, souvent spécialisés, mais à fréquence non quotidienne. Ainsi que des services publics.	Bourg-supermarché : présence d'un supermarché  Bourg-centre : Présence d'un supermarché et de services à la personne  Gros bourg centre : supermarché, collège et établissement de convalescence	500 à 1999 habitants
Ville	4 000 habitants Distance de la ville voisine : 23 km  10 000 habitants Distance de la ville voisine : 40 km		6 000 habitants agglomérés 60 à 96 services et commerces		Petite ville fonctionnelle : présence d'un hypermarché, lycée et hôpital	2000 à 20 000 habitants

**Tableau 3 | Comparaison des critères de classification des établissements humains proposés dans la littérature scientifique**  
Réalisation : Damien Delaville

cette typologie permettant ainsi de comparer, notamment dans le chapitre 5, le niveau d'équipement des établissements humains en fonction de leur taille et de leur localisation.

Pour les établissements humains de moins de 20 000 habitants qui représentent la taille maximale des établissements du périmètre d'étude, nous retenons six classes : l'habitat diffus, les hameaux, les villages, les bourgs, les gros bourgs, et les petites villes. Cette catégorisation ne tient pas compte de certaines spécificités régionales de dénomination des établissements humains. Ainsi en Limousin, un groupement d'une cinquantaine d'habitants est appelé « village » et celui d'environ 1 000 habitants « bourgs » tandis que, comme le souligne Marcel Roncayolo, en Provence, certains villages avaient un statut de ville (Roncayolo 1990).

Cette méthode et cette classification sont transposables à d'autres types d'espaces, mais aussi à d'autres espaces d'urbanisation dispersée en France. À partir, de cette classification, une analyse fine est menée sur les espaces d'urbanisation dispersée afin d'observer leurs modes d'organisation et de construire une typologie. Elle permet de faire émerger la structure territoriale et les polarités de proximité qui maillent les espaces d'urbanisation dispersée.



Figure 24 | Photos aériennes d'urbain dispersé différenciés en fonction de leur taille de population

Réalisation : Damien Delaville d'après des photos Google Earth

### **3. LES DEGRÉS DE DISPERSION DES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE**

L'objectif de cette section est de montrer que les espaces d'urbanisation ne sont pas des espaces aux caractéristiques homogènes, mais disposent de caractéristiques morphologiques variées. L'originalité de nos travaux repose sur l'analyse des espaces d'urbanisation dispersée à partir de la notion d'établissement humain. Cette approche ne représente toutefois pas une fin en soi. L'articulation de l'analyse des formes de peuplement à l'échelle des intercommunalités a pour objectif de valoriser et de mettre en exergue les caractéristiques structurantes de ces espaces. Il s'agit de voir si les espaces d'urbanisation dispersée répondent à des structures spatiales homogènes ou non. Le choix de l'intercommunalité est fondé sur plusieurs critères. Tout d'abord, il s'agit d'un zonage politique disponible sur l'ensemble du territoire national. Dans les espaces d'urbanisation dispersée, la taille des intercommunalités, appréciée en termes de densité de population, s'avère comparable et permet les mêmes comparaisons, que celles possibles entre plusieurs communes. Du point de vue de la gouvernance et du fonctionnement des territoires, elles sont le support des politiques locales d'aménagement, d'urbanisme, économique, de transports. La prise en compte de ces politiques, et de l'espace sur lequel elles sont construites, constitue un élément central dans la compréhension de ces territoires et de leur fonctionnement.

#### **3.1. Les intercommunalités, une échelle pertinente pour étudier de grands territoires**

Dans un contexte territorial marqué par la multiplicité des acteurs publics, la loi du 12 juillet 1999 portant sur les communautés d'agglomération et les communautés urbaines a eu pour objectif de promouvoir une intercommunalité de projet. En ce sens, elle donne la possibilité aux intercommunalités de développer de nouvelles compétences, notamment en matière d'urbanisme et d'économie afin de penser l'aménagement et le fonctionnement du territoire à une échelle plus vaste que celle de la commune. Depuis la fin des années 1990, la loi du 13 août 2004 et celle no 2010-1563 du 16 décembre 2010 ont permis de renforcer les compétences des intercommunalités et d'étendre leur carte nationale. Ainsi, un des objectifs affichés est d'achever la carte intercommunale (Desjardins 2014). Depuis le 1er janvier 2014, chaque commune de France doit appartenir à un groupement intercommunal. Afin de renforcer la



compétence de projet et les moyens de ces intercommunalités, un objectif de rationalisation des périmètres existants et de simplification de l'organisation intercommunale est porté par l'État. Il s'agit de rehausser le seuil démographique des communautés de communes pour le porter de 5 000 à 15 000 habitants. Celui-ci a été formalisé dans la loi du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République, dite loi NOTRe.

### **3.1.1. Un support des politiques locales d'aménagement**

En matière d'aménagement du territoire, les intercommunalités sont les entités en charge de la rédaction et l'application des SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) et des PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal), documents d'urbanisme multithématique ayant pour objectif de planifier<sup>12</sup> le devenir du territoire et d'encadrer son évolution. Le SCOT vise ainsi à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles, notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage, et à en définir une ligne directrice à moyen et long terme. Le PLU se situe dans une temporalité plus immédiate et dispose d'outils réglementaires permettant son application directe aux futurs projets urbains. Il présente à la fois les objectifs de la collectivité en matière de développement économique et social, d'environnement et d'urbanisme à l'horizon de 10 à 20 ans, tout en proposant à travers un règlement d'urbanisme les outils juridiques pour les atteindre. Depuis la loi ALUR de 2014, le transfert de la compétence des PLU aux intercommunalités est obligatoire ce qui permet leur généralisation. Ce transfert de compétences au profit d'entités plus vastes est aujourd'hui indispensable dans des espaces de petite taille ne disposant pas toujours d'une expertise technique nécessaire et permet de réduire la concurrence entre les territoires.

En 2017, dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne, les territoires couverts par des documents de planification intercommunaux en vigueur sont peu nombreux comme les cartes de la figure 25 le montrent. Concernant les SCOT, nombreux documents sont en cours de révision ou de rédaction (principalement). À moyen terme, une grande partie de ces espaces devrait être couverte par un SCOT. Dans les territoires où ce dernier est déjà approuvé (principalement localisés dans les Hauts-de-France), de nombreuses démarches de PLUi sont en cours d'élaboration, ce qui montre le temps de la planification. Le PLUi vient

---

12 cf. chapitre 2

compléter sur le plan réglementaire un projet intercommunal déjà travaillé dans le SCOT. Les projets de PLUi ne se concentrent pas uniquement dans ces seules intercommunalités, mais se répartissent uniformément sur le territoire. Ils prennent parfois la place de SCOT dont la rédaction a été abandonnée comme c'est le cas à Romorantin.

### 3.1.2. Un périmètre proche des bassins de vie

Pour les élus, le « bassin de vie » tel qu'il a été défini puis cartographié par l'INSEE depuis 2003 représente le périmètre au sein duquel s'organise le territoire vécu au quotidien par les habitants, par leurs administrés. Celui-ci regroupe l'ensemble des besoins liés aux commerces, à des services publics et privés, équipements nécessaires à la vie quotidienne (Parnaix et Zugetta 2015). Les élus locaux cherchent aujourd'hui à s'appuyer sur cette notion afin de renforcer leurs périmètres de coopération intercommunale. Pourtant, pour certains chercheurs, il n'en demeure pas moins que chercher à calquer les périmètres des intercommunalités sur celui des bassins de vie est contreproductif, du fait que ces derniers sont « *des espaces dont les contours sont définis de manière très peu précise et encore moins objective [... basés sur] quelques indicateurs* » (Le Goff 2015). Malgré ces réserves, il est primordial de souligner le regard politique porté à ces découpages, et la volonté de chercher à construire des périmètres d'action répondant aux pratiques spatiales et fonctionnelles.

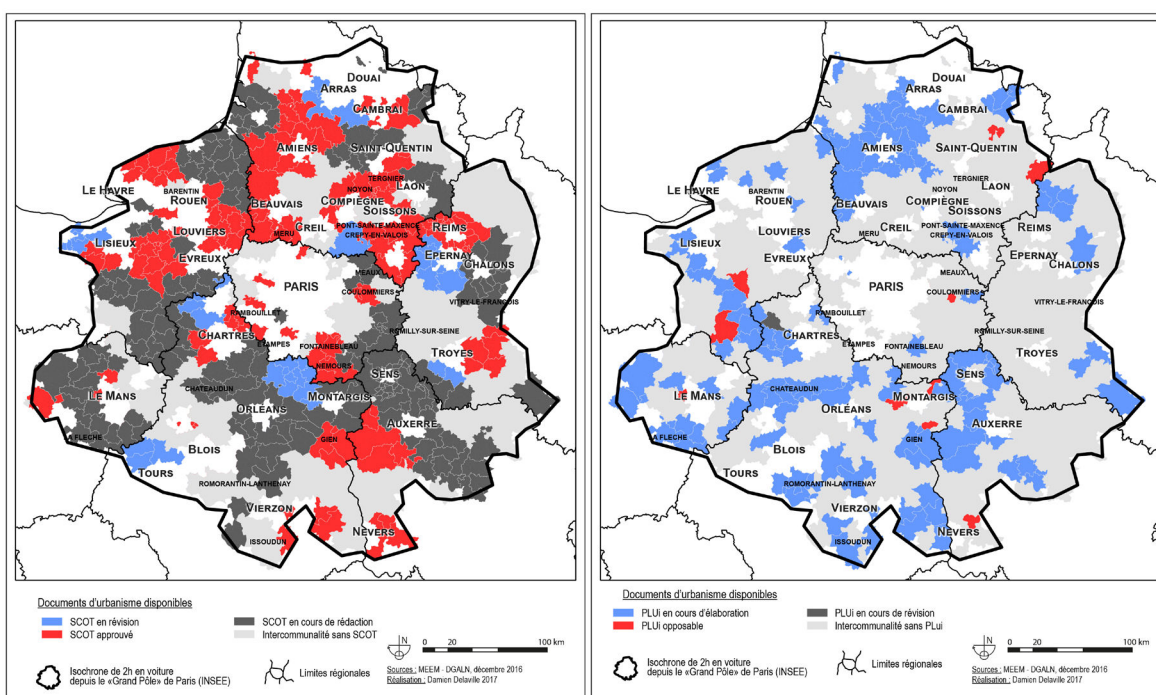


Figure 25 | Périmètres et état d'avancement des SCOT (gauche) et des PLUi (droite) dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne

Il s'agit de définir des outils d'actions répondant au plus près aux besoins des habitants. Depuis 2010, de nombreux projets de lois ont cherché à harmoniser ces deux découpages, et en janvier 2015, le CGET préconisait « *notamment que les futurs périmètres des EPCI (Établissements publics de coopération intercommunale) se rapprochent, autant que possible, des espaces vécus par les populations* » (CGET 2015).

Parmi les évolutions récentes issues de la loi NOTRe de 2015, le contour des intercommunalités est prévu pour se rapprocher encore plus d'un périmètre politique et fonctionnel structuré, semblable au fonctionnement en bassins de vie, avec une ou plusieurs communes principales et des communes situées en périphérie. Mais cette prise en compte des bassins de vie est ancienne, et on observe déjà aujourd'hui des rapprochements. Bien que la modification des périmètres d'intercommunalité soit en cours et que les tracés ne soient pas définitifs, nous observons dans les tracés des intercommunalités actuelles (découpage au 1er janvier 2015), et des bassins de vie se superposent bien (figure 26). Même si le recoupement n'est pas parfait, et s'il existe parfois une ou deux communes d'écart, la taille des objets et leur disposition globale sont généralement proches comme à Gien ou à Romorantin. Dans certains autres secteurs comme dans la périphérie de Chalons ou au Sud d'Auxerre, les bassins de vie recourent plusieurs intercommunalités de petite taille, mais la fusion prochaine et l'agrandissement de ces dernières devrait tendre à une harmonisation.

### **3.1.3. Des intercommunalités de taille de population équivalente mais à la composition communale contrastée**

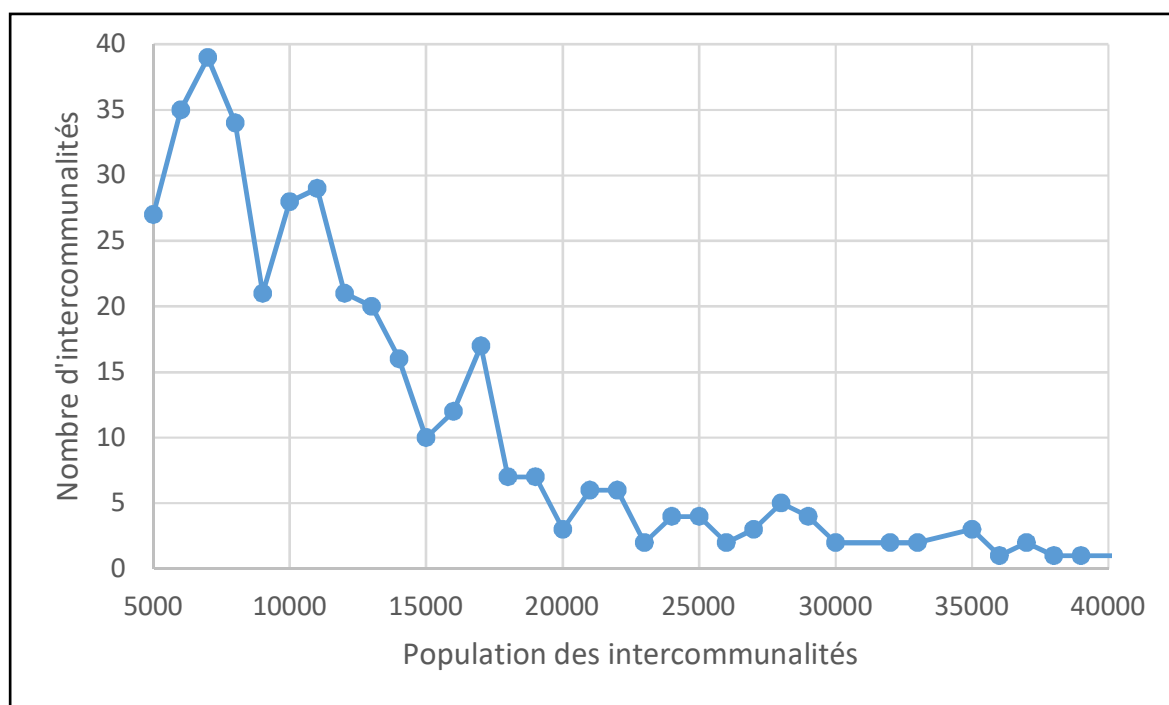
En 2016, les intercommunalités du périmètre d'étude comptaient encore majoritairement entre 5 000 et 12 000 habitants (figure 27 - l'analyse se base sur le découpage intercommunal au 1er janvier 2016), mais leur périmètre devrait évoluer et s'étendre dans les prochaines années afin de former des entités de plus grande taille. Le nombre de communes participant à chacune des intercommunalités est variable et dépend de la structure territoriale communale (tableau 4). Dans les régions où le découpage communal est plus fin, le nombre de communes par intercommunalité sera sensiblement plus élevé que dans les autres. En 2016, dans les espaces d'urbanisation de la métropole parisienne, 90 % des intercommunalités comptaient moins de 30 communes, dont 50 % de 10 à 20 communes. Du point de vue de la planification urbaine, le découpage intercommunal est à double tranchant. D'un côté, il présente un avantage significatif pour la mise en œuvre de politiques et de projets cohérents à l'échelle

de territoires plus vastes fonctionnant en réseau, permettant ainsi de dépasser les égoïsmes et les projets au coup par coup. De l'autre, il se heurte à ses modalités de mise en œuvre et au nombre d'acteurs à mobiliser pour prendre des décisions, réaliser des projets et construire des consensus politiques. Le nombre de communes participant à une intercommunalité impacte en conséquence leur fonctionnement. S'il n'est pas un facteur rédhibitoire, ce fait n'en demeure pas moins un élément à prendre en considération.



Figure 26 | Superposition des limites des intercommunalités (2015) et des bassins de vie (2012) de la métropole parisienne

Les intercommunalités se dessinent donc, au moins en partie, comme le périmètre politique de l'action locale et de pratiques quotidiennes de mobilités des habitants. Elles apparaissent en conséquence comme un périmètre intéressant et original à mobiliser pour analyser et définir les espaces d'urbanisation dispersée.



**Figure 27 | Classification des intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en fonction de leur taille de population en 2015**

Réalisation : Damien Delaville d'après données INSEE BD EPCI 2015, INSEE RGP 2015

	Nombre de communes dans une intercommunalité							
	<10	10 à 19	20 à 29	30 à 39	40 à 49	50 à 59	60 à 69	Plus de 70
Nombre d'intercommunalités	95	217	86	22	7	4	6	4

**Tableau 4 | Nombre de communes composant les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en 2015**

Réalisation : Damien Delaville d'après données INSEE BD EPCI 2015

### 3.2. Une analyse morphologique renouvelée des espaces d'urbanisation dispersée

Plusieurs données complémentaires, mais d'échelle dissemblable sont mobilisées afin de faire émerger l'organisation territoriale des espaces d'urbanisation dispersée. En plus des établissements humains et de leur classification établie en fonction de leur peuplement précédemment défini, nous introduisons le maillage des intercommunalités qui agit comme une grille permettant de qualifier la distribution spatiale des structures de peuplement. La figure 28 montre les articulations d'échelle à opérer, et met en évidence la fragmentation des espaces bâtis dans les intercommunalités. Chaque intercommunalité n'est pas composée d'une ville ou d'un bourg, mais d'une multiplicité d'établissements humains pouvant parfois être de taille variée.

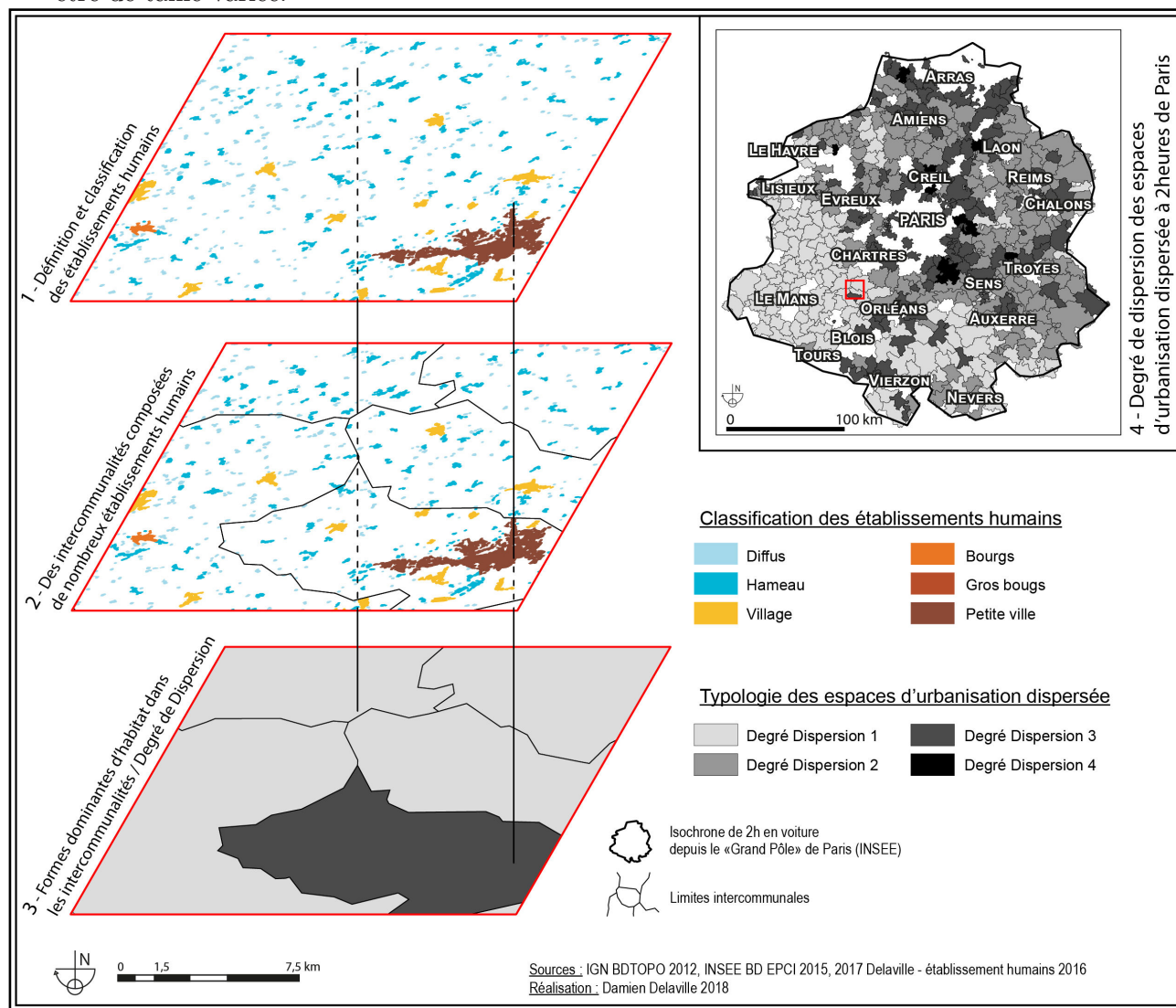
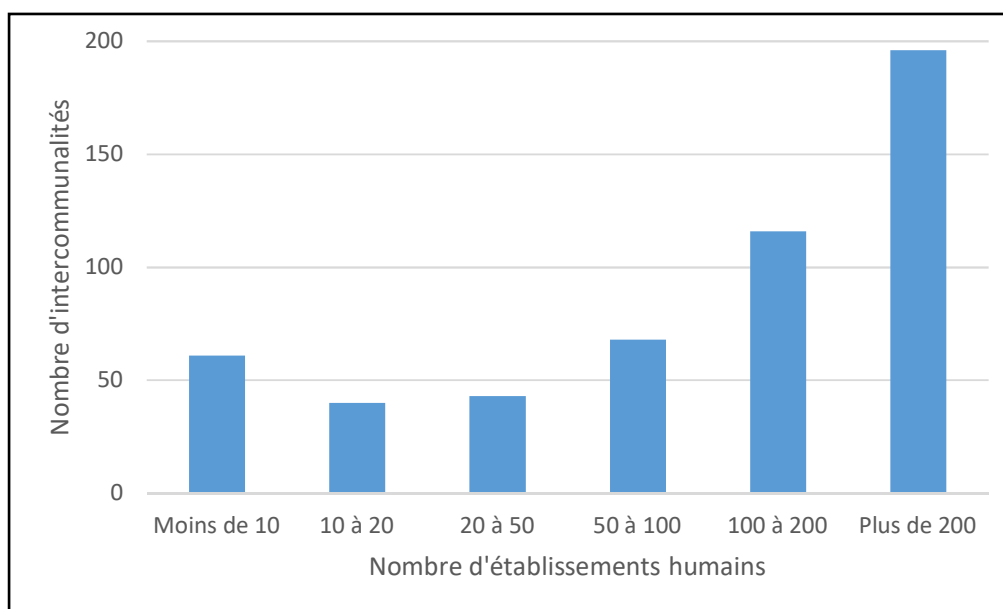


Figure 28 | Schéma de synthèse montrant le passage d'une classification des établissements humains à une typologie des espaces d'urbanisation dispersée

### 3.2.1. Des intercommunalités aux espaces bâtis morcelés

Malgré des intercommunalités de taille de population assez faible (entre 5000 et 15000 habitants) et équivalente (figure 27), le nombre d'établissements humains est très variable (figure 29). Une intercommunalité peut très bien être composée de quatre ou cinq espaces bâtis, tandis qu'une autre peut en contenir près de cinq cents, révélant ainsi des caractéristiques de dispersion et de distribution de la population sur le territoire très variable. La grande dispersion des espaces bâtis est toutefois très importante, plus de la moitié des intercommunalités étudiées sont composées d'au moins cinquante établissements humains, et plus d'un tiers d'au moins deux cents. À l'inverse, seuls 20 % des intercommunalités sont faiblement dispersées avec moins de vingt établissements humains.



**Figure 29 | Fragmentation des espaces bâtis dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne**  
Réalisation : Damien Delaville d'après données RGP INSEE 2012, Fichiers Foncier DGFIP 2011, IGN BdTopo

### 3.2.2. Une coprésence d'établissements humains de taille variée

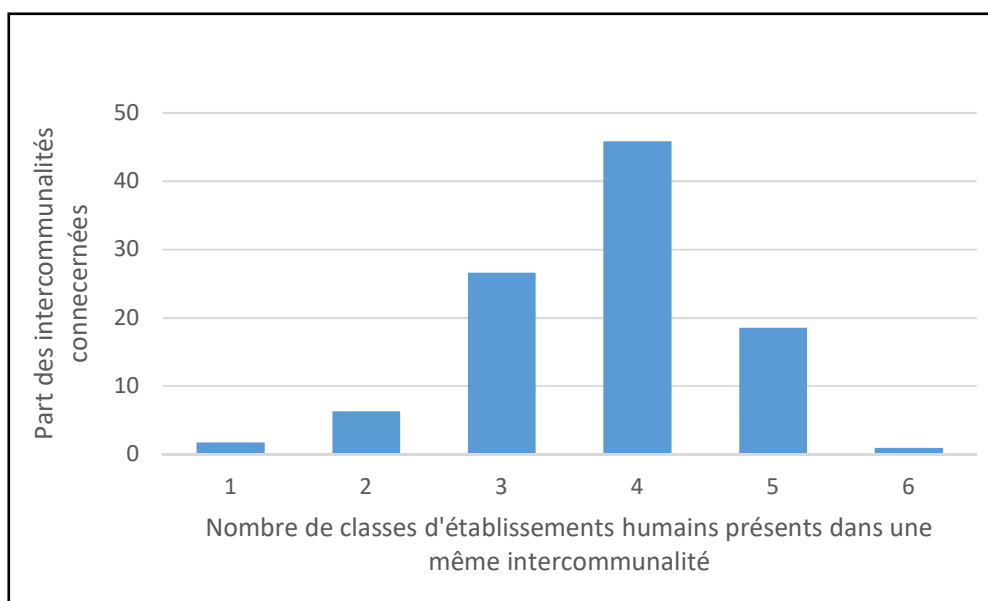
Au-delà du nombre d'établissements humains, il est important de s'attacher aux catégories qui sont présentes et représentées dans les intercommunalités afin de faire émerger les structures de peuplement qui les composent. La question qui se pose est la suivante : toutes les classes d'établissements humains sont-elles présentes dans chaque intercommunalité ?

Il apparaît qu'aucune structure de peuplement n'est présente dans l'ensemble des intercommunalités (tableau 5). Les formes les plus petites sont les plus représentées, ainsi l'habitat diffus, les hameaux et les villages sont présents dans plus de 90 % des intercommunalités. Plus on monte dans la hiérarchie de la trame urbaine, plus la présence d'établissements humains de plus grande taille se raréfie. Alors que les bourgs sont présents

		Part des intercommunalités où est présent au moins un établissement humain de cette classe (en %)
Classification des établissements humains	Diffus	93
	Hameaux	97
	Villages	92
	Bourgs	69
	Gros Bourgs	23
	Petites villes	2

**Tableau 5 | Présence des différentes classes d'établissements humains dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne**

Réalisation : Damien Delaville d'après données RGP INSEE 2012, Fichiers Foncier DGFIP 2011, IGN BdTopo



**Figure 30 | Diversité des classes d'établissements humains présents dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne**

Réalisation : Damien Delaville d'après données RGP INSEE 2012, Fichiers Foncier DGFIP 2011, IGN BdTopo



dans près de 70 % des intercommunalités, seuls 2 % de celles-ci sont composées d'une petite ville. Aussi, toutes les classes d'établissements humains ne sont pas présentes dans les intercommunalités (figure 30), mais elles sont toutefois principalement composées de quatre établissements de classes différentes (46 %). Au contraire, moins de 10 % de celles-ci n'ont qu'un ou deux établissements de taille différente. Il y a ainsi une forte hiérarchisation des structures de peuplement qui s'opèrent dans les intercommunalités marquées par exemple par la présence de hameaux, de villages, de bourgs et d'une petite ville.

### **3.3. Typologie des espaces d'urbanisation dispersée**

Les données construites à une échelle intra-communale sont ensuite agrégées et traitées à l'échelle des intercommunalités. Elles servent à caractériser le degré de concentration ou de dispersion des espaces bâtis sur le territoire. Il s'agit ainsi de faire émerger les caractéristiques physiques d'organisation du territoire pour ensuite les analyser à une échelle plus vaste.

#### **3.3.1. Construire une classification des intercommunalités**

À partir de la classification des établissements humains précédemment définie, chaque intercommunalité est caractérisée par le nombre d'établissements humains présent sur son territoire différencié selon leur nombre (tableau 6), la taille de population, et leur représentativité (tableau 7). Nous nous intéressons ainsi aux structures de peuplement de ces espaces indépendamment du nombre total d'habitants de l'intercommunalité. L'objectif est d'observer si les formes de peuplement de ces espaces sont homogènes ou si au contraire elles sont multiples. Nous souhaitons apprécier le degré de fragmentation et les formes d'habitat dominantes dans chaque intercommunalité. La réalisation d'une CAH (Classification Ascendante Hiérarchique) permet de définir des classes homogènes, dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne, à partir des caractéristiques démographiques et morphologiques. Le logiciel « XLSTAT » est utilisé pour réaliser la CAH.

#### **3.3.2. Qualifier les espaces bâtis en fonction des degrés de dispersion**

La réalisation de la Classification Ascendante Hiérarchique (CAH) permet de composer

Intercommunalité	Nombre d'établissements humains de chaque classe dans l'intercommunalité					
	Diffus	Hameau	Village	Bourg	Gros bourg	Petite ville
des 2 Sources	0	0	0	0	2	0
Morvan-Vauban	78	30	1	0	0	0
du Vézélien	60	31	8	0	0	0
du Canton de Beaugency	25	52	6	3	1	0
du Romorantinais et du Monestois	269	105	8	4	2	0
Haut Berry Val de Loire	150	50	7	1	0	0
du Barséquanais	63	25	26	4	0	0
de Château Renard	379	54	13	1	0	0
du Nord de l'Aube	7	3	7	1	0	0
de la Vallée de l'Orne	2	15	5	2	1	0
des Portes de la Brie	0	40	7	7	2	0
du Betz et de la Cléry	211	50	15	1	0	0
du Caudrésis et du Catésis	0	0	0	0	5	2
du Grand Roye	12	21	29	1	1	0
Berry Loire Vauvize	222	38	6	0	0	0

**Tableau 6 | Nombre d'établissements humains par classe de population présents dans chaque intercommunalité (extrait)**

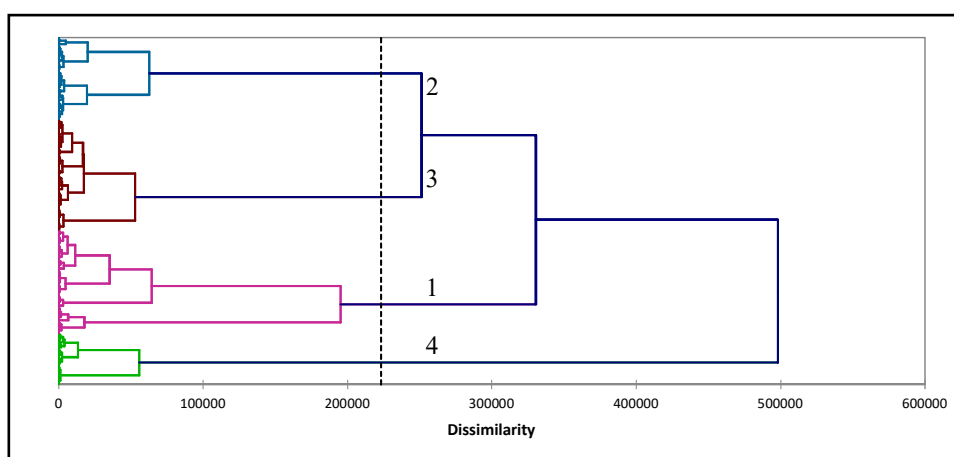
Réalisation : Damien Delaville d'après données RGP INSEE 2012, Fichiers Foncier DGFIP 2011, IGN BdTopo

Intercommunalité	Distribution de la population dans les intercommunalités en fonction des classes d'établissements humains (en %)					
	Diffus	Hameau	Village	Bourg	Gros bourg	Petite ville
des 2 Sources	0	0	0	0	100	0
Morvan-Vauban	27	63	10	0	0	0
du Vézélien	14	43	43	0	0	0
du Canton de Beaugency	2	19	7	21	51	0
du Romorantinais et du Monestois	10	23	6	18	43	0
Haut Berry Val de Loire	22	44	22	11	0	0
du Barséquanais	5	11	42	42	0	0
de Château Renard	36	31	26	7	0	0
du Nord de l'Aube	2	7	52	39	0	0
de la Vallée de l'Orne	0	12	14	35	39	0
des Portes de la Brie	0	10	7	38	45	0
du Betz et de la Cléry	21	31	33	15	0	0
du Caudrésis et du Catésis	0	0	0	0	54	46
du Grand Roye	1	10	51	13	25	0
Berry Loire Vauvize	38	39	23	0	0	0

**Tableau 7 | Représentativité des six classes d'établissements humains dans chacune des intercommunalités (extrait)**

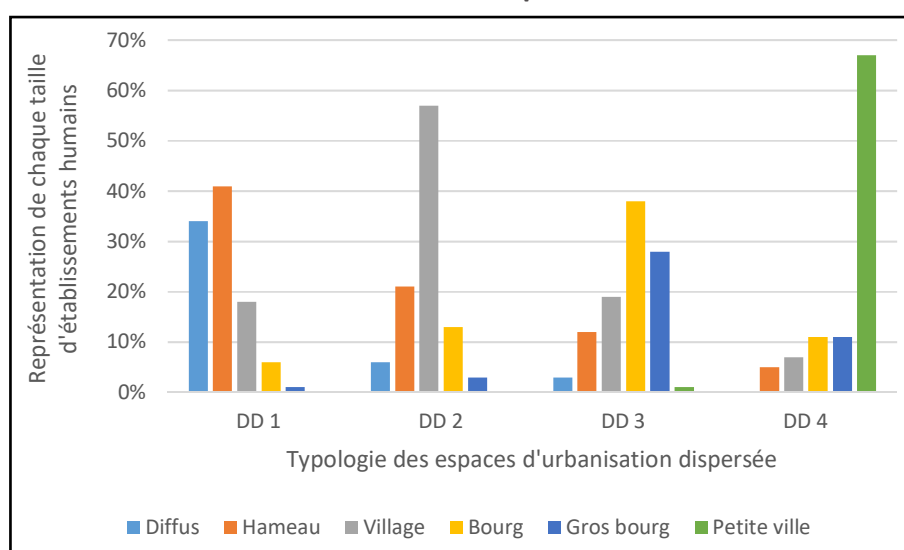
Réalisation : Damien Delaville d'après données RGP INSEE 2012, Fichiers Foncier DGFIP 2011, IGN BdTopo

par itérations successives quatre classes aux formes de peuplement homogènes (figure 32). Cette partition caractérise le « Degré de Dispersion » des espaces d'urbanisation dispersée et met en évidence les formes majoritaires de distribution de la population (figure 33). Ils ne forment pas des ensembles homogènes, mais se différencient selon des gradients de dispersion plus ou moins importants. La figure 34 représente de manière théorique les quatre classes définies et retenues pour les besoins de cette thèse. Dans cette figure, les cercles noirs représentent les établissements dont la taille varie en fonction du nombre d'habitants. On visualise ainsi les différents degrés de dispersion du peuplement allant du plus fort (à gauche) au plus faible (à droite).



**Figure 32 | Regroupement des intercommunalités en quatre classes (Degrés de Dispersion)**

Réalisation : Damien Delaville d'après données RGP INSEE 2012, Fichiers Foncier DGFIP 2011, IGN BdTopo



**Figure 33 | Formes de peuplement représentées (valeur moyenne de chaque classe) au sein des quatre degrés de dispersion des espaces d'urbanisation dispersée**

Réalisation : Damien Delaville d'après données RGP INSEE 2012, Fichiers Foncier DGFIP 2011, IGN BdTopo

- **Degré de Dispersion 1 (DD1), fort** (137 intercommunalités, 1 046 896 habitants). Ces espaces sont composés de nombreux espaces bâtis de petite taille. Plus de la moitié des habitants résidents dans de l'habitat diffus ou des hameaux (34 % dans du diffus et 41 % dans des hameaux). Ils ne disposent pas d'une grande centralité (en termes de poids de population), mais semblent au contraire s'organiser autour de plusieurs micro-centralités.
- **Degré de Dispersion 2 (DD2), moyen** (151 intercommunalités, 1 631 850 habitants). Les habitants de ces espaces vivent principalement dans des hameaux (21 %) et des villages (57 %). Les espaces bâtis sont moins nombreux et plus importants que dans les espaces de DD1. Les espaces de vie quotidiens s'organisent généralement autour de plusieurs villages, mais aucune grande centralité ne ressort.
- **Degré de Dispersion 3 (DD3), faible** (126 intercommunalités, 1 902 724 habitants). Ils se caractérisent par un habitat de bourgs assez concentré (38 % de la population habite dans des bourgs et 28 % dans des gros bourgs). Ces espaces se structurent majoritairement autour d'un bourg important et de quelques noyaux d'habitat diffus situés autour.
- **Degré de Dispersion 4 (DD4), très faible** (12 intercommunalités, 337 798 habitants). Ils sont marqués par un faible degré de dispersion des espaces bâtis et une concentration des habitants au sein d'un grand établissement humain. Ainsi, une part conséquente de la population se distribue dans de gros bourgs ou de petites villes (11 % dans des établissements humains de 2 000 à 10 000 habitants et 67 % dans ceux de 10 000 à 20 000 habitants).

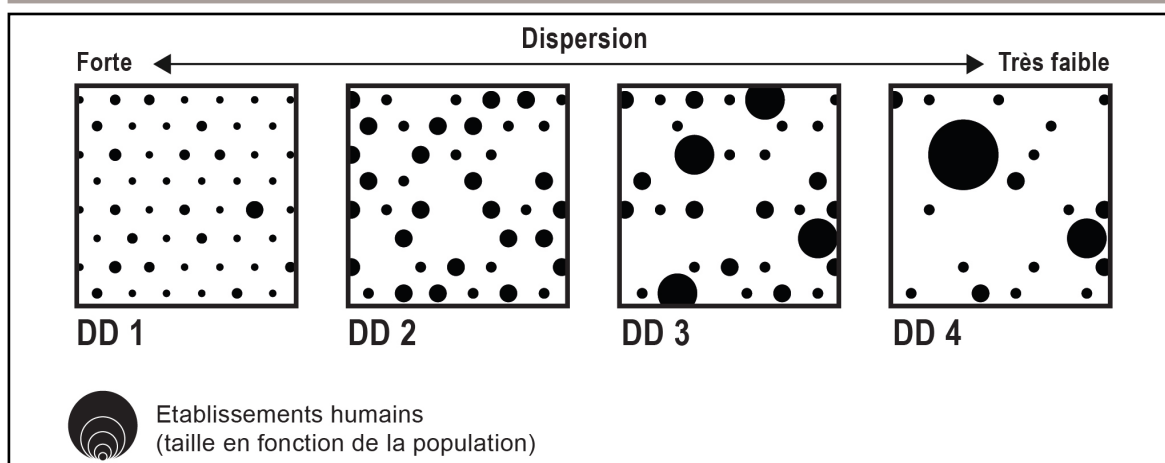


Figure 34 | Schéma théorique, des quatre degrés de dispersion des espaces urbanisés  
Réalisation : Damien Delaville

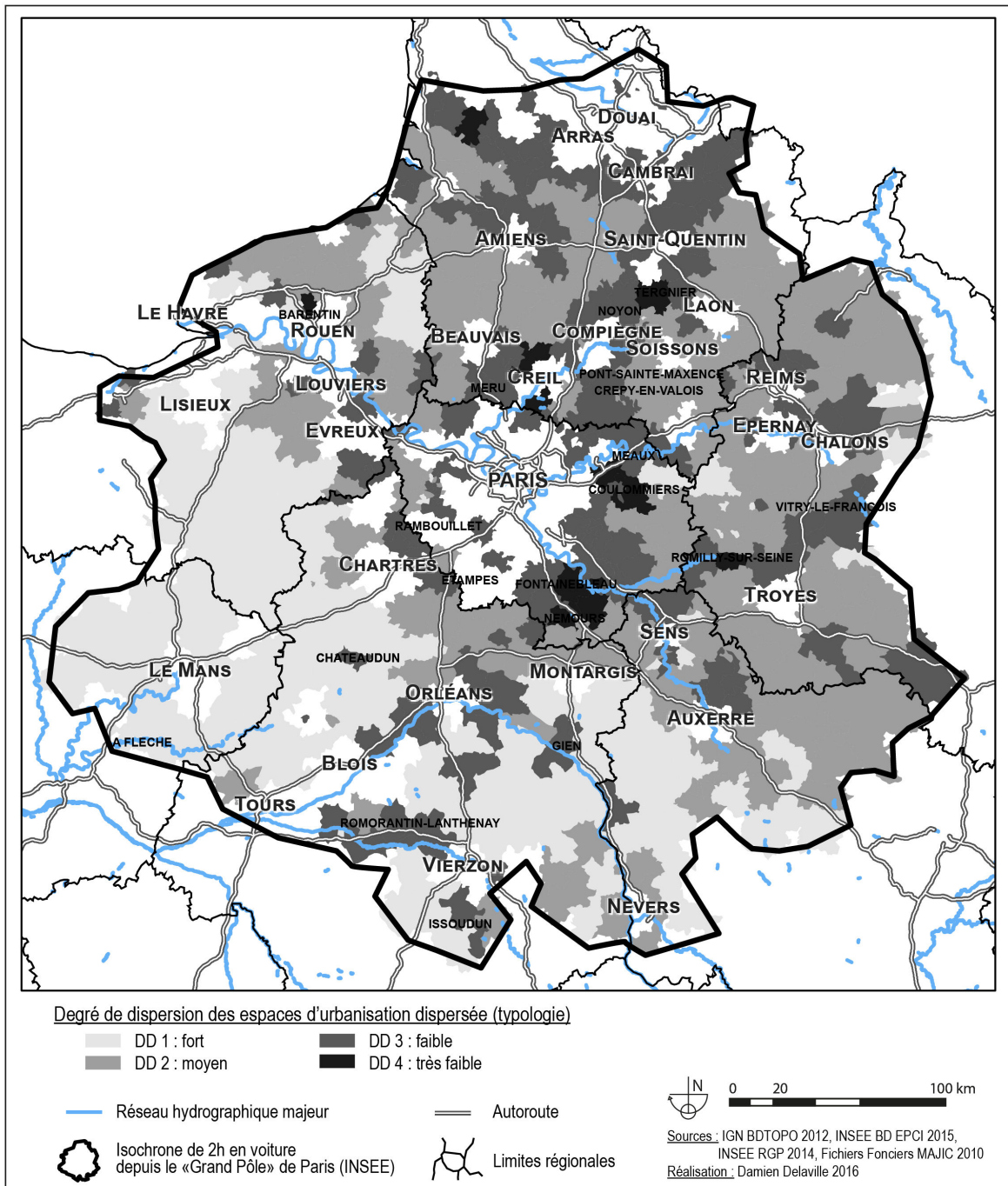


Figure 35 | Spatialisation des Degrés de Dispersion des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne

La spatialisation de cette typologie dans les espaces d'urbanisation dispersée implantés autour de Paris fait apparaître des disparités régionales. Sur la figure 35 on observe que les Degrés de Dispersion (DD) 1 et 2, sont les plus représentés et se partagent l'espace en deux grandes entités délimitées par la Seine. Ainsi, au Sud-Ouest de la Seine on a principalement des territoires appartenant au DD 1 constitués d'habitats fragmentés et de très petite taille, proches les uns des autres. Au Nord-Est, on recense davantage de territoires du DD 2 s'articulant autour d'un habitat de villages dans une trame urbaine plus aérée. En rapprochant cette carte de celles des structures agraires (Lebeau 2004), il apparaît que cette limite correspond également à celle existant entre les paysages de bocages au Sud-Ouest et d'openfields au Nord-Est. Le DD 3 est présent aussi bien au Sud, au Nord, à l'Est qu'à l'Ouest du périmètre d'étude, que ce soit à proximité du pôle de Paris ou dans des espaces plus éloignés. En considérant les caractéristiques physiques du territoire et en les mettant en lien avec la distribution géographique de cette classe, on observe que les intercommunalités sont situées à proximité des vallées où s'écoulent des fleuves et rivières qui traversent le territoire (Loire, Cher, Oise, Somme, Marne,...). Loin d'être le seul facteur de la distribution observée, la présence de ces axes majeurs peut-être un facteur expliquant la présence d'établissements humains de taille plus importante. Enfin, le DD 4 est peu représenté, et les quelques espaces qui le composent sont principalement localisés en bordure du pôle de Paris.

La distribution des Degrés de Dispersion dans le périmètre de la métropole parisienne (moins de deux heures autour de Paris) montre que la proximité immédiate d'un pôle urbain n'a d'influence, ni sur les formes bâties ni sur la distribution de la population. Bien qu'elle ne constitue pas le seul élément permettant de comprendre ces morphologies variées, la structure agraire héritée de ces territoires est un élément expliquant en partie les formes bâties actuelles et leur distribution. La typologie des Degrés de Dispersion se veut comme un apport original de cette thèse qui permet de requestionner l'organisation des territoires. Elle est mobilisée afin de s'interroger sur les impacts de la dispersion sur l'organisation du territoire, la localisation des centralités, des polarités commerciales, et les pratiques de mobilités des usagers. La capacité des espaces d'urbanisation dispersée à structurer leur territoire est-elle la même suivant leurs caractéristiques morphologiques ?

## **4. QUATRE TERRAINS D'ÉTUDES AUX CARACTÉRISTIQUES VARIÉES : MODES DE SÉLECTION**

Ces premières analyses menées à l'échelle de la métropole parisienne ont permis d'amorcer une première caractérisation des espaces d'urbanisation dispersée et de les comparer à d'autres types d'espaces. Ces comparaisons se poursuivront dans les chapitres suivants en mettant en avant de nouveaux critères. En plus de ce périmètre qui permet des observations sur un territoire étendu, il apparaît nécessaire de se rapprocher au plus près des structures de peuplement pour analyser finement leur fonctionnement, leur organisation spatiale et les pratiques de mobilités de leurs usagers. Pour cela, un saut d'échelle est nécessaire pour aboutir à la définition de quatre terrains d'étude, de la taille d'une intercommunalité aux caractéristiques variées. Ces terrains d'études font l'objet d'analyses détaillées et de zooms particuliers dans les chapitres suivants.

### **4.1. Critères mobilisés et localisation des terrains d'étude**

Les analyses menées jusqu'à présent ont conduit à faire émerger les premières caractéristiques permettant de définir les espaces d'urbanisation dispersée. L'organisation et la structure de ces espaces, mise en valeur dans la notion de Degrés de Dispersion, sont interrogées afin de répondre aux hypothèses et à la problématique posée et de comprendre le fonctionnement de ces espaces.

#### **4.1.1. Choix méthodologiques retenus**

Afin de sélectionner les terrains d'études, une série de critères ont été définis. La morphologie est le plus important car cette approche constitue le socle de la thèse, et chaque forme de peuplement, chaque Degré de Dispersion (DD) doit être représenté. La métropole parisienne (périmètre de moins de deux heures de Paris en voiture) est ici composée de 155 intercommunalités de DD1, 205 de DD2, 169 de DD3 et 11 de DD4. Le deuxième critère mis en avant est celui de la distance qui permet d'interroger l'intégration de ces espaces à des systèmes urbains au regard de la distance au pôle de Paris. Il s'agit ainsi de voir si la

proximité d'un pôle urbain régional ou du grand urbain de Paris favorise les interactions entre ces pôles et les espaces d'urbanisation dispersée ou si au contraire, cette proximité a peu d'impact et dépend davantage d'autres critères induits. Aussi, les espaces d'urbanisation dispersée sont ici discrétisés en fonction de leur accessibilité plus ou moins importante à Paris. Le croisement de ces deux critères (tableau 8) montre la composition morphologique des espaces en fonction de la distance à Paris, en prenant des isochrones successifs de 30min d'accès en voiture à Paris. Pour chaque forme morphologique, il est décidé de retenir une classe de temps d'accès, celle-ci ne pouvant être présente qu'une seule fois. La classe morphologique la plus représentée est retenue. Il s'agit ainsi, des espaces de DD4 localisés à moins de 30 min de Paris, de ceux de DD1 situés à 30 min et plus jusqu'à 1h de Paris, des DD2 établis à 1h et plus jusqu'à 1h30, et enfin des DD3 situés de 1h30 à 2h de Paris. Il en ressort 130 intercommunalités (21 de DD1, 53 de DD2, 51 de DD3, et 5 de DD4). Au sein de ces intercommunalités, une de chaque type est sélectionnée, chacune étant localisée à proximité de pôles urbains différents.

	Représentativité des formes de peuplement en fonction des temps d'accès à Paris en voiture (en %)			
	Moins 30min	30 min à 1h	1h à 1h30	1h30 à 2h
Degré Dispersion 1	3	40	31	30
Degré Dispersion 2	34	26	45	38
Degré Dispersion 3	55	32	23	30
Degré Dispersion 4	8	3	1	1
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Tableau 8 | Croisement du critère morphologique et de distance à Paris**  
Réalisation : Damien Delaville

#### 4.1.2. Une distance variable par rapport à Paris

Les quatre terrains retenus sont (du plus au moins dispersé), la communauté de communes du Bonnevallais (Eure-et-Loir), celle du pays Neslois (Somme), puis celle du Romorantinais (Loir-et-Cher), et enfin celle du pays Créçois (Seine-et-Marne). Leur proximité avec Paris et les pôles régionaux est variable. Ainsi l'intercommunalité de Crécy se situe en continuité directe du pôle de Paris, tandis que Romorantin se trouve entre Blois et Vierzon à près de deux heures de Paris par la route. Enfin, Bonneval et Nesle sont respectivement à environ une heure et une heure et demie de Paris, à proximité directe de Chartres pour l'un, et de Saint-Quentin pour le second (figure 36).



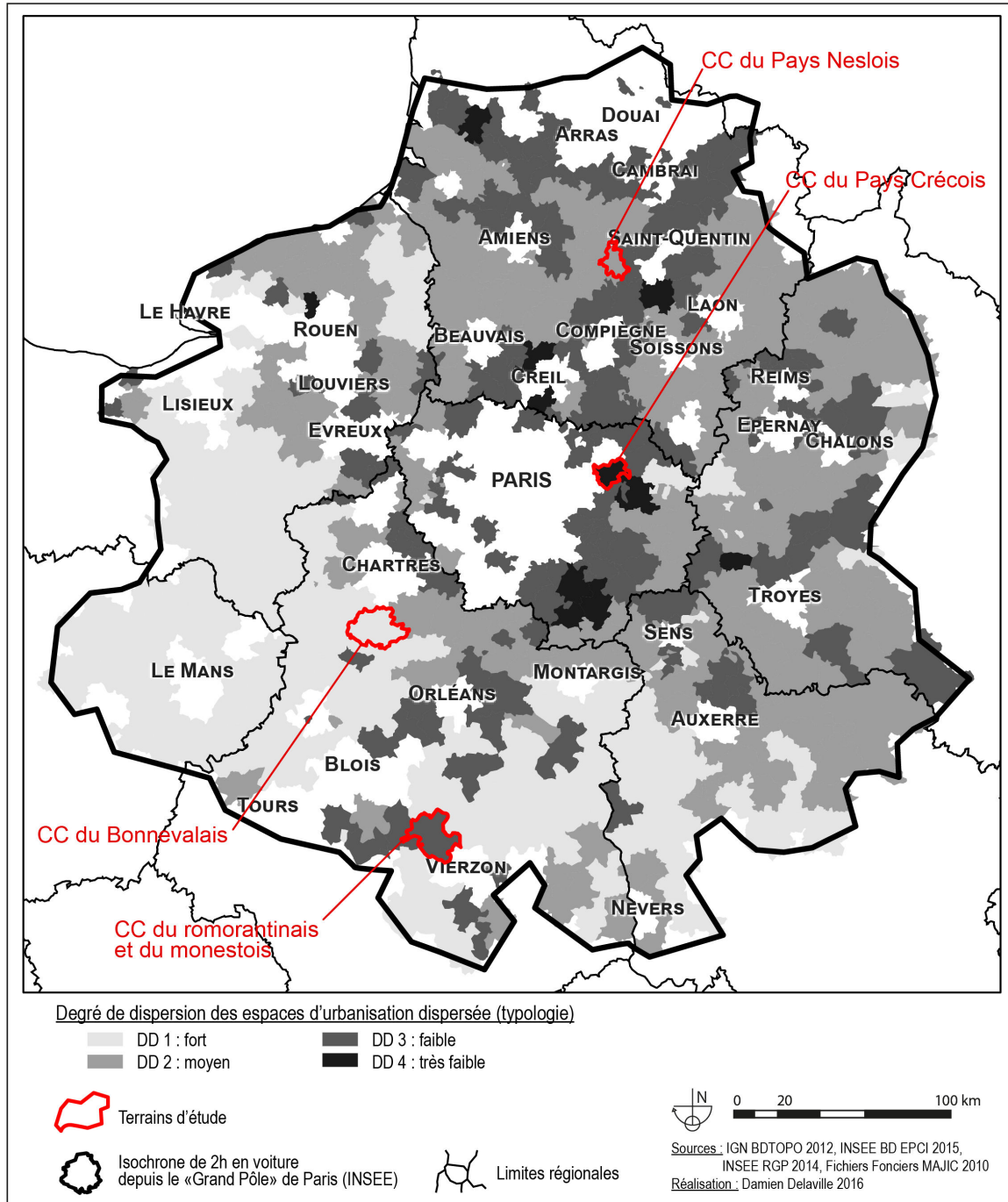


Figure 36 | Localisation des quatre terrains d'étude au degré de dispersion contrasté et à la localisation variée par rapport à Paris

À l'image des espaces d'urbanisation dispersée en général, les documents de planification intercommunaux sont encore peu présents dans les terrains d'étude. Aucun d'entre eux n'est par exemple engagé dans une procédure de réalisation d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal. Concernant les SCOT, les prises de conscience de la nécessité des documents de planification sont assez récentes. Deux des intercommunalités viennent tout juste de finaliser leur SCOT, c'est le cas du pays Neslois (SCOT du Pays Santerre Haute Somme, approuvé en décembre 2017) et de la communauté de communes du Bonnevalais (SCOT du Pays Dunois, approuvé en février 2018). Dans le pays Créçois, après l'abandon du projet de SCOT du Grand Morin en 2012 suite à des problèmes politiques, la communauté de communes a délibéré en 2017 dans le but d'en réaliser un sur le périmètre même de l'intercommunalité. Enfin, à Romorantin, les désaccords politiques apparus entre le Maire de Romorantin et ceux des communes alentour ont conduit dans l'immédiat à l'annulation du projet de SCOT.

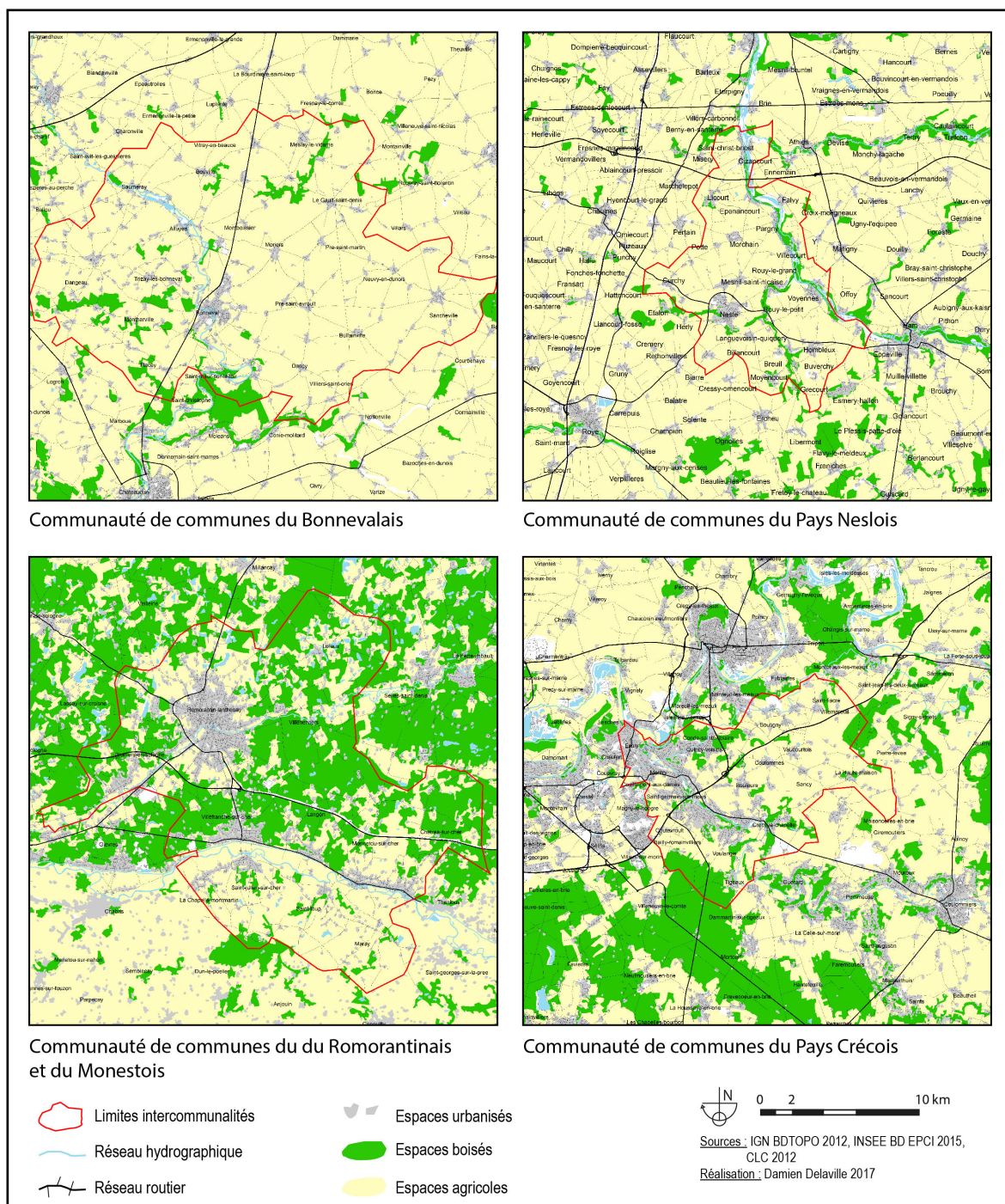
## **4.2. Présentation des terrains d'étude**

Cette section présente les principales caractéristiques des terrains d'études au regard de leurs structures de peuplement, de leurs dynamiques démographiques et d'urbanisation et de leurs caractéristiques économiques.

### **4.2.1. Quatre intercommunalités aux degrés de dispersion contrastés**

Chacun des terrains répond à des degrés différents de dispersion, d'agencement et de taille des espaces bâtis (figure 37). Ainsi à Bonneval, les espaces urbanisés sont très fragmentés : parmi les presque 12 700 habitants de l'intercommunalité, la moitié réside dans des hameaux tandis que le bourg principal de Bonneval compte moins de 2000 habitants, soit 15 % de la population de l'intercommunalité. Le scénario est assez proche à Nesle où le bourg central d'environ comptant 1 600 habitants ne représente que 20 % de la population de l'intercommunalité, tandis que 65 % de la population vit dans les villages de Curchy, Moyencourt, Licourt, Falvy, Epenancourt, Grecourt.

La petite ville de Romorantin abrite pour sa part environ 10 000 habitants, soit près de 40 % de l'intercommunalité dont la structure est multipolaire avec la présence de bourgs



**Figure 37 | Comparaison de la morphologie des espaces ouverts et bâtis dans les quatre terrains d'étude**

comme Villefranche-sur-Langon, Pruniers-en-Sologne, Mennetou-sur-Cher ou Saint-Julien-sur-Cher, qui ensemble regroupent 20 % de la population. À Crécy-la-Chapelle, les espaces urbanisés des communes d'Esvely, de Montry, Saint-Germin-sur-Morin, Couilly-Pont-aux-Dames, Condé-sainte-Libiaire, Coutevroult, Villiers-sur-Morin et Crécy-la-Chapelle sont continus et regroupent plus de 60 % de la population de l'intercommunalité. Quelques

bourgs comme ceux de Bouleurs, de Coulommès ou de Vaucourtois viennent compléter ce maillage. L'habitat s'organise principalement dans ces formes urbaines, alors qu'il n'existe pas d'habitat diffus. Il s'agit des structures de peuplement les plus concentrées d'urbanisation que nous observons.

#### 4.2.2. Une croissance démographique récente

En 1968, hormis Romorantin, ces intercommunalités rassemblaient un nombre similaire d'habitants (environ 8 000 à Nesle, 12 000 à Bonneval et Crécy-la-Chapelle). À cette époque, Romorantin était déjà une petite ville structurée avec un statut de sous-préfecture. Puis, elles se sont fortement différenciées au gré de leurs évolutions démographiques. Ainsi, en 2012 Nesle comptait 7 794 habitants, Bonneval 12 782, Romorantin 27 182, et Crécy-la-Chapelle 35 249. Ces évolutions démographiques nous renseignent sur les dynamiques d'urbanisation (tableau 9). Le nombre d'habitants a fortement augmenté entre 1968 et 1999 à Romorantin (+6 994) et à Crécy-la-Chapelle (+ 17 936), tandis qu'il a diminué à Nesle entre 1982 et 1999 (-509), ainsi qu'à Bonneval (-1 280) entre 1968 et 1999. Puis, dans la période suivante, entre 1999 et 2012, la population a augmenté dans toutes les intercommunalités, sauf à Romorantin. À Nesle et Bonneval, le nombre d'habitants est désormais supérieur à ce qu'il était en 1968, tandis qu'à Crécy-la-Chapelle celui-ci a été multiplié par trois. À Crécy-la-Chapelle, cette forte croissance peut s'expliquer par la proximité immédiate de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, cette dernière ayant été l'objet, à partir de la fin des années 1960, d'un projet urbain majeur concentrant une grande part de la croissance urbaine de l'Ile-de-France. À l'inverse, le déclin démographique qui a touché Romorantin peut s'expliquer par la fermeture, au début des années 2000, du site industriel de Matra qui employait alors 1 000 personnes, cette fermeture ayant entraîné une refonte totale du tissu économique du secteur.

Le taux d'accroissement migratoire sur la période 1999 – 2012 traduit de ces degrés d'attractivité par rapport à l'extérieur. Ainsi, plus ce taux est élevé, plus l'arrivée de nouvelles populations apparaît avoir joué un rôle important dans les dynamiques démographiques observées. Il est globalement positif, sauf à Romorantin où le solde migratoire négatif sur la période confirme la perte d'attractivité de cette ville. Dans un contexte de croissance portée par des dynamiques démographiques plus ou moins importante, les intercommunalités étudiées se sont fortement urbanisées (+31 % de surfaces urbanisées à Bonneval et Nesle ; +57 % à Romorantin et +52 % à Crécy-la-Chapelle ; tableau 9). Ce développement urbain

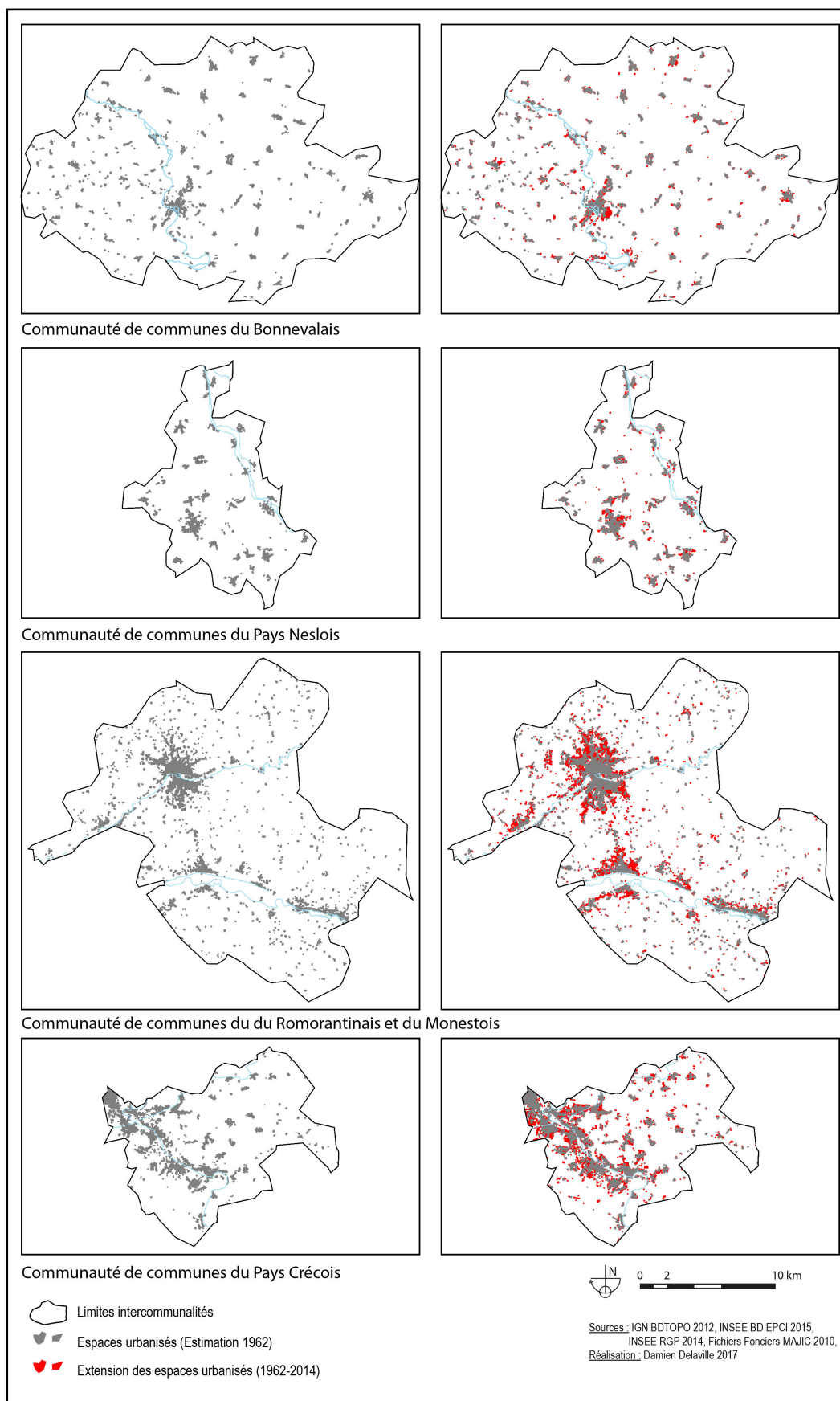


Figure 38 | Évolution de l'urbanisation entre 1962 et 2014 dans quatre intercommunalités

s'est traduit par la construction de nouveaux quartiers d'habitation (lotissements, ZAC,...) en prolongement et continuité d'espaces déjà urbanisés, ou au contraire en conquête d'espaces nouveaux jusqu'alors isolés. Parallèlement, on observe l'émergence de nouveaux secteurs dédiés à la création ou au développement d'activités artisanales, commerciales, et/ou tertiaires (zones d'activités, centres commerciaux,...) imbriqués ou non à des programmes de logements.

La figure 38 spatialise pour chaque intercommunalité la morphologie des espaces urbanisés et d'identifier les nouveaux secteurs d'urbanisation créés entre 1968 et 2012. L'accroissement des espaces urbanisés concerne l'ensemble des espaces bâtis qu'il s'agisse des bourgs, des villes, du ou des villages, et des écarts qui ensemble structurent l'intercommunalité. Cependant, l'importance de cette croissance est généralement corrélée à la taille des espaces bâtis qu'elle vient compléter. Ainsi, les extensions qui prennent appui sur une ville seront plus conséquentes que celles touchant les écarts. Dans chacun des terrains, la configuration morphologique

Population de l'intercommunalité en :	Bonnevalais	Pays Neslois	Romorantinais et Monestois	Pays Créçois
1968	12 215	7 639	21 034	12 222
1975	11 520	7 907	23 998	18 754
1982	11 175	8 012	26 057	22 372
1990	10 802	7 896	27 176	26 512
1999	10 935	7 503	28 028	30 158
2012	12 782	7 994	27 182	35 249
Taux accroissement migratoire (1999-2012)	11 ‰	4 ‰	-2 ‰	5 ‰
Taux accroissement population (1968-2012)	5 %	5 %	29 %	188 %
Accroissement des espaces urbanisés (1968-2012)	+ 31 %	+ 31 %	+ 57 %	+ 52 %

**Tableau 9 | Évolution démographique dans les terrains d'étude entre 1968 et 2012**  
Réalisation : Damien Delaville d'après données INSEE RGP 2012, CGET 2017

des espaces d'urbanisation dispersée suit en grande partie sa propre logique endogène et les phases d'urbanisation successives observées depuis les années 1960 contribuant d'une certaine manière à renforcer leur structure (Brès et Delaville 2017). À Crécy-la-Chapelle, on observe dans la vallée du Grand Morin le développement de nouveaux quartiers qui conduisent à créer des continuités morphologiques entre les anciens bourgs de Crécy-la-Chapelle, Villiers-sur-Morin, Couilly-Pont-aux-Dames, Montry et Esbly.

#### **4.2.3. Le cas particulier de Romorantin**

Les terrains se différencient également les uns des autres en fonction des caractéristiques du tissu économique et des mobilités quotidiennes liées au travail. Hormis à Romorantin (1,1), chacune des intercommunalités est sous équipée en emplois par rapport au nombre d'actifs présents sur le territoire. Le nombre d'emplois par actif de la communauté de communes de Nesle (0,8) est proche de la moyenne française (0,9), tandis qu'elle est très faible à Bonneval et à Crécy où la part des actifs travaillant dans un pôle urbain est très élevée (46 %), montrant une dépendance ou pour le moins une forte connexion de ce territoire et de ses habitants au marché de l'emploi parisien. (tableau 10). Il en est de même à Bonneval où près de 26 % des actifs travaillent dans un grand pôle (principalement celui de Chartres). À l'inverse, à Romorantin où il existe un équilibre entre nombre d'actifs et nombre d'emplois disponibles, on observe que la moitié des emplois sont occupés par des actifs du territoire montrant ainsi une corrélation étroite entre le marché de l'emploi et le profil de formation des habitants. Le marché de l'emploi semble fonctionner localement et la mobilité des actifs est peu importante.

Cette première présentation des terrains d'étude montre que tant du point de vue des formes de structures de peuplement, de leurs évolutions démographiques, et de leur attractivité, que de leur capacité à structurer leur bassin d'emploi, les espaces d'urbanisation dispersée ne sont pas homogènes et unis, mais révèlent au contraire une forte diversité.

	Bonnevalais	Pays Neslois	Romorantinois et Monestois	Pays Créçois
Emplois par actif (2012)	0,7	0,8	1,1	0,4
Part des emplois occupés par des extérieurs (2010)	60 %	65 %	53 %	63 %
Part des actifs travaillant dans un pôle (2010)	26 %	11 %	10 %	46 %
Taux de maintien emploi (2010)	29 %	29 %	50 %	13 %
Part des ménages qui ont déménagé et qui sont restés sur le territoire (2008)	80 %	85 %	86 %	74 %

**Tableau 10 | Caractéristiques de l'emploi et pratiques de mobilités dans les terrains d'études**

Réalisation : Damien Delaville d'après données INSEE MOBCOM 2008, INSEE MOBBDT 2010, INSEE RGP 2016

## CONCLUSION DU CHAPITRE 3

En opérant à un changement de focale, et en étudiant les espaces d'urbanisation à partir du croisement de leurs caractéristiques morphologiques et de leurs formes de peuplement, ce chapitre fait émerger la complexité et la diversité de ces espaces dans la métropole parisienne. Ce chapitre a mis en place une méthode de définition adaptée à des espaces à des espaces faiblement habités. En effet, le croisement des structures de peuplement avec les caractéristiques morphologiques des espaces ont conduit à montrer que ces espaces sont composés d'une trame articulant des petites villes, des bourgs, des villages, des hameaux, des lieux-dits et de l'habitat diffus qui s'organisent et se hiérarchisent les uns par rapport aux autres. Ils ont conduit à identifier quatre types de dispersion qualifiés dans ce chapitre de degrés de dispersion. Ces degrés de dispersion permettent de montrer que les espaces d'urbanisation dispersée ne forment pas un tout homogène, mais au contraire une mosaïque d'espaces contrastés. Ces éléments de contexte sont nécessaires pour saisir les processus à



l'œuvre dans les cas d'études aussi bien à l'échelle métropolitaine que locale. Cependant, la mise en évidence de telles différences dans l'organisation des structures de peuplement soulève des questions plus larges sur le fonctionnement de ces espaces. Elle interroge la capacité des établissements humains les plus importants en taille, tels que les petites villes et les bourgs, à structurer les territoires alentours, à constituer des polarités commerciales par exemple, mais surtout sur la manière dont les espaces marqués par une très forte dispersion et une absence de centralités a priori sont en capacité d'organiser les déplacements et à s'inscrire dans des systèmes territoriaux plus vastes.

## CONCLUSION DE LA PARTIE 1

Dans un premier temps, à partir d'une revue de la littérature portant sur les nouveaux secteurs d'urbanisation généralement appelés périurbains, et plus globalement sur les espaces faiblement habités, nous nous sommes emparés de ces espaces afin de mettre en évidence leurs caractéristiques et leurs formes d'urbanisation. Dans le sillage des travaux et des nouvelles approches menés notamment par les chercheurs italiens nous nous sommes emparés de la notion d'espaces d'urbanisation dispersée qui permet d'opérer à un changement de focale et de considérer ces espaces par leurs caractéristiques propres et non par rapport aux espaces dominants de la métropole.

En investissant le champ du commerce de proximité et croisant son analyse avec celle des politiques publiques, nous avons montré la faible prise en compte de ces espaces. Cette partie a mis en exergue l'enjeu que représente le commerce de proximité dans les espaces d'urbanisation dispersée où celui-ci est marqué par des évolutions inégales des points de vente et par une prise en compte récente et tardive dans les politiques publiques de planification. Ces constats sont à la base du choix de prendre en compte le commerce comme un élément structurant des territoires et de l'analyser finement dans cette thèse.

Enfin, cette première partie s'est attachée à définir les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne. Une méthode croisant les formes de peuplement et la morphologie du bâti nous a permis de montrer que ces espaces sont contrastés. Ils sont composés de multiples formes de peuplement : habitat diffus, hameaux, villages, bourgs, petites villes, dont la distribution est variable et détermine des structures spatiales variées. Cela conduit à formaliser quatre types de dispersion qualifiés dans cette thèse de degrés de dispersion. Quatre terrains d'études répondant chacun à une forme de dispersion sont définis.

À partir de ces éléments méthodologiques, la suite de cette thèse s'intéressera spécifiquement aux espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne au regard de leur morphologie et au prisme de la distribution des commerces et de l'organisation des structures des systèmes commerciaux de la proximité.



# **PARTIE 2 : LE COMMERCE DE PROXIMITÉ VECTEUR DES DYNAMIQUES TERRITORIALES DES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE**



## INTRODUCTION DE LA PARTIE 2

La première partie de cette thèse a permis de caractériser les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne. Le croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis ont mis en évidence quatre degrés de dispersion en fonction des formes dominantes de peuplement allant de la petite ville à l'habitat diffus. La synthèse réalisée sur les dynamiques du commerce en France à partir de la littérature scientifique et d'une analyse des politiques publiques a fait émerger des enjeux liés tels que la désertification commerciale et à la diminution du nombre de commerces de proximité propres à ces espaces. L'objectif de cette deuxième partie est d'analyser spécifiquement la structure commerciale des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne et les processus de reconfiguration spatiaux en cours, afin de mettre en évidence leur diversité.

Dans cette partie, les dynamiques du commerce de proximité sont analysées à deux échelles. Tout d'abord dans le chapitre 4, la distribution du commerce est observée à partir de données existantes de la Base Permanente des Équipements de l'INSEE dans le périmètre des intercommunalités. Ces données globales et agrégées portant sur le nombre de points de vente disposent d'une continuité temporelle sur dix ans environ favorisant les comparaisons. Les analyses menées permettent de positionner l'offre commerciale et les dynamiques de ces espaces au regard de celles des pôles urbains et mettent en évidence la capacité d'une partie de l'urbain dispersé à disposer d'évolutions comparables. Elles montrent également que le retrait de l'offre commerciale n'est pas plus important que dans d'autres espaces, mais répond à des processus de réorganisation qui traduisent des renouvellements de la structure spatiale des commerces.

Puis, dans le chapitre 5, afin de s'extraire d'une analyse de l'offre commerciale par les périmètres institutionnels classiques et se situer au plus près de l'entité commerciale, cette thèse a constitué une base de données originale, géolocalisée à l'adresse basée sur les Pages Jaunes. À partir de ces données et d'une analyse de la littérature, trois niveaux de pôles de commerces de proximité sont définis allant du commerce alimentaire isolé, jusqu'au pôle de commerce structurant qui s'organise dans un centre commercial ou dans une grande rue commerçante. Les pôles de commerces sont différenciés en fonction de leur taille et de leur composition. Leur analyse met en lumière la multiplicité des formes d'organisation du commerce et permet d'observer leur insertion au sein des espaces bâtis en fonction de leur taille en population. Ce chapitre affine le constat de la bonne performance commerciale des petites villes et des bourgs de l'urbain dispersé.

## CHAPITRE 4 : RECOMPOSITION DE L'OFFRE COMMERCIALE DE PROXIMITÉ DANS L'URBAIN DISPERSÉ. ENTRE CONCENTRATION ET DIFFUSION

L'offre commerciale de proximité a connu depuis les années 1960 de profondes mutations sous l'effet notamment du développement de la grande distribution et de l'évolution des pratiques de mobilité. Dans un contexte où la désertification, notamment commerciale, des petites et moyennes villes est pointée du doigt, ce chapitre s'interroge sur ses conséquences. L'objectif est de replacer ces dynamiques de transformation de l'offre commerciale et de sa distribution dans les espaces de la métropole parisienne<sup>13</sup>, notamment dans l'urbain dispersé. Il s'agit d'observer comment les espaces d'urbanisation dispersée se positionnent comparativement à d'autres espaces : la France, et les grands pôles urbains du périmètre d'étude. Les espaces d'urbanisation dispersée sont-ils effectivement quantitativement déficitaires en équipements commerciaux ? Ou au contraire, disposent-ils d'une offre équivalente ?

Pour ce faire, à partir des bases statistiques commerciales de l'INSEE (BPE) qui offre une pérennité temporelle sur plusieurs années, ce chapitre permet de positionner l'offre commerciale de proximité des espaces d'urbanisation dispersée du périmètre d'étude et son évolution au regard de la population, du nombre et du type de points de vente. Cette analyse se poursuit en intégrant une composante spatiale et met en lumière des processus contrastés de redistribution des points de vente à l'échelle des intercommunalités et en fonction des degrés de dispersion.

---

<sup>13</sup> Dans cette thèse, la métropole parisienne est composée des espaces situés à moins de deux heures de Paris en voiture. Cf chapitre 3.



## 1. QUELLE OFFRE COMMERCIALE DANS LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE ?

L'offre commerciale de proximité est aujourd'hui une des principales formes de commerce présente dans les espaces d'urbanisation dispersée. « *Le commerce de proximité désigne différents types de commerces : boutiques, marchés, halles, galeries commerciales, petits centres commerciaux, situés dans ou proches de zones résidentielles et dont la fréquentation peut se faire à pied ou en voiture lors d'un trajet inférieur à dix minutes* » (Desse et al. 2008). L'analyse de cette offre constitue actuellement un enjeu majeur au regard des politiques particulières mises en œuvre par le législateur et des mutations observées en cours qui conduisent à une diminution du nombre de points de vente.

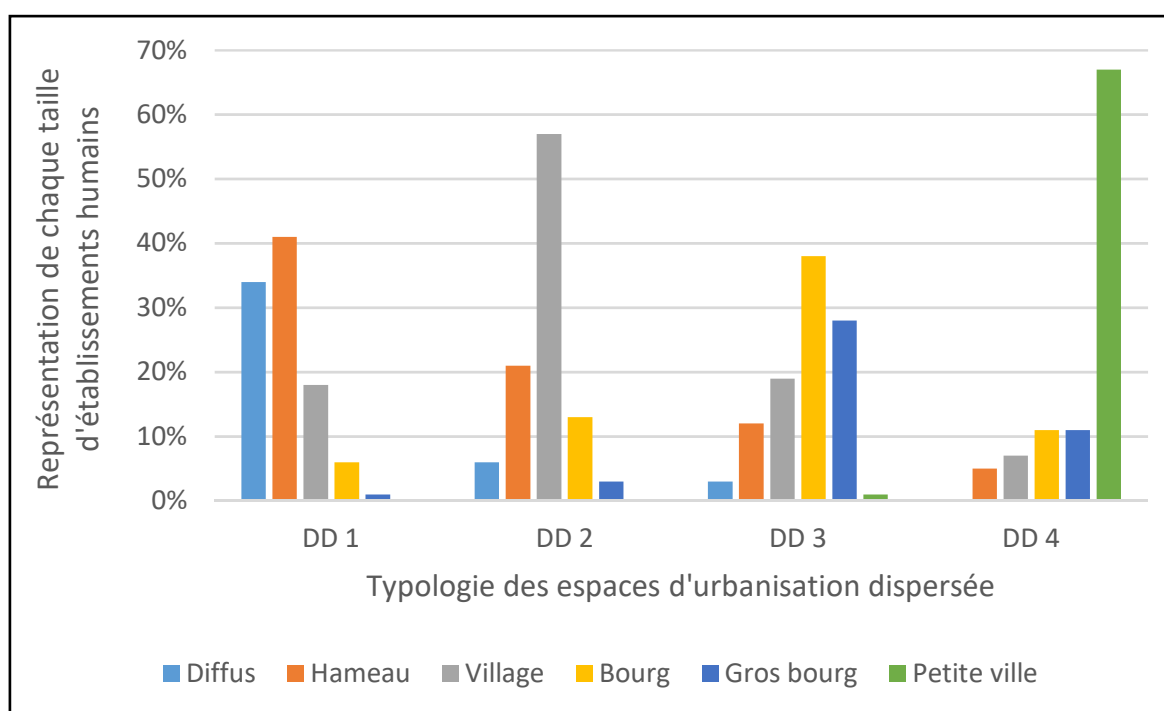
Aujourd'hui, les espaces d'urbanisation dispersée sont souvent perçus comme disposant d'un nombre de commerces plus faible que celui des moyennes et grandes villes. Dans ces espaces, comme dans le périurbain, les temps de transports pour accéder aux commerces sont plus élevés, ainsi que le montrent les derniers résultats de l'Enquête Ménage Déplacement<sup>14</sup>. Toutefois, peut-on en déduire et considérer que ces résultats sont davantage liés une désertification du commerce entraînant un déficit qu'à la morphologie même et aux modes de distribution de la population ? Au regard de la plus faible densité de population de ces espaces, la question se pose alors de savoir si l'offre en commerces y est vraiment moindre et le déclin plus marqué. Cette section a aussi pour objectif d'analyser l'offre commerciale de proximité de des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne et son évolution. Elle a également l'ambition de la positionner au regard d'autres espaces. Loin des poncifs généralement admis, il s'agit de montrer s'ils constituent des territoires sous-équipés et en déclin, ou si au regard de leur taille ils disposent d'un nombre suffisant de points de vente. Toutefois, comme nous l'avons montré précédemment, ces espaces d'urbanisation dispersée ne constituent pas un espace homogène d'un point de vue morphologique et urbain. Ils sont marqués par des structures de peuplement et des modes d'organisation spatiaux différenciés. D'ailleurs, les degrés de dispersion définis dans le chapitre 3 synthétisent cette diversité (figures 39 et 40). Aussi, l'analyse de l'offre commerciale et de son évolution est réalisée ici au regard de la morphologie de ces espaces. Il s'agit d'apprécier si les formes d'organisation de la population constituent un facteur explicatif des processus en cours.

---

14 <http://www.omnil.fr/spip.php?article81>

## 1.1. Observer l'organisation spatiale des commerces : bases de données et méthodologie

La quantification de l'offre commerciale et son évolution sont des sujets récurrents dans les champs de l'histoire ou de la géographie du commerce (Cochez 2004, Daumas 2006, Albert 2014). Les travaux réalisés apportent des éléments ponctuels sur une forme de commerce ou un périmètre d'étude à plusieurs périodes. Au-delà de ces travaux, le commerce est un objet important des analyses statistiques réalisées par les instituts nationaux qui offre un panorama sur les dynamiques économiques des territoires. Cette sous-section s'intéresse à l'évolution des bases de données publiques portant sur le commerce en France, et de leur analyse. La finalité de cette rétrospective est de déterminer quelle base mobiliser pour réaliser une étude diachronique et spatiale.



**Figure 39 | Formes de peuplement représentées (valeur moyenne de chaque classe) au sein des quatre degrés de dispersion (D.D.) des espaces d'urbanisation dispersée**  
Réalisation : Damien Delaville d'après données RGP INSEE 2012, Fichiers Foncier DGFIP 2011, IGN BdTopo

Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.

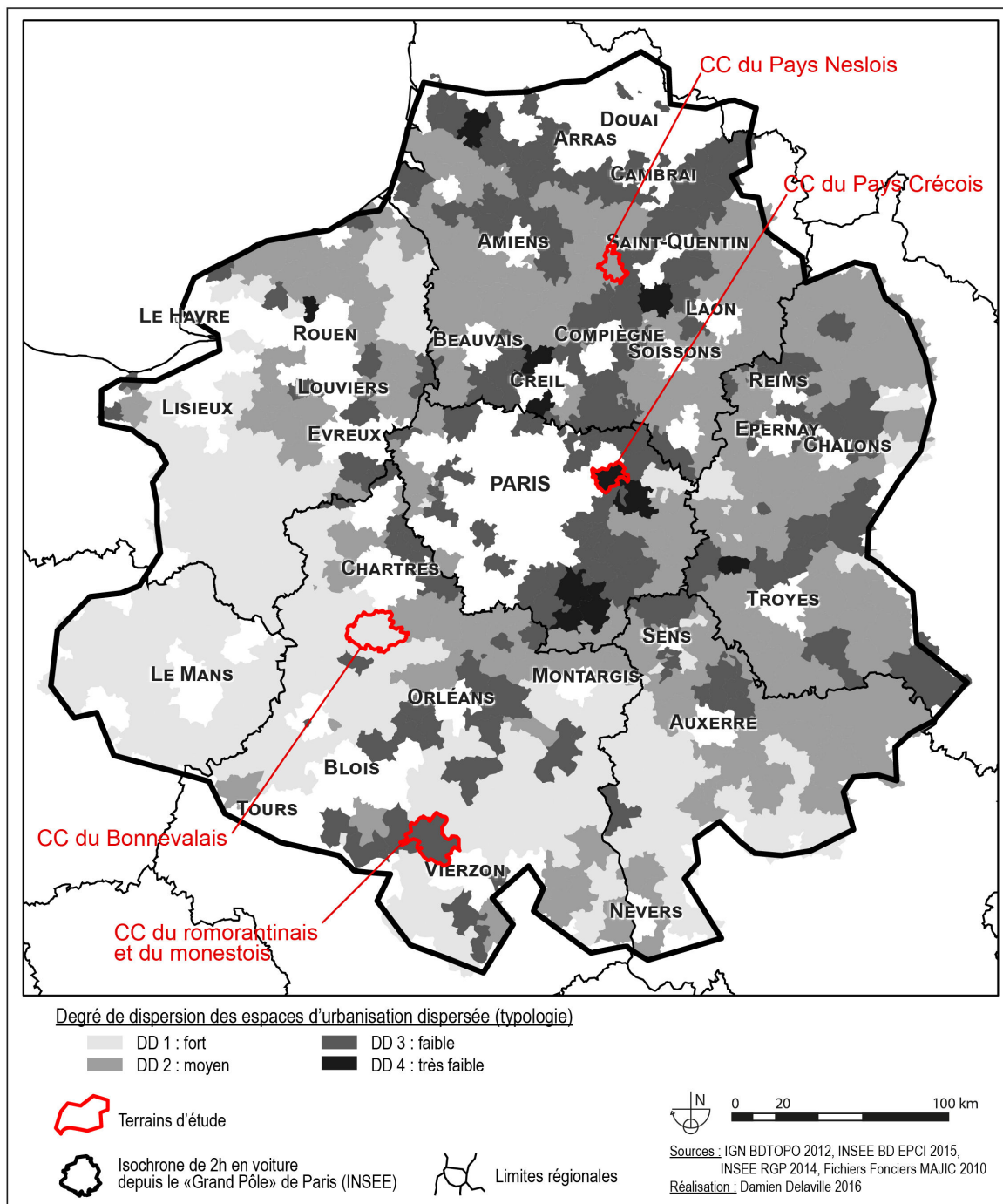


Figure 40 | Typologie des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en fonction de leur degré de dispersion et localisation des terrains d'étude

### 1.1.1. L'inventaire communal

Entre le début des années 1970 et la fin des années 1990, l'INSEE a réalisé avec une périodicité d'environ 10 ans « l'inventaire communal ». Ce document à « dire d'acteurs » a recensé commune par commune la présence ou non de différents types d'équipements, de commerces

et de services. En l'absence d'un de ces types, la commune de destination privilégiée était indiquée. Ce recensement, parfois plus poussé, indiquait un nombre approximatif de commerces par type présents dans la commune (figure 41, exemple de tableau communal).

Au-delà du recensement de l'offre, cet inventaire a offert un aperçu du « *comportement de la majorité des habitants lorsqu'un équipement n'existait pas* » dans la commune (Rosales Montano et al. 1999). Ainsi, dans chaque commune, une commission composée d'élus et d'agents de l'INSEE était alors en charge de déterminer la commune de destination privilégiée par les habitants lorsqu'un commerce était absent sur le territoire (figure 42, exemple d'attractivité d'un commerce).

La réalisation de cette cartographie, basée sur ce travail à « dires d'acteurs » a permis de mettre à disposition du législateur un document d'envergure nationale présentant l'offre commerciale. La lecture de ce document a rendu possible de situer et de délimiter les secteurs dépourvus de commerces et, a contrario, ceux pourvus de fortes concentrations commerciales. En effet, cette cartographie met en évidence les grandes polarités et les pratiques de mobilités préférentielles observées. Localement, elle offre l'opportunité aux élus locaux de disposer de statistiques et de cartes thématiques permettant de situer leur territoire par rapport à ceux voisins ainsi que d'intégrer ces éléments de diagnostic aux fins de définir et d'accompagner leurs politiques d'actions. Dans la classification retenue des commerces, il demeure cependant une imprécision dans la description des commerces ne permettant pas, par exemple, de distinguer les supermarchés selon leurs différentes tailles (Motte-Baumvol 2006). Un des principaux défauts de cette base tient au mode de recensement. Seules la présence ou l'absence des établissements sur le territoire y sont indiquées, ne permettant pas d'observer leur évolution quantitative entre deux périodes, mais seulement d'identifier leur apparition ou disparition.

### **1.1.2. De l'inventaire communal à la Base Permanente des Equipements**

En 2007, la Base Permanente des Equipements (BPE) a remplacé l'Inventaire Communal (Brutel et Levy 2012). La transition de l'Inventaire Communal à la BPE marque un changement méthodologique. Le focus ne porte plus sur la présence, les usages des commerces et leur aire de chalandise, mais sur leur distribution et leur nombre sur le territoire. Aussi pour un territoire donné, elle permet de connaître le niveau d'équipements disponibles

Commune 41104 : **Huisseau-sur-Cosson**

Artisanat, commerces, services

© INSEE SCEES

Equipement	Existence ou nombre	Distance à la commune fréquentée	Communes équipées			
			du département		de taille équivalente en %	
			Nombre	%	Région	France
<b>Services publics</b>						
Pompiers	OUI	-	103	35.4	65.5	42.4
Gendarmerie nationale ou commissariat de police	NON	11	28	9.6	22.4	20.3
Trésorerie	NON	11	25	8.6	19.4	17.7
ANPE	NON	11	4	1.4	0.9	0.6
<b>Services généraux</b>						
Notaire	NON	11	35	12.0	33.6	24.2
Vétérinaire	NON	11	18	6.2	12.5	15.7
Lieu de culte ou de prière	1	-	177	60.8	98.3	97.9
<b>Services automobiles</b>						
Garage	1	-	148	50.9	90.9	85.9
Distribution de carburant	NON	11	104	35.7	70.3	58.6
<b>Artisans du bâtiment</b>						
Maçon	3-4	-	158	54.3	86.6	81.6
Plâtrier, peintre	5-8	-	144	49.5	85.8	78.1
Menuisier, charpentier, couvreur	3-4	-	181	62.2	90.1	85.3
Plombier, serrurier, chauffagiste	2	-	147	50.5	85.8	83.2
Electricien	3-4	-	121	41.6	79.3	73.6
Entreprise générale du bâtiment	NON	///	31	10.7	24.1	28.2
<b>Grandes surfaces</b>						
Hypermarché	NON	11	5	1.7	1.3	1.3
Supermarché	NON	11	26	8.9	21.1	16.4
Supérette	NON	11	43	14.8	28.4	33.6

Figure 41 | Exemple de tableau communal de l'Inventaire Communal de l'INSEE  
Source : INSEE 1998

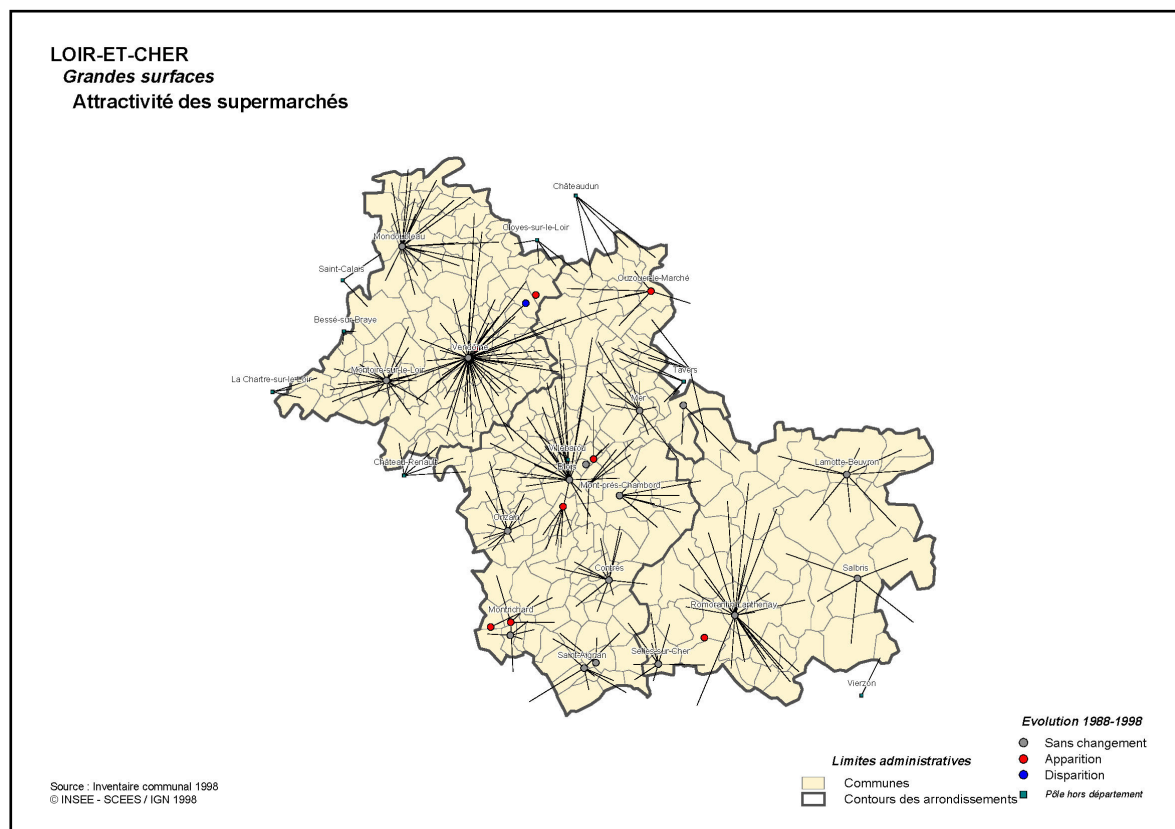


Figure 42 | Attractivité des supermarchés en Loir-et-Cher dans l'Inventaire Communal  
Source : INSEE 1998

(équipements sportifs et de loisirs, éducation, commerces, services, administration...). Elle interroge l'organisation du territoire en définissant des polarités basées sur le nombre de commerces et d'équipements présents. La question de la chalandise, antérieurement présente dans l'inventaire communal, est reprise par la notion de Bassin de Vie qui découle d'une analyse de la BPE par l'INSEE et le CGET.

La BPE l'INSEE est mise à jour annuellement, et contient, pour l'ensemble des communes de France, le recensement du nombre de commerces, équipements et services (marchands ou non) présents sur le territoire. Ces derniers sont disponibles pour environ 160 types d'établissements et découpés en 8 catégories (commerce, service, santé, action sociale, enseignement, sport-loisir, transports et tourisme). Les données sont issues de diverses bases de données, dont :

- six grandes sources administratives ou grands répertoires centralisés : le répertoire Adeli et le fichier Finess du Ministère chargé de la Santé ainsi que le RPPS (Répertoire Partagé des Professionnels de Santé), le répertoire Ramsese du Ministère chargé de l'Éducation, le répertoire Sirene (entreprises et établissements) de l'INSEE, et le RES (Recensement des Etablissements Sportifs) du Ministère des Sports ;
- fichiers administratifs : services de la gendarmerie nationale, données de la préfecture de police, données sur les principaux tribunaux du ministère de la Justice, les points de contact postaux fournis par La Poste, les données sur les théâtres provenant du CNT (Centre National du Théâtre)...

Au sein de ces 160 types d'établissements, l'INSEE définit, selon leur fréquence d'implantation, trois gammes d'équipements et services :

- la **gamme de proximité** rassemble les services les plus présents sur le territoire comme les écoles, les médecins généralistes, ou les boulangeries ;
- la **gamme supérieure** regroupe les équipements plus rares, comme les lycées, les établissements hospitaliers, les hypermarchés,...
- la **gamme intermédiaire** rassemble des services comme les collèges, les opticiens, ou les supermarchés.

En l'absence d'information sur les flux de mobilités dans la BPE, l'INSEE s'appuie sur le niveau d'équipement des communes pour définir des « bassins d'influence ou d'accessibilité théorique aux services » par gamme, en partant de l'hypothèse forte que la population fréquente les équipements les plus proches (en voiture aux heures creuses) de son lieu de résidence pour définir des accessibilités théoriques.

**Construction de la Base Permanente des Equipements (Source : Mangeney 2014)**

Secteur d'activité des établissements	Nombre de commerces de proximité	En % du nombre de commerces dans le secteur	Part des salariés du secteur employés par le commerce de proximité (en %)
Boulangerie et pâtisserie	52 400	100	100
Commerce d'alimentation générale et supérettes	25 800	100	100
Magasins populaires	300	89	85
Commerce de détail d'habillement et de la chaussure	54 200	76	62
Coiffure	35 300	54	64
Commerce de détail d'articles de sport et de loisir	4 600	36	18
Supermarchés	2 600	26	21
Commerce de détail de bricolage	700	15	5
Hypermarchés	100	7	4
<b>Ensemble</b>	<b>593 900</b>	<b>72</b>	<b>49</b>

Champ : France métropolitaine.  
Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene 2008), Clap 2007.

**Figure 43 | Classification des commerces de proximité**  
**Source : INSEE 2008**

Cette base de données annuelle de l'INSEE ne permet toutefois pas de disposer des informations sur la localisation exacte (adresse), ni sur la taille, ni sur la surface de vente des commerces. Elle ne prend pas davantage en compte les formes de commerces alternatifs tels que les commerces associatifs ou les commerces ambulants. Depuis 2009, la base a été consolidée et permet de réaliser des comparaisons entre deux recensements. Cette base permet d'extraire différentes données comme la présence ou l'absence d'un équipement, sa densité sur le territoire ou un indicateur de sa disponibilité auprès des habitants. Toutes ces données sont définies à l'échelle de la commune<sup>15</sup>. La BPE offre ainsi une vision relativement exhaustive des commerces, services et équipements en France.

<sup>15</sup> Pour certaines professions telles que par exemple les coiffeurs, l'INSEE intègre à sa base les professionnels exerçant au domicile de leurs clients et ne disposant pas de commerce physique. Dans ce cas, c'est la commune de résidence qui est indiquée.

### 1.1.3. Analyser les structures commerciales de proximité : méthode

Dans ce chapitre, l'analyse de l'offre existante se base sur les données de la BPE de 2015, et l'évolution de l'offre commerciale est observée à partir des bases BPE respectives de 2009 et de 2015. Les données issues de la BPE sont agrégées et traitées pour chacun des espaces étudiés. Dans un premier temps, l'ensemble des espaces de la métropole parisienne sont conservés afin d'observer le positionnement des espaces d'urbanisation dispersée par rapport à d'autres espaces et à la France. Puis dans un deuxième temps, l'ensemble des espaces d'urbanisation dispersée est analysé au regard de la typologie des degrés de dispersion. Il s'agit ainsi de comparer l'offre commerciale présente et son évolution au regard de l'organisation des structures de peuplement.

Au sujet des commerces de proximité, l'INSEE propose dans ses études une liste des commerces de cette catégorie (liste des commerces présentée à la figure 43). Sont ainsi regroupés les commerces pour lesquels la fréquentation peut se faire par des trajets de courte distance, tels les boulangeries et pâtisseries, les magasins populaires, l'alimentation générale et les supérettes, l'habillement et les chaussures, la coiffure, les articles de sport et de loisir, les supermarchés et hypermarchés.

Afin d'affiner les analyses et de mieux différencier ces espaces, dans cette thèse, les commerces sont regroupés en quatre catégories :

- **Petit commerce alimentaire** (boulangerie, supérette, épicerie)
- **Grandes surfaces** (supermarché et hypermarché)
- **Articles de la personne** (magasin de vêtements, chaussures, sports)
- **Beauté** (coiffeur)

## 1.2. Une offre en commerces de proximité comparable à celle des grands pôles

Dans cette partie, nous comparons l'ensemble des espaces de la métropole parisienne, qu'ils soient dispersés ou non à la France de façon à mettre en évidence leur positionnement respectif.



Les espaces que nous sommes amenés à comparer sont très différents en ce qui concerne leur taille. Le nombre de commerces de proximité étudiés varie à l'intérieur d'une échelle allant de 1 à 3 selon les territoires (348 237 commerces en France parmi ceux sélectionnés, contre 113 045 dans les espaces à moins de deux heures de Paris), de même pour la population. Dans ce contexte, une comparaison directe utilisant des valeurs brutes a peu d'intérêt. Il est donc nécessaire de proposer un indicateur commun. Aussi pour chacun de ces espaces, nous étudions la densité commerciale, c'est-à-dire le nombre de commerces par habitant.

### 1.2.1. Comparer les espaces par la densité commerciale

L'indicateur de densité commerciale est construit par agrégation des données locales de l'INSEE pour ce qui concerne la population (RGP 2014) et les commerces (BPE 2015). La densité commerciale permet d'obtenir des données comparables (tableau 11). Ces premiers éléments pris en compte montrent, pour les commerces analysés, que la densité commerciale observée se situe dans un ordre de grandeur relativement proche pour chacun des différents territoires étudiés (5,5 commerces/mille habitants en France contre 4,9 dans les espaces situés à moins de deux heures de Paris).

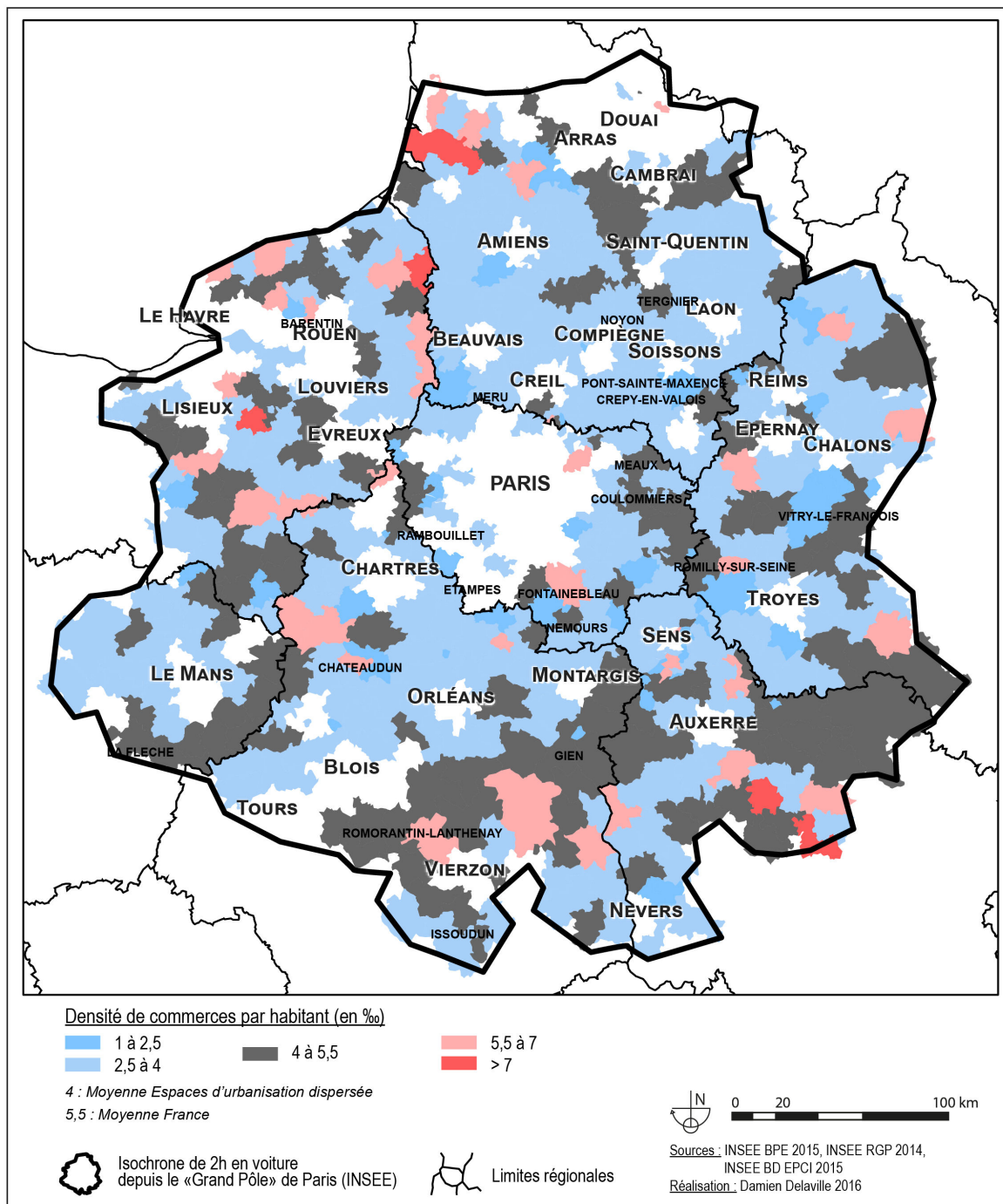
Au sein de la métropole parisienne, des variations substantielles de la densité commerciale se déclinent en fonction du type d'espace considéré. Avec une densité de 6,1 commerces/mille habitants, les pôles régionaux se détachent en étant presque deux fois plus denses que dans les couronnes des pôles situés à moins de deux heures de Paris (3,6 commerces/mille habitants), ou dans les espaces d'urbanisation dispersée. La densité commerciale dans l'unité urbaine de Paris est pour sa part quasi identique à celle des espaces de D.D. 4 (organisés autour de petites villes) d'urbanisation dispersée, et inférieure à celle des pôles régionaux comme Orléans, Amiens ou Blois. Ce résultat pour étonnant qu'il puisse paraître, peut s'expliquer par la différence de taille et de fonctionnement de ces grands pôles. Cette densité ne concerne que des commerces de proximité bénéficiant d'une couverture spatiale assez large. Dans les espaces d'urbanisation dispersée, en dehors des D.D. 4, les écarts observés sont peu marqués entre les différents degrés de dispersion. Ces résultats sont lissés et les spécificités locales existantes au sein des espaces étudiés ne sont pas mises en avant. Plus de 60 % des espaces d'urbanisation dispersée du périmètre étudié ont une densité inférieure à la moyenne observée sur son ensemble et, pour plus de 90 % une densité moyenne inférieure à celle de la France. Les espaces disposant des densités les plus élevées ne sont pas ceux

	Commerces/habitant (en ‰)
<b>France</b>	5,5
<b>Espaces à moins de deux heures de Paris</b>	4,9
<b>Grands Pôles</b>	5,3
Unité Urbaine de Paris	5,1
Pôles régionaux	6,1
<b>Urbanisation dispersée</b>	4,0
Degré Dispersion 1	4,2
Degré Dispersion 2	3,8
Degré Dispersion 3	4,0
Degré Dispersion 4	5,0
<b>Couronne des pôles</b>	3,6

**Tableau 11 | Comparaison des densités en commerces de proximité par habitant en France et dans les espaces de la métropole parisienne (moins de deux heures de Paris)**

Réalisation : Damien Delaville d'après données du Recensement Général de la Population INSEE 2014, Base Permanente des Équipements INSEE 2015

Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.



**Figure 44 | Densité de commerces de proximité par habitant des intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne**

localisés à proximité immédiate de Paris, mais ceux établis en bordure du périmètre d'étude, principalement au Sud et à l'Ouest le long d'axes situés entre Tours et Auxerre, Le Mans et le Havre (spatialisé dans la figure 44). Peu nombreux, leur localisation est variable et n'est pas liée à une proximité spécifique avec les pôles régionaux. Cette première approche nous permet de conforter la prise en compte du critère de densité commerciale comme

outil d'analyse. À partir des éléments retenus, elle montre que la population des espaces d'urbanisation dispersée n'est pas spécialement désavantagée, que l'offre commerciale de proximité des espaces de D.D. 4 se rapproche de celle du pôle urbain de Paris. Partant de cette première analyse, il apparaît intéressant de spatialiser plus finement ces données et de les différencier pour chaque type de commerces.

### 1.2.2. Une densité commerciale élevée dans l'urbain dispersé

Les principales particularités distinctives entre espaces d'urbanisation dispersée et grands pôles concernent les magasins d'articles de la personne. Nettement moins présents dans l'urbanisation dispersée, on en dénombre environ 0,6 commerce pour 1000 habitants dans les espaces d'urbanisation dispersée, contre 1,4 pour 1000 habitants en France, et 1,8 pour 1000 habitants dans les grands pôles. Leur présence s'avère plus marquée dans les moyennes et grandes villes que dans les espaces d'urbanisation dispersée (figure 45). Cette disparité s'explique par le caractère plus rare de ce type de biens et par un besoin de proximité moindre (David 2012). Les logiques d'organisation de ces commerces répondent à un plus grand besoin d'être implantés dans un pôle de commerces. Aussi, dans des espaces d'urbanisation dispersée, où les formes bâties et la distribution de la population sont par définition plus diffuses, ce type de magasin y est moins adapté, les clients préférant parcourir occasionnellement plus de kilomètres pour disposer de plus de choix, ou acheter sur internet.

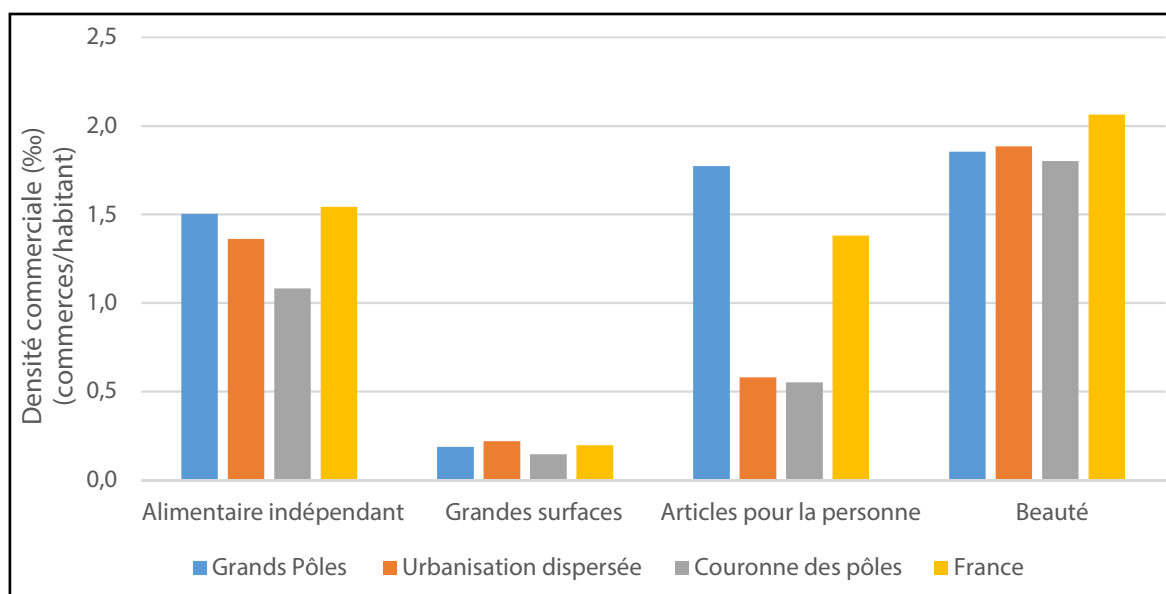


Figure 45 | Densité commerciale par type de commerces de proximité des espaces de la métropole parisienne (grands pôles, urbanisation dispersée et couronne des pôles) et en France

Réalisation : Damien Delaville d'après données BPE INSEE 2015, INSEE RGP 2015

Hormis la situation propre aux commerces des articles pour la personne, les densités commerciales observées respectivement dans les espaces d'urbanisation dispersée et les grands pôles s'avèrent être proches. Pour les petits commerces alimentaires, les grandes surfaces et les commerces de la beauté, les densités avoisinent généralement la moyenne française. Au-delà de ce constat surprenant, nous précisons que la taille des commerces, notamment des grandes surfaces alimentaires varie fortement entre les grands pôles où ils sont plus grands et l'urbain dispersé traduisant une offre plus diversifiée.

### 1.2.3. Des grandes surfaces plus présentes dans les petites villes

Au premier abord, les espaces d'urbanisation dispersée semblent moins bien lotis en matière d'armature commerciale que les pôles urbains. Cependant, en rapportant le nombre de commerces situés dans les espaces d'urbanisation dispersée à la densité de la population habitant sur le territoire, nous constatons que ces espaces disposent d'un niveau d'équipements équivalent, voire supérieur dans certains cas, à celui des grands pôles. Si globalement la densité des commerces des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne et celle des autres territoires sont assez proches, les résultats concernant les différents types d'urbanisation dispersée se révèlent être contrastés. Dans les espaces d'urbanisation dispersée de D.D. 4, la densité de grandes surfaces est à la fois la plus importante du secteur d'étude et toujours plus élevée que la moyenne française, ces observations venant confirmer une concentration de l'offre dans ces espaces. Là encore, la base BPE de l'INSEE ne s'intéresse qu'au nombre de points de vente et ne nous permet pas de distinguer la taille des commerces et donc d'apprécier si cette densité est corrélée à des tailles différentes de super et hypermarchés.

Les espaces de DD 2 sont les plus singuliers et les plus désavantagés en termes d'offre de commerces, cette classe se distinguant par la plus faible densité commerciale de toutes. Cette singularité est particulièrement probante et remarquable pour les grandes surfaces (figure 46). À l'inverse, ce sont dans les espaces les plus dispersés (D.D. 1) que l'offre alimentaire est la plus importante. Ce constat nous interroge sur le rapport existant entre les structures de peuplement et celles de la distribution des commerces. Le phénomène d'accroissement du nombre de centralités de petite taille potentielle corroboré par celui d'une forte fragmentation des espaces bâtis ne favorise-t-il pas une augmentation du nombre de points de vente (de plus petite taille) pour répondre à des besoins de proximité immédiate découlant de la faible mobilité des habitants ?

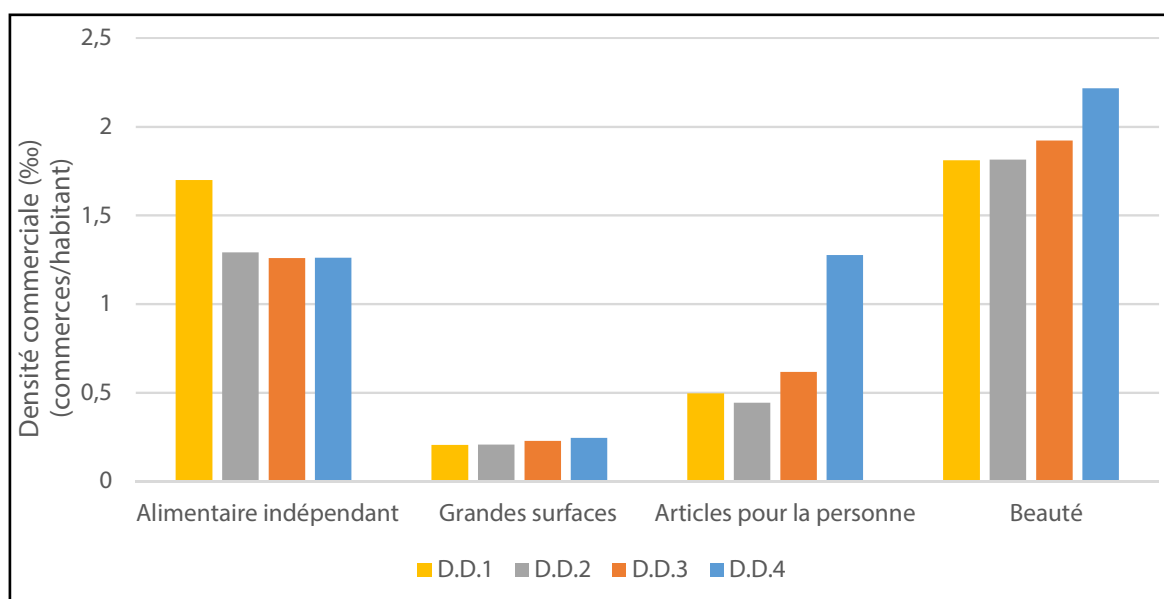


Figure 46 | Densité commerciale par type de commerces de proximité dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne, selon le degré de dispersion  
Réalisation : Damien Delaville d'après données BPE INSEE 2015, INSEE RGP 2015

### 1.3. Une diminution du nombre de points de vente et un redéploiement spatial des commerces

Depuis les années 1960, nous observons à l'échelle de la France, comme à celle des espaces d'urbanisation dispersée, une dynamique de diminution du nombre de commerces alimentaires de proximité et indépendamment, un accroissement du nombre de grandes surfaces. Depuis peu, nous notons un redéploiement des commerces alimentaires de proximité porté par la grande distribution<sup>16</sup>. Ces mutations à l'œuvre, ainsi que le sentiment ancré en France d'une forme de désertification des centres-villes des petites et moyennes villes nous interrogent sur les dynamiques actuelles des espaces d'urbanisation dispersée inclus dans notre périmètre d'étude : sont-ils marqués par une diminution de points de vente, ou le nombre de ces derniers est-il stable ou voire en augmentation ? Les résultats présentés dans cette sous-section s'appuient sur les données de la Base Permanente des Equipements (BPE) de l'INSEE de 2009 et de 2015. Cette comparaison des deux inventaires permet de découvrir les espaces dans lesquels le nombre de points de vente a augmenté, diminué ou stagné. Ces évolutions sont là aussi analysées au regard d'autres espaces permettant la comparaison.

16 Cf chapitre 2

### 1.3.1. Un déclin des commerces alimentaires de proximité

Malgré le développement de l'offre en commerces alimentaires de proximité au sein des espaces d'urbanisation dispersée porté par la grande distribution, ce mouvement s'est avéré être moins favorable qu'en France ou dans les grands pôles. Ainsi, le nombre de commerces alimentaires de proximité a diminué alors qu'il a fortement augmenté dans les grands pôles. Le nombre de commerces de grandes surfaces a légèrement augmenté, mais leur croissance a été inférieure à celle des grands pôles. Il en va de même pour les commerces dédiés aux articles de la personne. Dans les espaces d'urbanisation dispersée, nous observons une stagnation voire une décroissance du nombre de commerces alimentaires. Plus précisément, nous sommes face à une diminution du nombre de points de vente des commerces alimentaires de proximité qui se trouve conjuguée à une mutation des formats de l'offre de commerce : les grandes surfaces viennent remplacer le petit commerce sans l'étoffer (figure 47).

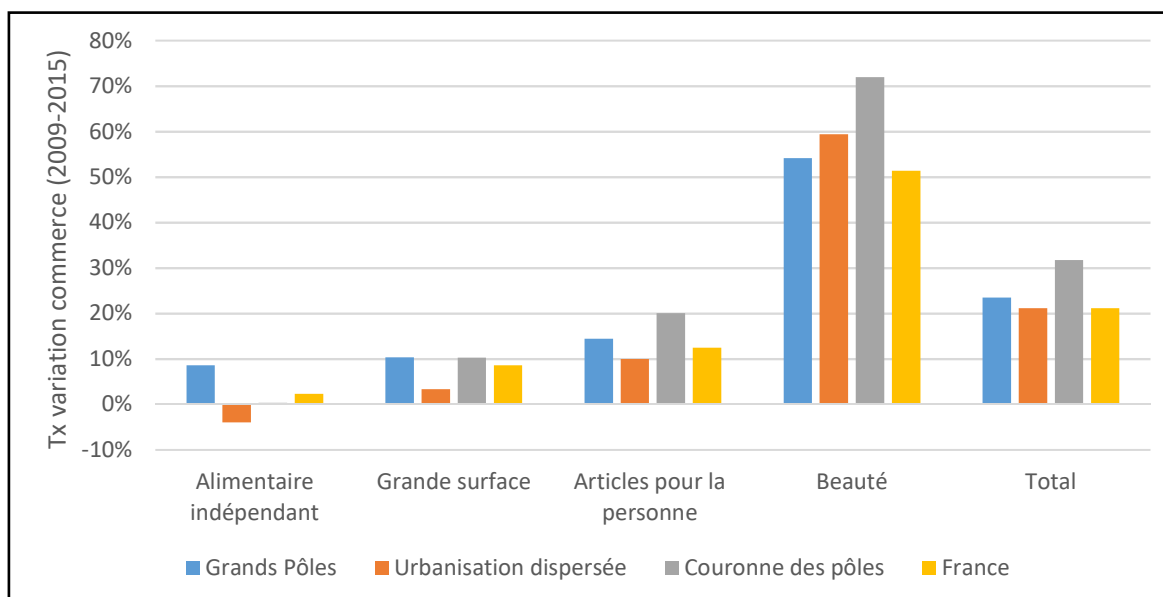
### 1.3.2. Une augmentation du nombre de salons de coiffure

L'analyse de l'évolution de l'offre commerciale de proximité en fonction des types de commerces met en évidence une reconfiguration spatiale et quantitative globale de l'offre. Au sein de ces dynamiques, les commerces de beauté connaissent une évolution remarquable. Les commerces de beauté<sup>17</sup> ont bénéficié d'une forte croissance du nombre de commerces, bien supérieure à la moyenne française. Cette croissance est principalement visible dans les espaces d'urbanisation dispersée dans lesquels nous décelons la plus forte progression de ce type de commerces (figures 47 et 49). Les communes de ces espaces bénéficient d'une réglementation plus souple pour la création de ces commerces<sup>18</sup> qui peut expliquer en partie ce sur-développement.

---

17 Dans la BPE, cette offre n'est pas uniquement adossée à la présence d'une boutique physique. Elle comprend également des professionnels qui travaillent uniquement à domicile et qui ne disposent ni d'emplacement ni de plaque. Ce sont majoritairement des autoentrepreneurs qui n'ont pas de salon mais sont immatriculés au registre SIRENE et donc présents dans la BPE.

18 « Seule exception légale vous pouvez vous installer sans aucun diplôme dans une commune de moins de 2000 habitants si c'est un complément d'activité et si vous ne coiffez que des hommes » (Lévêque 2017).



**Figure 47 | Evolution du nombre de commerces dans les espaces de la métropole parisienne (grands pôles, urbanisation dispersée et couronne des pôles) et en France entre 2009 et 2015 (sources : BPE INSEE 2009 et 2015, Damien Delaville 2017)**  
 Réalisation : Damien Delaville d'après données Recensement Général de la Population INSEE 2014, Base Permanente des Équipements INSEE 2015

Ces dynamiques accompagnent parfois une reconfiguration de l'offre commerciale se matérialisant par le remplacement d'une offre alimentaire de proximité par une offre liée à la beauté. Parallèlement à la réimplantation de commerces alimentaires de proximité dans certains bourgs et certaines villes, de nouveaux commerces réinvestissent les locaux vacants et, depuis quelques années, nous observons le remplacement d'une offre alimentaire sédentaire par une offre de commerce liée à la beauté. Ainsi, nous trouvons aujourd'hui plus facilement un coiffeur qu'une boulangerie (Lévêque 2017). Dans ces espaces, les commerces de proximité diversifient de plus en plus souvent leur activité marchande dans la perspective d'offrir à la vente une gamme élargie de produits. Au-delà des biens proposés, l'implantation de ces commerces offre aux résidents une présence permettant à ces espaces de continuer à proposer des activités marchandes, de constituer un relais en faveur des personnes les plus isolées (Coutard et al. 2002), et finalement de ne pas se désertifier. Le maintien et le développement de ces activités qui maillent finement les espaces, spécialement ceux les plus clairsemés, répond à un besoin social.



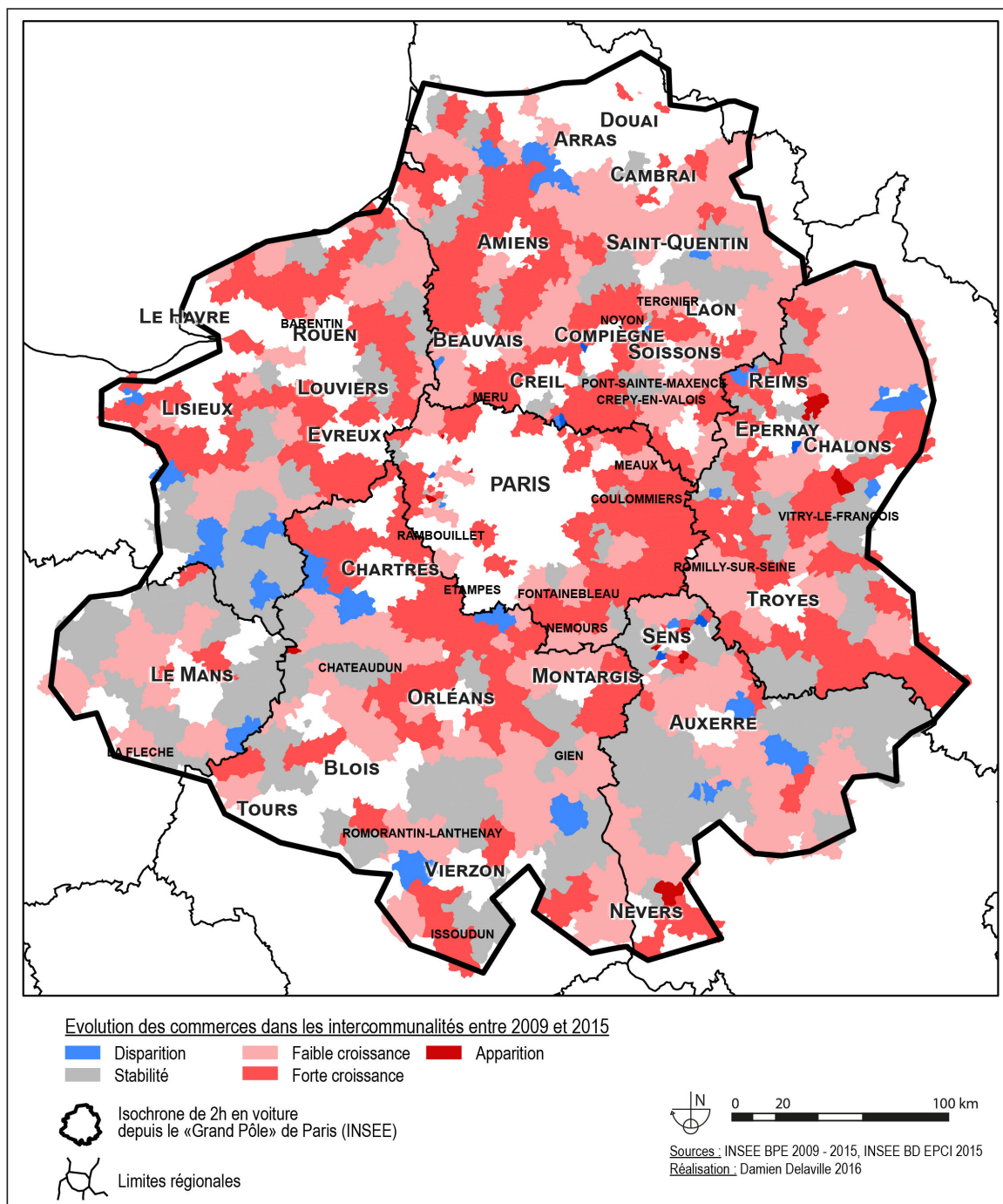
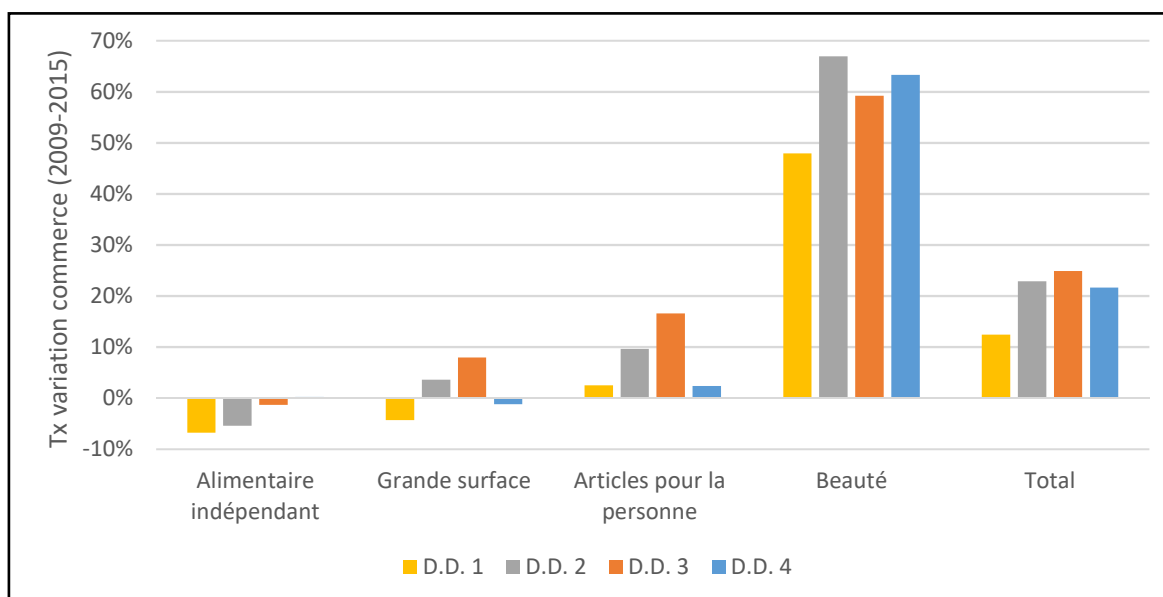


Figure 48 | Evolution de l'offre commerciale entre 2009 et 2015 dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne

### 1.3.3. Une augmentation de l'offre commerciale à proximité de Paris

La figure 48 synthétise et présente les évolutions du nombre de commerces constatés dans les différents pôles entre 2009 et 2015. Spatialement, la croissance de l'offre commerciale

concerne principalement les espaces situés à proximité du grand pôle de Paris et de grands pôles régionaux (Amiens, Orléans, Reims, Rouen, Compiègne,...). Les espaces dans lesquels l'offre commerciale de proximité diminue sont en nombre assez restreint. Dans les quarts Sud-Ouest et Sud-Est du périmètre d'étude, à proximité du Mans et d'Auxerre, les dynamiques commerciales sont les moins importantes et l'offre y stagne davantage.



**Figure 49 | Évolution du nombre de commerces dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015**

Réalisation : Damien Delaville d'après données Recensement Général de la Population INSEE 2014, Base Permanente des Équipements INSEE 2015

Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.

### 1.3.4. Les bourgs, supports de la croissance de l'offre commerciale

En centrant l'analyse sur les espaces d'urbanisation dispersée, des variations significatives apparaissent entre les différents types d'espaces. Les plus diffus (D.D. 1) sont affectés par une faible croissance, voire un déclin de l'offre commerciale : la progression du nombre de commerces est toujours plus réduite que dans les autres espaces d'urbanisation dispersée. De plus, lorsque le nombre de commerces tend à diminuer, cette décroissance est toujours la plus importante. C'est également la seule catégorie pour laquelle nous remarquons un nombre de grandes surfaces en baisse (-4 %), alors qu'il est en légère hausse dans les espaces d'urbanisation dispersée (+3 %) et en France (+9 %). Les espaces de D.D. 3, qui

se singularisent par la présence majoritaire d'un habitat de bourg, sont les plus dynamiques concernant le développement de l'offre commerciale. L'évolution du nombre de points de vente y est toujours plus soutenue que dans les autres espaces d'urbanisation dispersée (figure 49).

L'évolution de l'offre commerciale au sein des espaces de D.D.4, organisés principalement autour de petites villes, est très spécifique. Si nous excluons les commerces de beauté portés par une croissance généralisée sur l'ensemble du territoire, nous observons une stagnation de tous les autres formats de commerces. Ainsi, le commerce alimentaire de proximité a connu une croissance nulle (contre -4 % dans les espaces d'urbanisation dispersée), le nombre de grandes surfaces y a très légèrement diminué de -1 % (contre 3 % dans les espaces d'urbanisation dispersée), alors que celui des articles de la personne a progressé de 2 % (contre 10 % dans les espaces d'urbanisation dispersée). En termes de résultats observés, la stagnation de la structure commerciale dans ces espaces (figure 49) est comparable à celle ressortant des travaux menés par Cathy Châtel et François Moriconi-Ébrard portant sur la désertification des commerces dans les petites villes (Châtel et Moriconi-Ebrard 2017).

Les tendances observées dans les espaces d'urbanisation dispersée n'autorise pas à parler de désertification des commerces de proximité, mais plutôt d'un affaiblissement de la structure commerciale dans les espaces les plus petits et les plus dispersés. Malgré une réappropriation par la grande distribution de l'offre commerciale alimentaire, nous observons dans ces espaces d'urbanisation dispersée une dynamique marquée par une diminution des points de vente à l'échelle de la métropole parisienne et une réorganisation spatiale de l'offre. Ces évolutions ne doivent toutefois pas masquer le phénomène inverse observé, lequel met en évidence la création d'autres types de commerces (liés à la beauté ou aux articles de la personne), mais surtout une réorganisation des centralités commerciales dans les territoires qui modifie la structure territoriale des espaces d'urbanisation dispersée.

## 2. ENTRE CONCENTRATION ET DIFFUSION DES COMMERCES

La comparaison des espaces d'urbanisation dispersée avec les autres types d'espaces de la métropole parisienne a montré qu'au regard de la population, le nombre de points de vente des commerces de proximité y est comparable. L'analyse de l'évolution récente de ce nombre de points de vente montre un recul de l'offre alimentaire. L'objet de cette section consiste à observer comment l'offre commerciale, y compris alimentaire, a évolué spatialement. Les processus de créations et de disparitions de commerces ont-ils été uniformes dans toutes les communes disposant de commerces ou bien se sont-ils concentrés dans certaines d'entre elles ?

Pour ce faire, les analyses sont menées pour chacune des intercommunalités relevant des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne. Les intercommunalités forment en effet un maillage pertinent propice à l'analyse de espaces d'urbanisation dispersée du fait qu'elles constituent le support des politiques locales d'urbanisme et de planification et sont comparables entre-elles pour ce qui est de la population. En outre, leur découpage tend aujourd'hui à se rapprocher de celui des bassins de vie<sup>19</sup>.

### 2.1. Quels facteurs pour expliquer les mutations de la trame des commerces de proximité ?

Les espaces d'urbanisation dispersée de notre périmètre d'étude ont une dynamique démographique positive, la population y a augmenté de 2,8 % entre 2008 et 2014. Cependant, toutes les intercommunalités n'ont pas connu la même évolution, 7,5 % d'entre elles ayant perdu des habitants (voir la figure 50). Spatialement, les secteurs où la population a diminué se situent principalement en frange du périmètre d'étude, à savoir en Picardie aux alentours de Saint-Quentin, ainsi que dans la zone située entre Vierzon, Auxerre, Troyes et Châlons-en-Champagne, manifestement la plus impactée. Pour leur part, les périphéries immédiates des pôles bénéficient globalement d'une importante croissance. Hétérogènes dans les intercommunalités, les processus démographiques se compensent entre les communes,

---

19 Cf chapitre 3.

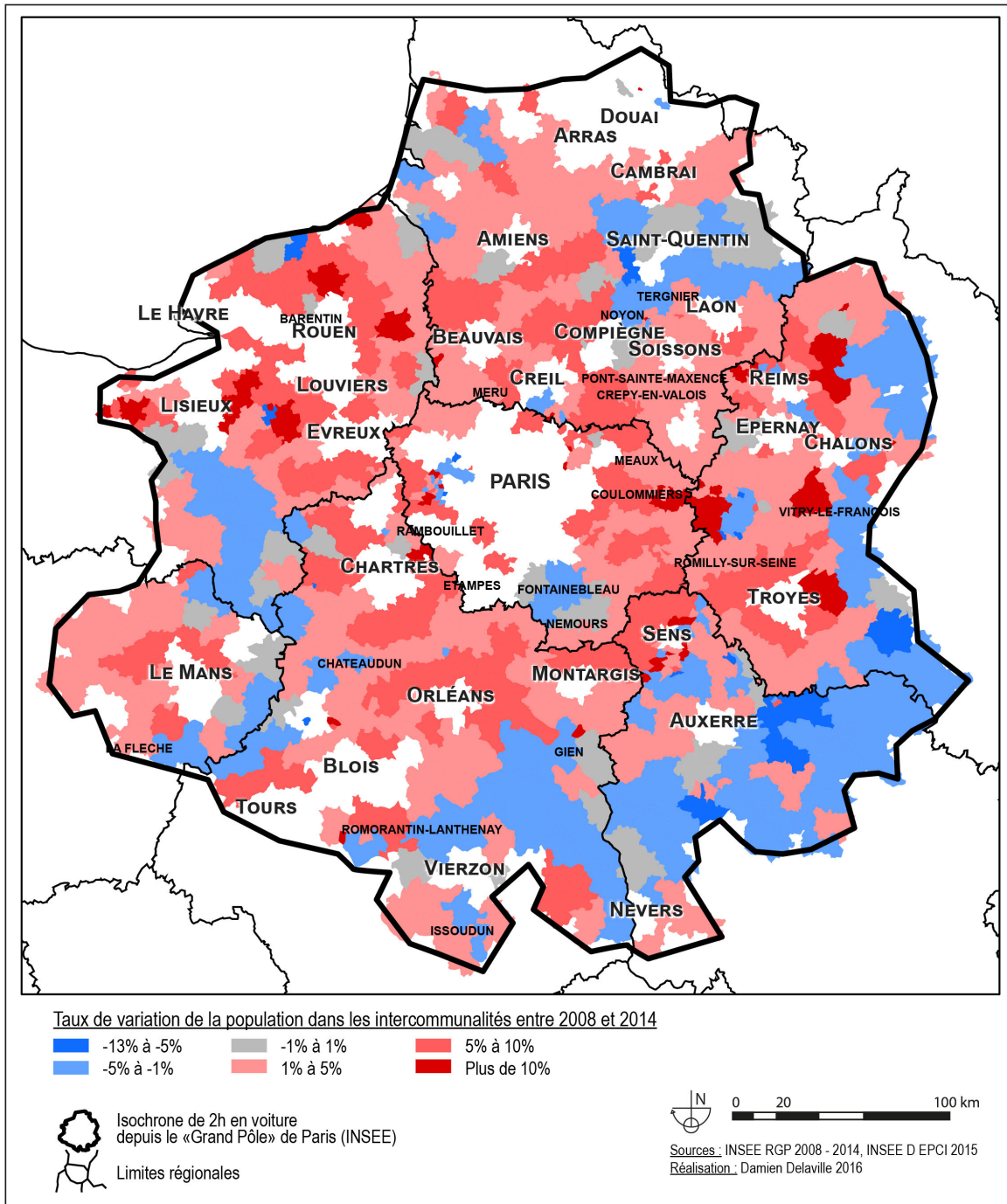


Figure 50 | Taux de variation de la population entre 2007 et 2014 dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne

certaines ayant une croissance plus forte que d'autres.

Bien que la temporalité des processus d'évolution de la population et celle des commerces ne se superposent pas, l'intérêt de leur comparaison consiste à mettre en relief des points de convergences et de divergences résultant des différentes mutations observées.

### **2.1.1. Une décroissance déconnectée des tendances démographiques actuelles**

Le nombre de commerces et d'habitants présents dans les espaces d'urbanisation du périmètre d'étude a augmenté durant les dix dernières années, et nous posons la question de savoir si l'évolution de l'offre commerciale est corrélée à la démographie. Ainsi, dans les intercommunalités où la population s'est accrue de manière significative, nous nous demandons si le nombre de commerces a lui aussi progressé<sup>20</sup>. De manière générale, la mise en parallèle de l'évolution de l'offre commerciale avec celle de la population, conduit-elle à observer que la décroissance concerne principalement les intercommunalités où la population a stagné ou diminué, alors que la corrélation entre l'évolution de la population et celle des commerces à l'échelle des intercommunalités n'apparaît pas pour autant significative.

À défaut d'autres bases de données portant sur la structure du commerce (surface, chiffre d'affaires), celle relative au nombre de points de vente est mobilisée. Pour ces données, le calcul du coefficient de détermination  $R^2$  permet alors de comparer les différentes variables et d'analyser leur corrélation. Ainsi, en rapprochant l'accroissement de la population et du nombre de commerces sur la même période, le coefficient  $R^2$  est de 0,02, est révélateur d'une très faible corrélation entre les deux variables. Les résultats obtenus sont comparables en analysant séparément les différents types de commerces. Ainsi, le  $R^2$  est de 0,001 pour le commerce alimentaire de détail, de 0,004 pour les grandes surfaces, et de 0,035 pour les commerces liés à la beauté. L'évolution de la population au cours des 10 dernières années n'apparaît pas être un facteur explicatif suffisant pour justifier les dynamiques commerciales durant la même période.

---

<sup>20</sup> L'évolution de la population est considérée de 2008 à 2014 (INSEE RGP) et les commerces de 2009 à 2015 (INSEE BPE)

### **2.1.2. Des évolutions indépendantes des dynamiques démographiques sur le long terme**

En posant l'hypothèse que l'appareil commercial et la population n'évoluent pas de manière synchronisée, mais que le premier s'adapte aux évolutions de la seconde, la corrélation entre ces deux variables est là aussi testée. Le coefficient de détermination  $R^2$  est calculé pour sa part en croisant les variables d'évolution de l'offre commerciale (2009-2015) et celles de la population (1999-2008, et 1999-2014) pour l'ensemble des intercommunalités. Là encore, la relation entre ces deux variables est très faible, les coefficients de détermination  $R^2$  étant respectivement de 0,005 et de 0,01. Si un accroissement du nombre de commerces s'accompagne souvent d'une croissance de population, l'augmentation de cette dernière (quand bien même le phénomène est récent ou résulte d'une progression observée sur une période plus longue), ne constitue cependant pas pour autant à elle seule un facteur explicatif déterminant de l'évolution du nombre de points de vente.

D'autres travaux ont montré que les comportements spatiaux des consommateurs et leurs pratiques de mobilités (accès spécifiques à des commerces, accès conjoint au lieu de travail et aux commerces, chaînages de mobilités) constituent, au-delà du mode de vie de la population habitant sur place, des critères explicatifs de la localisation des commerces (Michaud-Trevinal et Cliquet 2002, Gasnier 2007).

## **2.2. Une offre commerciale inégalitaire entre les intercommunalités**

Les mutations quantitatives (nombre de points de vente) et qualitatives (type d'offre) de la trame commerciale contribuent à modifier la distribution des commerces sur le territoire. Dans ses travaux portant sur la France, Nicolas Lebrun a mis en avant des processus de reconcentration des points de vente commerciaux dans, et vers les communes les plus importantes (Lebrun 2002). Dans la même dynamique, sommes-nous également en mesure d'observer, au sein des espaces d'urbanisation du périmètre d'étude, une concentration marquée par des changements de localisation des commerces depuis les communes les moins peuplées vers celles les plus peuplées ? Il s'agit ainsi de s'interroger sur l'évolution de la structuration spatiale de la trame commerciale au regard des évolutions quantitatives. L'objectif est de mettre en avant l'évolution de l'organisation des espaces d'urbanisation

dispersée à une échelle fine. À partir des processus d'évolution quantitatifs observés dans les parties précédentes (croissance, décroissance, stabilité), l'enjeu est d'analyser les incidences spatiales portant respectivement sur leur distribution dans les intercommunalités et sur leur évolution (concentration, dispersion et homogénéisation).

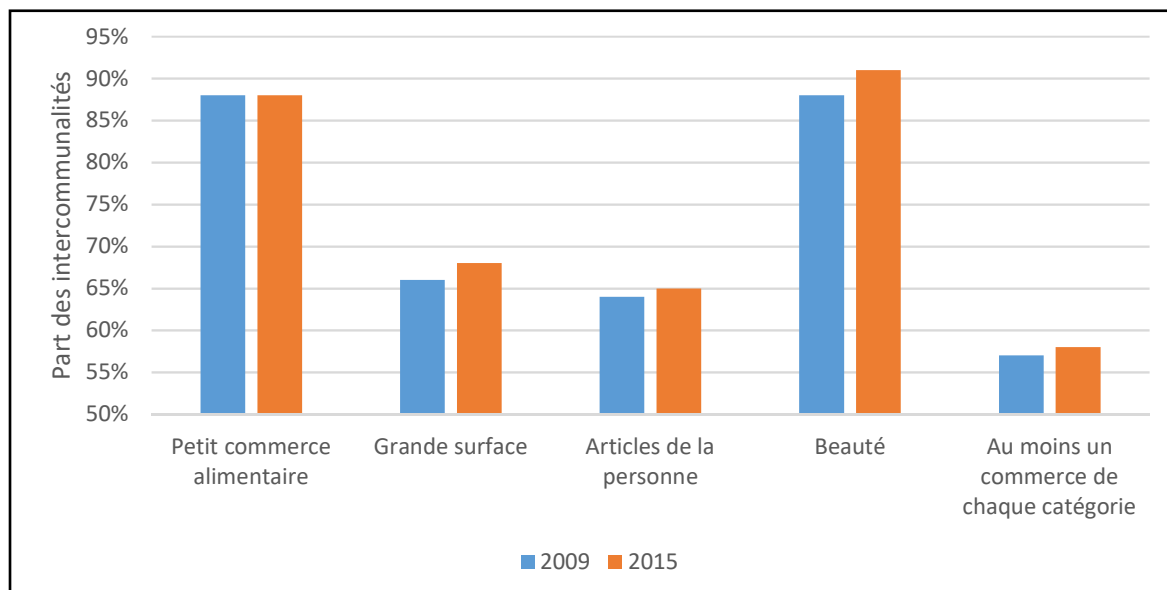
### **2.2.1. Une évolution contrastée du nombre de points de vente**

Après avoir comparé et caractérisé l'offre commerciale dans de grandes mailles à l'échelle des espaces d'urbanisation dispersée, ou à celle des degrés de dispersion, l'objectif consiste ici à la caractériser plus finement au sein de chacune des intercommunalités du périmètre. L'absence, ou la présence de commerces permet ainsi de dessiner un premier maillage de la structuration du territoire.

Bien que l'ensemble des intercommunalités comptent au moins un commerce sur leur territoire, toutes ne disposent pas de l'ensemble des commerces de la gamme de proximité. Ainsi, 88 % d'entre elles disposent d'au moins un commerce alimentaire, 70 % d'une grande surface, et plus de 90 % d'un commerce de beauté. Si le nombre a fortement évolué entre 2009 et 2015, la part des intercommunalités disposant de commerce est restée stable. À l'échelle des intercommunalités, le maillage territorial a peu évolué (figures 51 et 52). Bien que le nombre d'intercommunalités disposant de commerces soit demeuré stable entre 2009 et 2015, l'évolution du nombre de points de vente à l'intérieur a été très variable. Celle-ci met en lumière des processus de croissance ou de rétraction du nombre de commerces avec un maintien minimal de son niveau. Ainsi, l'offre en commerces alimentaires a diminué dans près de la moitié des intercommunalités alors qu'à contrario, le nombre d'intercommunalités dotées de commerces de beauté a progressé.

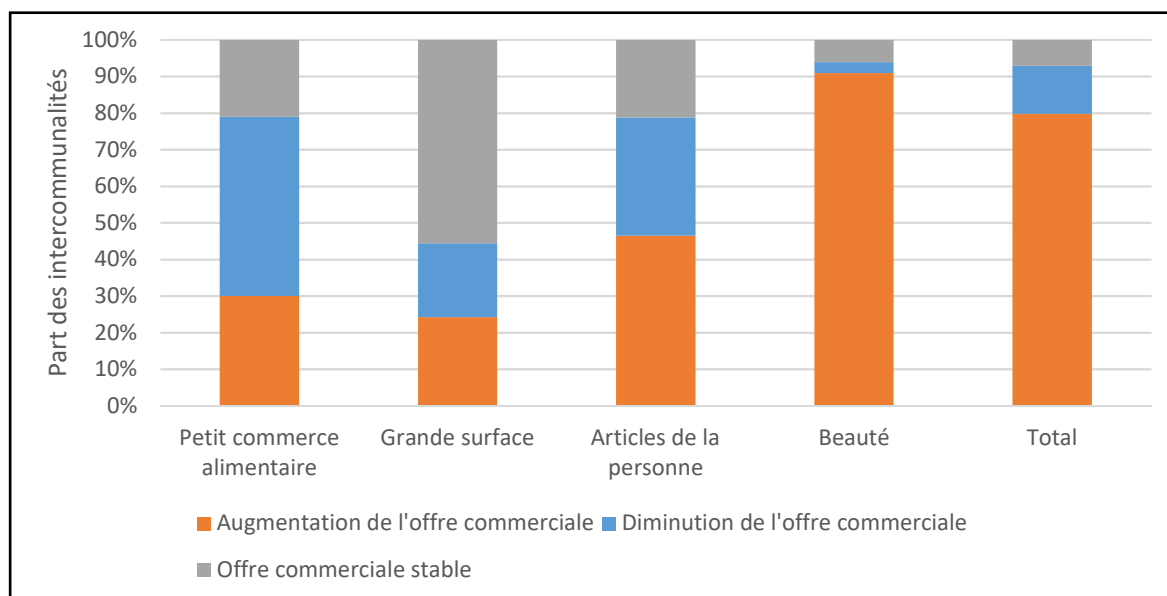
Ces dynamiques montrent que l'évolution de l'offre est complexe et hétérogène. Spatialement, comment ces dynamiques se traduisent-elles ? La réorganisation spatiale de l'offre de commerces est-elle partout identique, ou traduit-elle des spécificités locales ou liées aux évolutions quantitatives ?





**Figure 51 | Part des intercommunalités disposant d'au moins un commerce de proximité dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en 2009 et en 2015**

Réalisation : Damien Delaville d'après données BPE INSEE 2009 et 2015



**Figure 52 | Évolution du nombre de points de vente entre 2009 et 2015 dans les intercommunalités de la métropole parisienne disposant d'au moins un commerce de proximité**

Réalisation : Damien Delaville d'après données BPE INSEE 2009 et 2015

### 2.2.2. Des processus de recomposition variés qui se différencient dans l'espace et dans le temps

Pour chaque intercommunalité du périmètre d'étude, il a été procédé à la recherche du nombre de commerces et à leur localisation dans les communes afin d'analyser les processus spatiaux à l'œuvre. La commune la plus peuplée de chaque intercommunalité et disposant du plus grand nombre de commerces en 2009 a été retenue comme commune de référence (que nous appelons par la suite « commune-centre »). Cette commune se structure généralement autour d'une petite ville ou d'un bourg. L'objectif assigné consiste à observer comment le nombre de points de vente a fluctué respectivement dans l'intercommunalité, dans la commune référence et dans les autres communes (que nous appellerons par la suite « communes périphériques ») entre 2009 et 2015.

L'analyse de ces intercommunalités montre que les dynamiques à l'œuvre s'organisent de manière indépendante à la fois dans l'espace et dans le temps. Trois dynamiques spatiales sont observées, à savoir respectivement, une évolution homogène des commerces dans toutes les communes, une concentration des points de vente dans la commune de référence, et une diffusion de l'offre commerciale dans les autres communes. Parallèlement, trois autres dynamiques temporelles sont à l'œuvre pour qualifier l'évolution quantitative de l'offre commerciale dans les intercommunalités entre 2009 et 2015, à savoir, la croissance, la décroissance et la stabilité. Le croisement de ces deux variables amène à la définition de neuf situations-types observables dans le périmètre d'étude (synthétisées dans la figure 53). Ces schémas nous renseignent aussi sur l'évolution de la structure territoriale des espaces d'urbanisation dispersée permettant de mettre en avant des dynamiques de concentration ou de multipolarisation.

#### **Homogénéisation spatiale de l'offre :**

- Croissance et homogénéisation. On observe une augmentation du nombre de commerces aussi bien dans la commune centrale que dans une ou plusieurs communes périphériques de l'intercommunalité ;
- Décroissance et homogénéisation. On observe une diminution du nombre de commerces aussi bien dans la commune centrale que dans une ou plusieurs communes périphériques de l'intercommunalité ;
- Stabilité et homogénéisation. L'offre commerciale n'évolue pas quantitativement et reste stable spatialement.

### **Concentration spatiale de l'offre :**

- Croissance et concentration. Dans un contexte d'augmentation du nombre de commerces à l'échelle de l'intercommunalité, on observe une augmentation de leur nombre dans la commune principale et une stagnation, voire une diminution, dans les communes périphériques de l'intercommunalité ;
- Décroissance et concentration. Dans un contexte de diminution du nombre de commerces à l'échelle de l'intercommunalité, on observe une augmentation ou une stagnation de leur nombre dans la commune principale et une diminution dans les communes périphériques de l'intercommunalité ;
- Stabilité et concentration. Dans un contexte de stabilité du nombre de commerces à l'échelle de l'intercommunalité, on observe des transferts de commerces depuis les communes périphériques vers la commune principale de l'intercommunalité.

### **Diffusion spatiale de l'offre :**

- Croissance et diffusion. Dans un contexte d'augmentation du nombre de commerces à l'échelle de l'intercommunalité, on observe une augmentation de leur nombre dans les communes périphériques et une stagnation, voire une diminution, dans la commune principale de l'intercommunalité ;
- Décroissance et diffusion. Dans un contexte de diminution du nombre de commerces à l'échelle de l'intercommunalité, on observe une augmentation ou une stagnation de leur nombre dans les communes périphériques et une diminution dans la commune principale de l'intercommunalité ;
- Stabilité et diffusion. Dans un contexte de stabilité du nombre de commerces à l'échelle de l'intercommunalité, on observe des transferts de commerces depuis la commune principale vers les communes périphériques de l'intercommunalité.

Dans les espaces de la métropole parisienne, ces différents processus ne sont pas révélateurs de structures régionales. Les processus de croissance et de concentration sont présents aussi

bien en Ile-de-France, qu'en Région Centre, dans les Hauts-de-France ou en Normandie. En considérant l'ensemble des commerces de proximité étudiés, la « croissance homogène » des commerces est la forme dominante (figure 54), à l'exemple de Romorantin et Meaux. Les processus de diffusion sont pour leurs parts plutôt présents dans les intercommunalités structurées autour de gros bourgs ou de petites villes<sup>21</sup> comme à Châteaudun, Tergnier, Pont-Sainte-Maxence, Crépy-en-Valois ou Vitry-le-François. Ils sont liés à une croissance du nombre de points de vente dans les communes périphériques et à un maintien de l'offre existante dans la commune-centre (gros bourg ou petite ville). Enfin, l'ensemble des commerces étant pris en compte, les phénomènes de concentration sont rares, mais possiblement existants et observables comme à Gien.

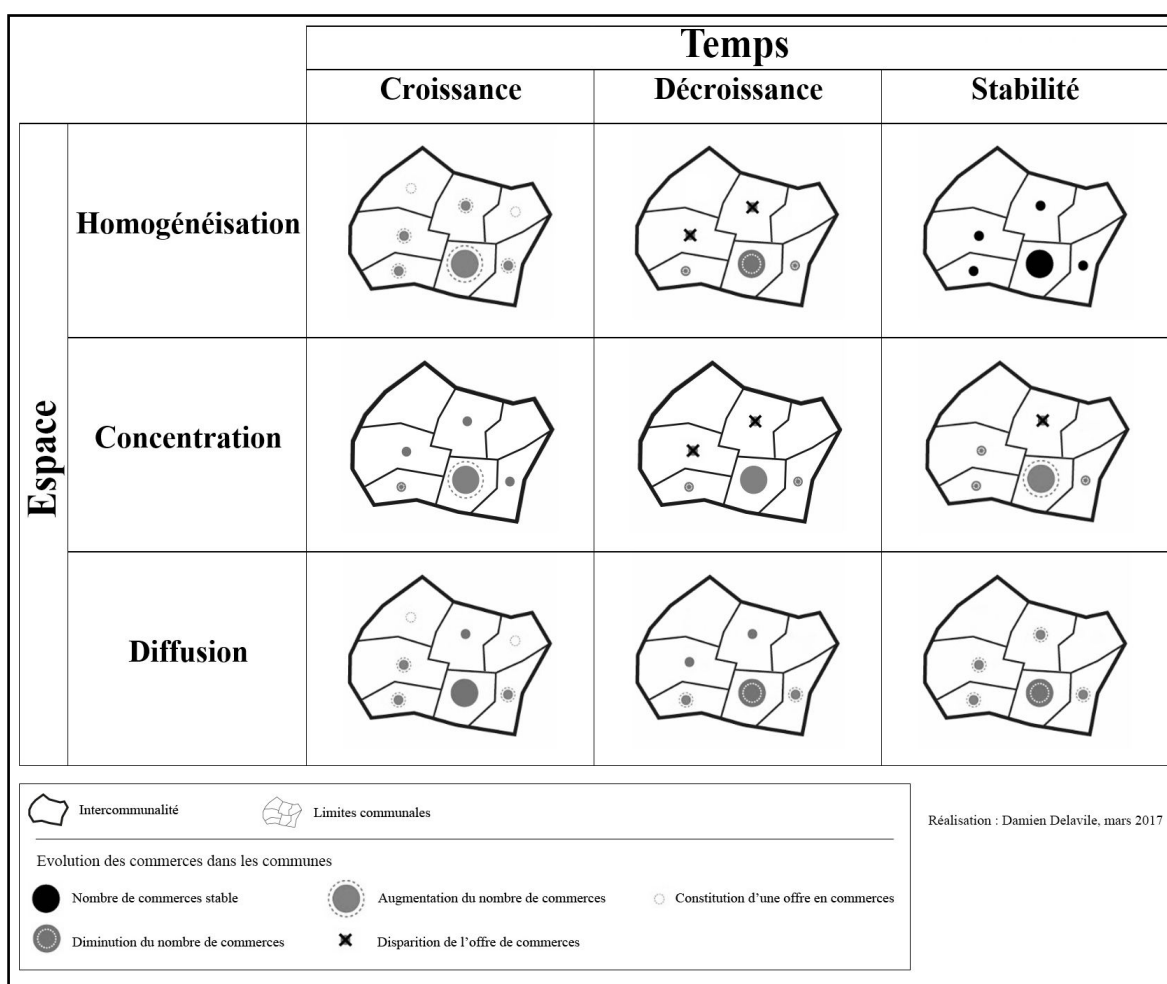


Figure 53 | Processus d'évolution de l'offre commerciale dans l'espace et dans le temps

21 Sont considérées comme des gros bourg, les espaces bâtis agglomérés regroupant 2000 à 10000 habitants et comme petite ceux regroupant plus de 10000 habitants (Cf chapitre 3).

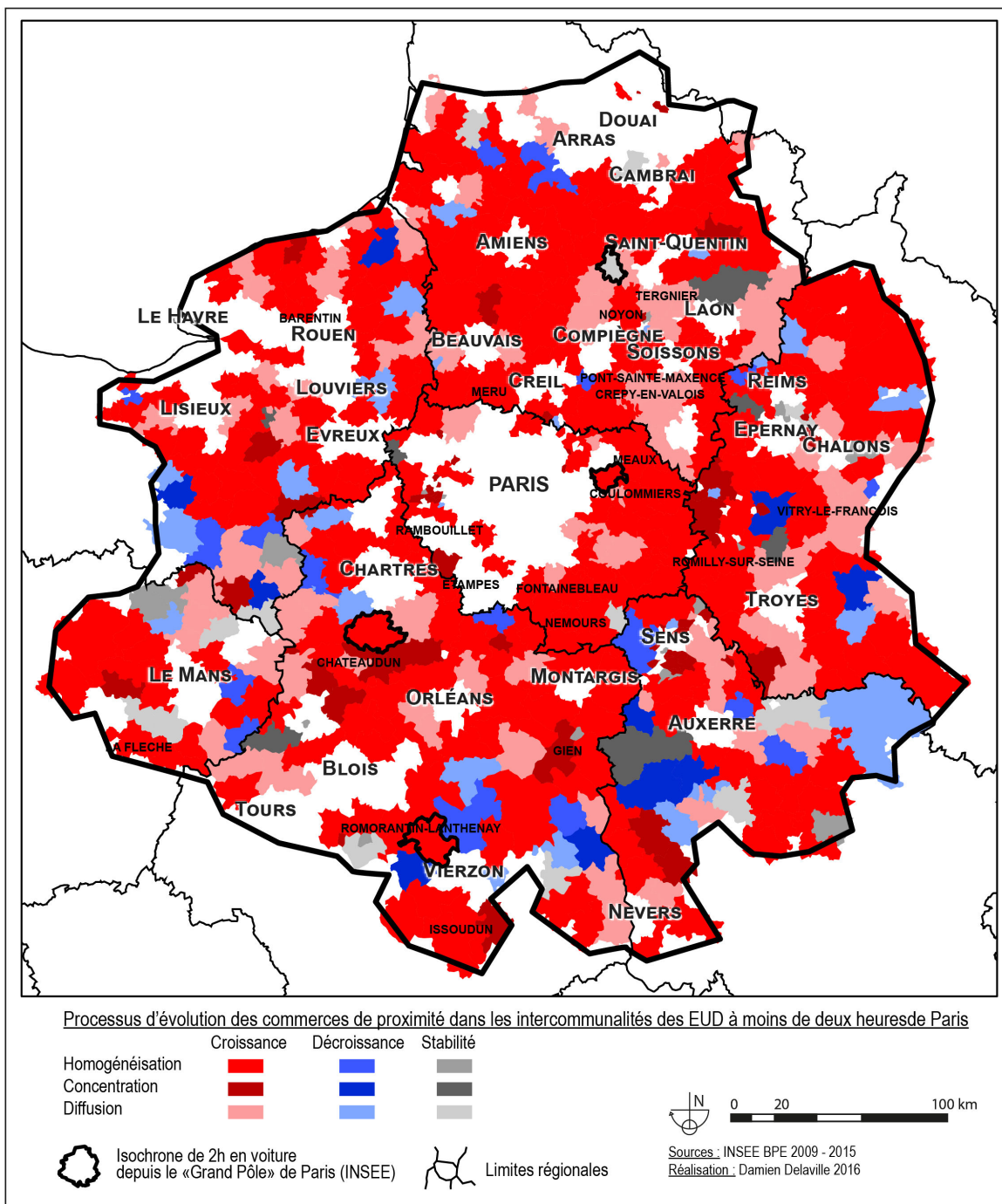


Figure 54 | Localisation des processus d'évolution de l'offre commerciale de proximité dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015.

### 2.2.3. Vers une concentration des points de vente alimentaires

Dans les espaces d'urbanisation dispersée et dans un contexte général de diminution du nombre de points de vente alimentaires porté par le petit commerce alimentaire, la tendance spatiale observée est à la concentration de cette offre dans quelques communes. Pour les petites surfaces, les points de vente tendent alors à perdurer dans la commune-centre et à disparaître dans les communes périphériques. La concentration de l'offre est un processus répandu quantitativement qui concerne les intercommunalités où l'offre est aussi bien en augmentation qu'en diminution (figure 56). Spatialement, la concentration des commerces alimentaires est très fréquente et concerne tous les espaces urbanisés, quel que soit leur degré de dispersion. Les processus de diffusion sont pour leurs parts plutôt rares et principalement observés autour du pôle de Chartres, comme à Bonneval ou à Romorantin. Leur présence est principalement marquée dans les intercommunalités où l'offre est stable (figure 55).

Dans le périmètre d'étude retenu, le nombre de grandes surfaces tend à croître davantage dans les espaces d'urbanisation dispersée les plus concentrés et à diminuer dans ceux les plus diffus (voir évolution du nombre de points de vente dans la figure 49). Les espaces les plus concentrés étant davantage constitués d'établissements humains de grande taille (petites villes, bourgs) que les plus dispersés, ce phénomène concourt ainsi, à une échelle régionale, à une forme de recomposition de l'offre et à sa concentration dans le haut de la trame urbaine. Au sein des intercommunalités (figure 55), ce phénomène de concentration est également présent même s'il n'est pas majoritaire. En effet, dans les intercommunalités où l'offre commerciale a augmenté, celle-ci s'est principalement concentrée. Dans celles où le nombre de grandes surfaces est resté stable, la localisation est également demeurée inchangée.

Indépendamment de l'évolution du nombre de points de vente et de la forme des commerces, nous observons ainsi une diminution du nombre de lieux d'implantation. Dans les espaces d'urbanisation dispersée, les intercommunalités organisées autour de villages et de formes d'habitat diffus (Degrés de Dispersion 1 et 2) sont les plus touchées par ce déclin. Les dynamiques actuelles semblent concourir à un renforcement de l'offre commerciale des petites villes et des gros bourgs au détriment de celle des structures urbaines plus modestes qui ne disposent pas du potentiel suffisant pour la pérenniser.

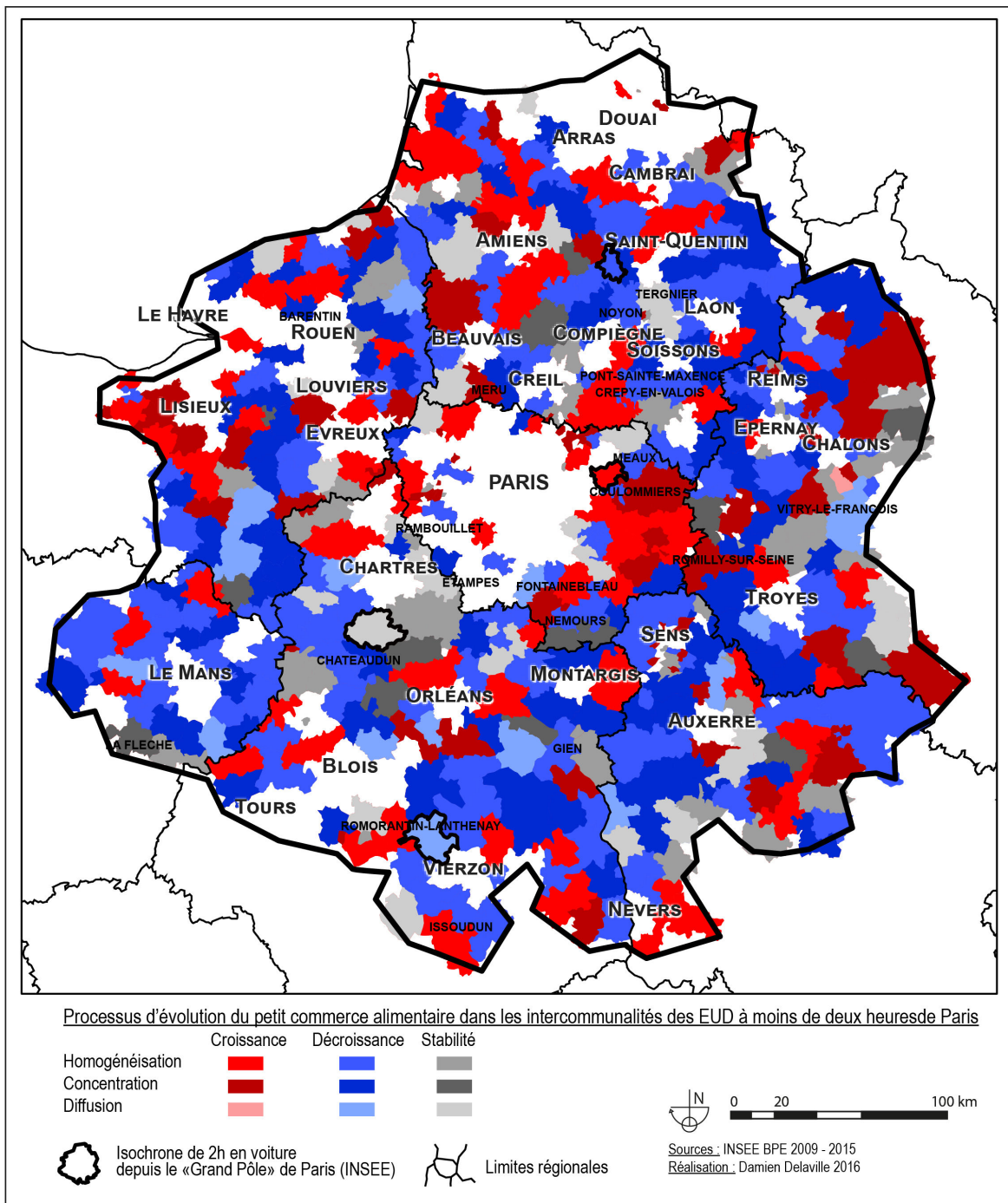
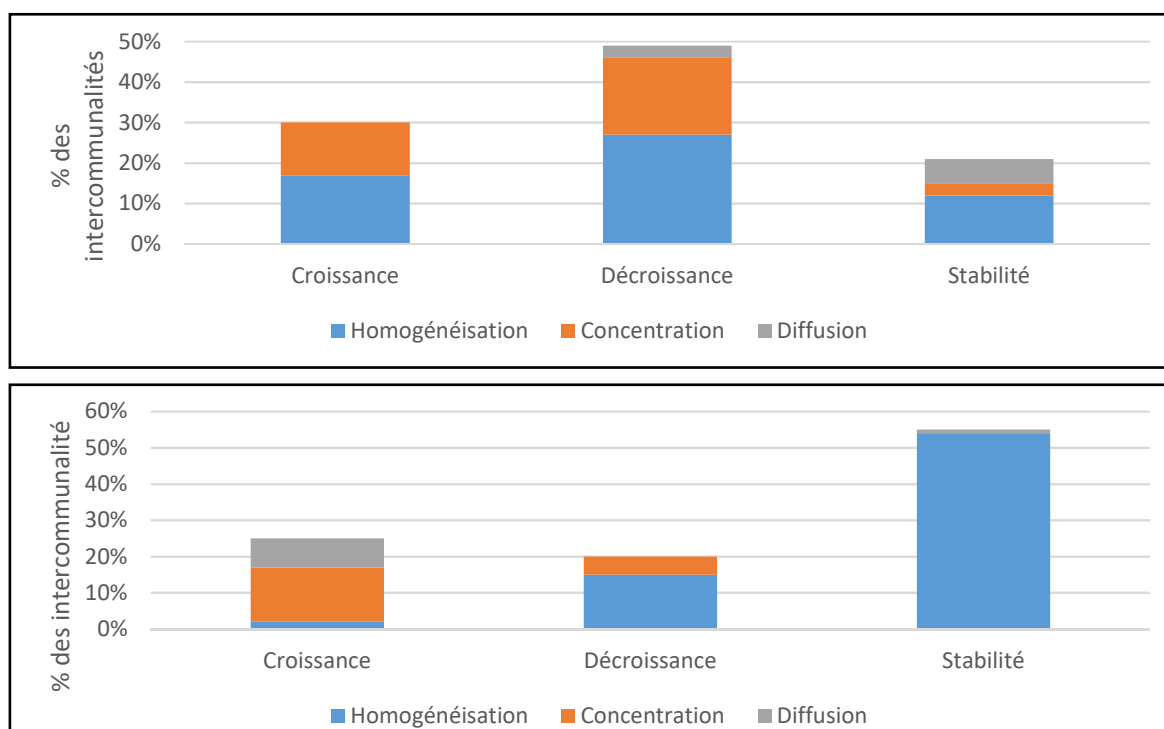


Figure 55 | Spatialisation des processus d'évolution dans l'espace et dans le temps des petits commerces alimentaires dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015



**Figure 56 | Représentation des processus d'évolution dans l'espace et dans le temps des petits commerces alimentaires (haut) et des grandes surfaces (bas) dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015**

Réalisation : Damien Delaville d'après données BPE INSEE 2009 et 2015

#### 2.2.4. Une concentration des commerces plus marquée dans les espaces bâtis les plus diffus

Les évolutions quantitatives et spatiales des points de vente des commerces de proximité conduisent à rebattre les cartes de la structuration de l'offre de commerces dans les espaces d'urbanisation dispersée. Nous nous interrogeons alors sur l'influence des formes bâties et le degré de dispersion des structures de peuplement, sur l'évolution et la redistribution des commerces. Il s'agit de mettre en évidence les dynamiques de mutation de la structuration commerciale au regard des structures bâties.

Nous avons déjà montré dans les espaces d'urbanisation dispersée que le nombre de commerces a principalement augmenté dans les espaces de D.D. 3, puis dans ceux de D.D. 4, alors que dans les espaces les plus dispersés, la croissance s'est révélée être faible ou en diminution. Ces évolutions s'avèrent être hétérogènes entre les différentes intercommunalités. Alors que certaines communes sont bénéficiaires, voyant le nombre de commerces augmenter, d'autres sont à l'inverse perdantes, mais ont toutes en commun de connaître des processus

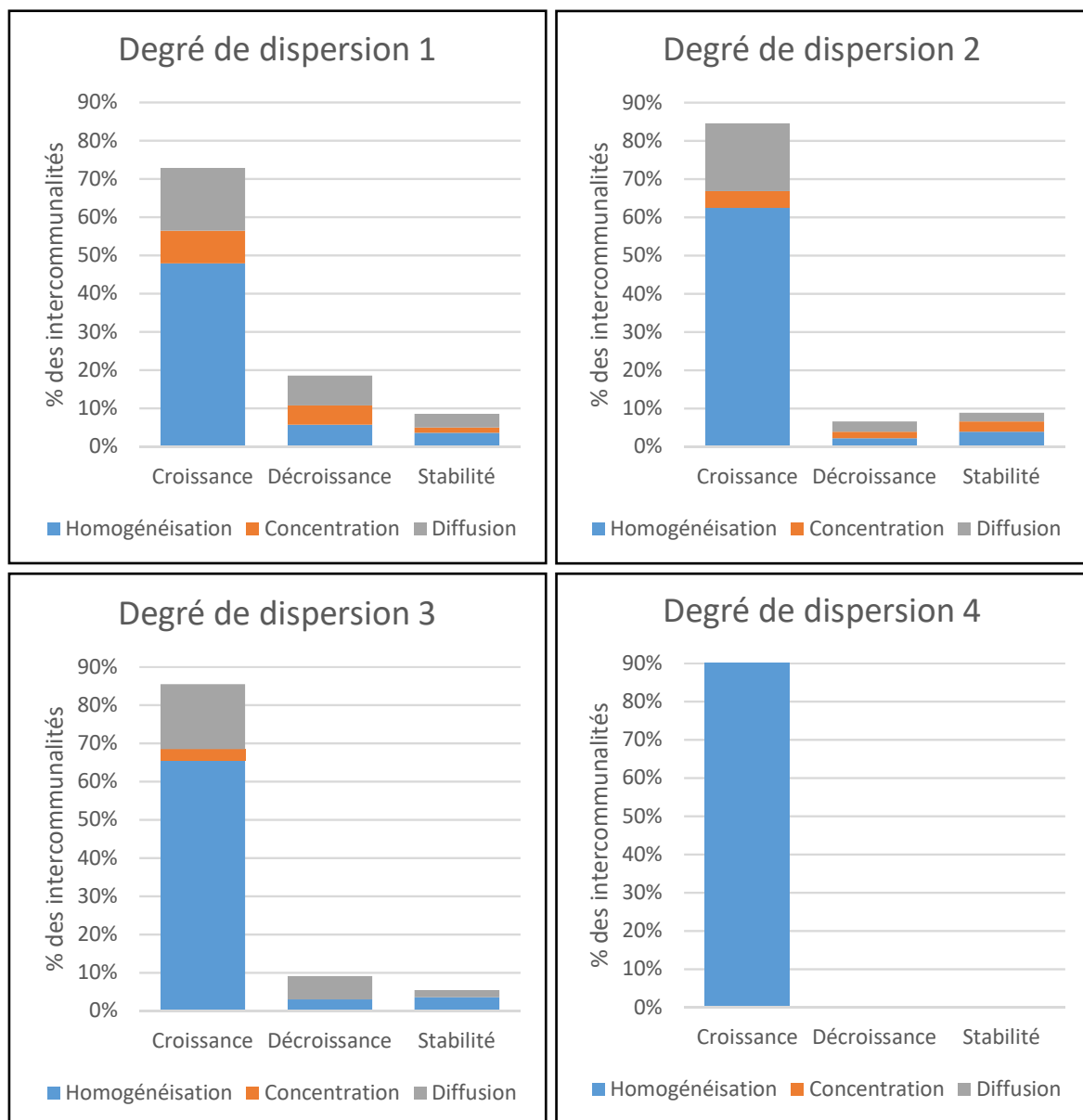


de réorganisation spatiale de l'offre commerciale. La morphologie des espaces bâtis semble jouer un rôle majeur dans leur capacité à développer ou maintenir des points de vente sur leur territoire (figure 57). Ainsi, dans les espaces les plus concentrés, l'ensemble des intercommunalités (D.D.4) voit le nombre de commerces augmenter de 90 %, contre 70 % pour les plus dispersées (D.D.1).

Concernant les processus spatiaux de redistribution des commerces, les espaces de D.D.4 sont spécifiques et les seuls où la concentration autant que la diffusion de l'offre sont inexistantes. Les nouveaux points de vente tendent à se répartir de manière homogène sur l'ensemble du territoire, comme à Chauny ou Tergnier. Bien que minoritaires, les formes de diffusion sont plus présentes dans les autres catégories d'espaces d'urbanisation dispersée, particulièrement dans celles de D.D. 1 où elles concernent 28 % des intercommunalités. Elles se développent aussi bien dans les intercommunalités dont le nombre de commerces de proximité s'accroît (Hirson Roye, Beaune-la-Rolande), que dans celles où il demeure stable (Pontvallain, Voulx, Châtel-Censoir), ou diminue (Blérancourt, Châtillon-sur-Seine, Varzy). Indépendamment des évolutions quantitatives à l'œuvre, elles traduisent la mise en place ou le renforcement d'une organisation multipolaire de ces territoires. Ces processus sont favorisés par un développement rapide du nombre de commerces de beauté qui s'implantent de manière assez homogène sur l'ensemble du territoire venant ainsi compléter ou remplacer d'autres formes de commerces.

Comme nous l'avons précédemment observé, les phénomènes de concentration des commerces au cours des dix dernières années sont particulièrement marqués pour le commerce alimentaire de proximité et concernent tous les types d'espaces d'urbanisation dispersée. En prenant en compte plusieurs types de commerces, la concentration des commerces se révèle plus modeste et concerne principalement les espaces les plus dispersés (D.D.1 et D.D.2). Dans ces deux catégories, les intercommunalités dont l'effectif de commerces (apprécié en valeur relative) est stable (Plancy-l'Abbaye) ou diminue (Saint-Satur, Urou-et-Crennes) sont principalement concernées. On peut ainsi poser l'hypothèse que ces processus de concentration se réalisent avant tout dans des contextes tendus dans lesquels le commerce (apprécié en matière de nombre de points de vente) est en déclin. Dans cette optique, ils sont alors une réponse à une situation économique dans laquelle les commerces des communes périphériques secondaires, constituées de petites structures de peuplement (hameaux, villages), sont les plus fragilisés. L'offre commerciale parvient ainsi à persister, ou se reconcentre au sein de

polarités commerciales communes dans les établissements les plus conséquents.



**Figure 57 | Comparaison des processus d'évolution dans l'espace et dans le temps des points de vente du commerce de proximité dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015, et au regard de leur degré de dispersion**

Réalisation : Damien Delaville d'après données BPE INSEE 2009 et 2015

Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.

## CONCLUSION DU CHAPITRE 4

Les espaces d'urbanisation dispersée sont souvent considérés dans la littérature comme des espaces faiblement pourvus en commerces et en équipements et par conséquent dépendants des grands pôles urbains. Pourtant, l'analyse de la densité commerciale de proximité menée au regard de la population et du nombre de points de vente montre que les espaces d'urbanisation dispersée disposent aujourd'hui de densités équivalentes en nombre à celles des grands pôles. Au-delà de ce constat peu banal, ce chapitre a montré à travers la question de l'évolution du nombre de points de vente, que l'urbain dispersé n'est pas égale à celle des grands pôles. Sur la période 2009-2015, dans les espaces d'urbanisation dispersée, les tendances principales sont à la diminution des commerces alimentaires et à leur concentration dans les communes les plus importantes. Les espaces d'urbanisation dispersée ne peuvent pas tous être mis sous la même bannière et ne sont pas égaux face à ces dynamiques. Ainsi, dans ceux où l'habitat se structure dans des petites villes, les évolutions tendent à être proches de celles des grands pôles urbains avec une augmentation des points de vente. À l'inverse, les structures de peuplement les plus diffuses sont marquées par une stagnation ou recul du nombre de commerce. Cela met en évidence l'importance des polarités structurées autour d'un habitat concentré. L'analyse spécifique des commerces liés à la beauté a montré qu'en France, le nombre de coiffeurs en France est prêt de trois fois plus important que le nombre de boulangeries. Dans l'urbain dispersé, la densité est particulièrement forte et ils se diffusent dans l'ensemble des espaces. Leur développement est supérieur à celui observé en France et dans les grands pôles. Cette observation montre que les modes de vie observés dans ces espaces sont les mêmes que pour le reste des français et des habitants des grandes villes.





## CHAPITRE 5 : DES PÔLES DE COMMERCE QUI RENFORCENT LES PETITES VILLES ET LES BOURGS

Depuis plusieurs années, la localisation des points de vente de l'offre de commerces de proximité a évolué conduisant à une concentration des commerces alimentaires dans certains lieux. Dans la continuité du chapitre 4, il s'agit ici d'observer comment les processus de redistribution de l'offre commerciale mis en lumière dans les intercommunalités se déclinent au sein des espaces bâtis. Ce chapitre permet de dépasser les travaux d'inventaire pour être au plus proche des entités commerciales et analyser la façon dont elles s'organisent spatialement au sein des petites villes, des bourgs, des villages, et des hameaux qui maillent l'urbain dispersé. Pour cela, une base de données originale localisant les points de vente à l'adresse à partir des fichiers des Pages Jaunes est constituée afin de faire émerger des pôles de commerces.

L'objectif de ce chapitre est d'analyser l'organisation des structures de peuplement des espaces d'urbanisation dispersée au regard de celle des pôles de commerces. Ce croisement entre formes bâties et commerces a déjà été mené dans de grandes villes ou agglomérations, mais demeure rare pour ce type d'espaces. Il s'agit ainsi de mettre en avant la capacité des différents types d'espaces bâtis à organiser l'offre commerciale en fonction de leur taille. La première partie de ce chapitre questionne la notion de pôle de commerces et pose les bases d'une approche exploratoire permettant de les définir. Enfin, dans un second temps, nous analysons les caractéristiques des pôles de commerces et leur distribution dans l'espace. Il s'agit, d'une part, de repérer si la composition des pôles de commerces et l'offre en

commerces disponibles sont semblables quel que soit le degré de dispersion des espaces, puis d'autre part, d'analyser spécifiquement l'insertion de ces pôles de commerces dans les espaces urbanisés de façon à mettre en évidence la localisation et l'intégration des commerces dans l'espace public que ce soit dans des rues commerçantes ou dans des centres commerciaux.

## **1. LES PÔLES DE COMMERCES, RÉVÉLATEURS DE LA HIÉRARCHIE DES TERRITOIRES**

Le commerce constitue un indicateur permettant de qualifier la structure des espaces et des villes (Metton 1984, Soumagne 1996, Guermond et Lemarchand 1996, Delage 2012). L'objectif de cette section est de dépasser les travaux d'inventaire de l'offre commerciale menés sur la région Ile-de-France (Delaporte 2006) ou sur des espaces dits périurbains (Motte 2006). Il s'agit de travailler sur les concentrations commerciales qui maillent le territoire pour mettre en évidence la structure de la trame commerciale des espaces d'urbanisation dispersée telle qu'issue de longues périodes de reconfigurations.

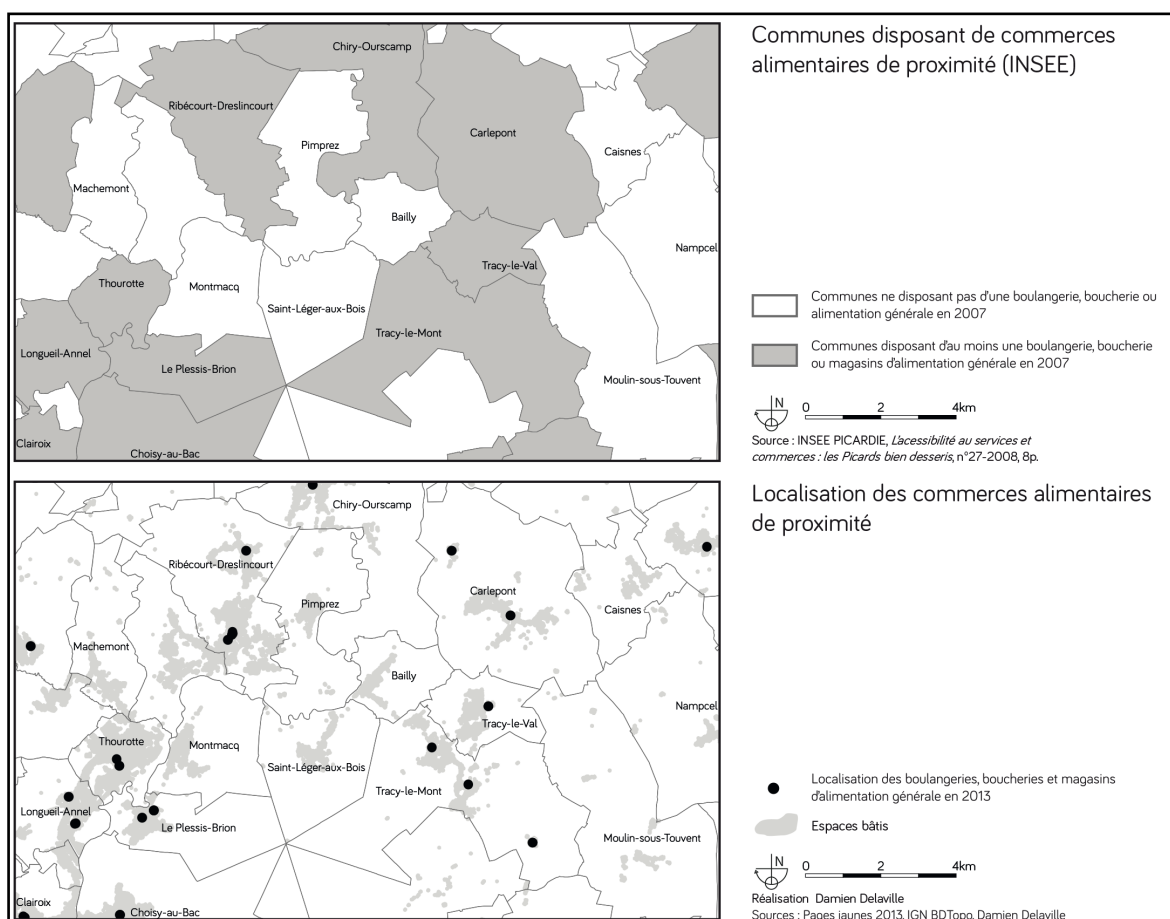
### **1.1. Une approche intra-communale**

L'accès à des données détaillées sur l'offre commerciale n'est pas évidente. Il n'existe pas de bases de données exhaustives et géolocalisées accessibles aux chercheurs pour l'ensemble de notre périmètre d'étude. L'analyse des bases disponibles nous conduit à mobiliser les données des Pages Jaunes qui constituent une source fiable pour définir la localisation et le type des activités commerciales.

#### **1.1.1. De l'offre de commerciale à la distribution des commerces**

Tenant compte des données statistiques disponibles en France, la littérature a souvent traité du sujet de la distribution des points de vente commerciaux à l'échelle de la commune à partir de la Base Permanente des Équipements : BPE (INSEE 2001, Motte 2006). Or, dans les espaces d'urbanisation dispersée, les communes ne représentent pas un échelon idoine, leur taille respective s'avérant être très hétérogène : « *la dimension des communes [...]*

*est plus importante dans les zones d'habitat dispersé que dans celles d'habitat aggloméré»* (Prats 2000). De plus, étudiées sous l'angle de leur morphologie, les communes sont très rarement constituées d'une seule entité bâtie. Au contraire, elles sont composées d'un nombre important de lieux-dits, hameaux, villages, et bourgs disséminés au sein de leur territoire, comme nous l'avons montré dans le chapitre 3. Dans le chapitre 4, la mobilisation de la BPE à une échelle métropolitaine a permis de positionner les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne et de mettre en évidence les mutations de la structure commerciale. Elle a ainsi fait ressortir des processus de concentration des points de vente des commerces alimentaires de proximité dans les communes les plus importantes. Cependant, du fait des données utilisées, cette approche ne permet pas d'ancrer l'offre commerciale dans des lieux et d'en faire émerger des structures commerciales.



**Figure 58 | Comparaison des modes de représentation de l'offre commerciale : de l'analyse communale à l'intra-communale**



Comme le montre la figure 58, l'objectif est ici de sortir du cadre des études portant sur la répartition spatiale de l'offre de commerces pour s'intéresser plus spécifiquement à sa distribution dans les espaces urbanisés (Fleury et al. 2012, Delaville 2016, Araldi et Fusco 2017). Il s'agit de caractériser la distribution des commerces et leurs formes d'implantation au sein des espaces bâtis et pour ce faire, répondre aux interrogations suivantes : dans les espaces d'urbanisation dispersée, la distribution des commerces répond-elle à des formes d'organisation similaires pour une offre commerciale équivalente ? Les commerces se concentrent-ils en un lieu unique ou au contraire sont-ils répartis entre plusieurs lieux, voire entre plusieurs établissements humains d'une même commune ou intercommunalité ?

L'intérêt de cette approche consiste à mettre en évidence les différentes formes des systèmes commerciaux de la proximité, d'observer leur localisation sur le territoire et d'analyser dans quels types d'espaces ils sont présents.

### **1.1.2. Les annuaires téléphoniques, une base de données majeure**

Dans notre périmètre d'étude, il n'existe pas de bases de données exhaustives accessibles aux chercheurs permettant de connaître la localisation précise et les caractéristiques de chacun des commerces implantés. La Base Permanente des Équipements offre une vision quasi exhaustive du nombre d'équipements, de services et de commerces recensés à un instant donné dans les communes, mais ne permet pas de les localiser à un niveau intra-communal ni de connaître les caractéristiques de chacun d'eux. Pour contourner ces limites, Matthieu Delage mobilise une base de données originale dans son analyse de l'unité urbaine de Paris : Point de Vente Panorama 2008. Elle indique pour chaque établissement commercial recensé « *le type d'activité qu'ils pratiquent, le type de structures juridiques auxquelles ils sont rattachés, la société mère, l'adresse, l'enseigne, les surfaces de vente et leur localisation* » (Delage 2012 p.104). Si cette base présente l'intérêt d'être complète au sujet des informations qu'elle présente et l'avantage de couvrir correctement l'espace concerné, elle n'est en revanche pas exhaustive pour les commerces de proximité. Elle ne prend pas en compte les commerces indépendants isolés tels que les supérettes ou encore les boulangeries. Pour étudier les commerces de proximité, nous utilisons les Pages Jaunes qui regroupent une gamme beaucoup plus large de commerces, mais présentent l'inconvénient de disposer d'informations beaucoup plus lacunaires sur leurs caractéristiques en comparaison de la base Panorama.

Malgré le développement des nouvelles technologies et des services numériques, l'annuaire des Pages Jaunes reste un outil majeur de recensement des commerces en France du fait de sa couverture nationale et de sa bonne implantation sur le territoire. L'inscription pour figurer sur l'annuaire des Pages Jaunes étant payante, on peut cependant poser l'hypothèse qu'elle est majoritairement réalisée par les commerçants. Les Pages Jaunes constituent pour les commerçants une vitrine fiable, qu'elle soit numérique ou physique (annuaire papier) et cette visibilité sur le territoire est utile autant que nécessaire pour les commerçants désireux de se faire connaître auprès de leur clientèle potentielle et capter leur attention. Nous pouvons ainsi poser l'hypothèse que l'annuaire demeure une base sûre et crédible offrant un portrait complet, si ce n'est exhaustif, du territoire à un instant « T », actualisé chaque année.

Les données des Pages Jaunes sont constituées de manière ascendante, par un travail de terrain et de prospection auprès des commerçants. Le niveau d'information géographique y est très fin, permettant de localiser chaque commerce par rapport à son adresse (voir l'exemple présenté à la figure 59). Chaque commerce étant géoréférencé, il peut ainsi être cartographié sur SIG à partir de son adresse. Pour bénéficier de ces informations, nous avons procédé à un recensement systématique de l'ensemble des commerces de proximité<sup>22</sup> du périmètre d'étude, tous différenciés en fonction de leur type et de leur localisation. Les données ont ensuite été reportées sur un SIG, étant observé que la surface de vente de ces commerces n'est pas une donnée disponible. Au total, en 2014, plus de 14 300 commerces ont été recensés et cartographiés à l'adresse dans notre périmètre d'étude.

L'analyse de la structure de l'offre commerciale dans les espaces d'urbanisation dispersée ne peut toutefois pas être réalisée à partir de la seule localisation des établissements commerciaux qui renvoie à des logiques d'inventaires. La co-localisation des commerces doit être prise en compte pour mettre en avant les logiques de regroupement qui se dessinent et la force des polarités qui en émergent. En cela, la définition de concentrations commerciales au sein de pôles de commerces est nécessaire pour comprendre et mettre en avant la structure de l'offre commerciale dans les espaces d'urbanisation de la métropole parisienne. Il s'agit d'analyser

---

<sup>22</sup> Les commerces de proximités sont définis dans le chapitre 4. Ils regroupent les commerces pour lesquels la fréquentation peut se faire par des trajets de courte distance : boulangerie et pâtisserie, magasins populaires, alimentation générale et supérette, habillement et chaussure, coiffure, supermarchés, hypermarchés.

leur taille et leur nature.

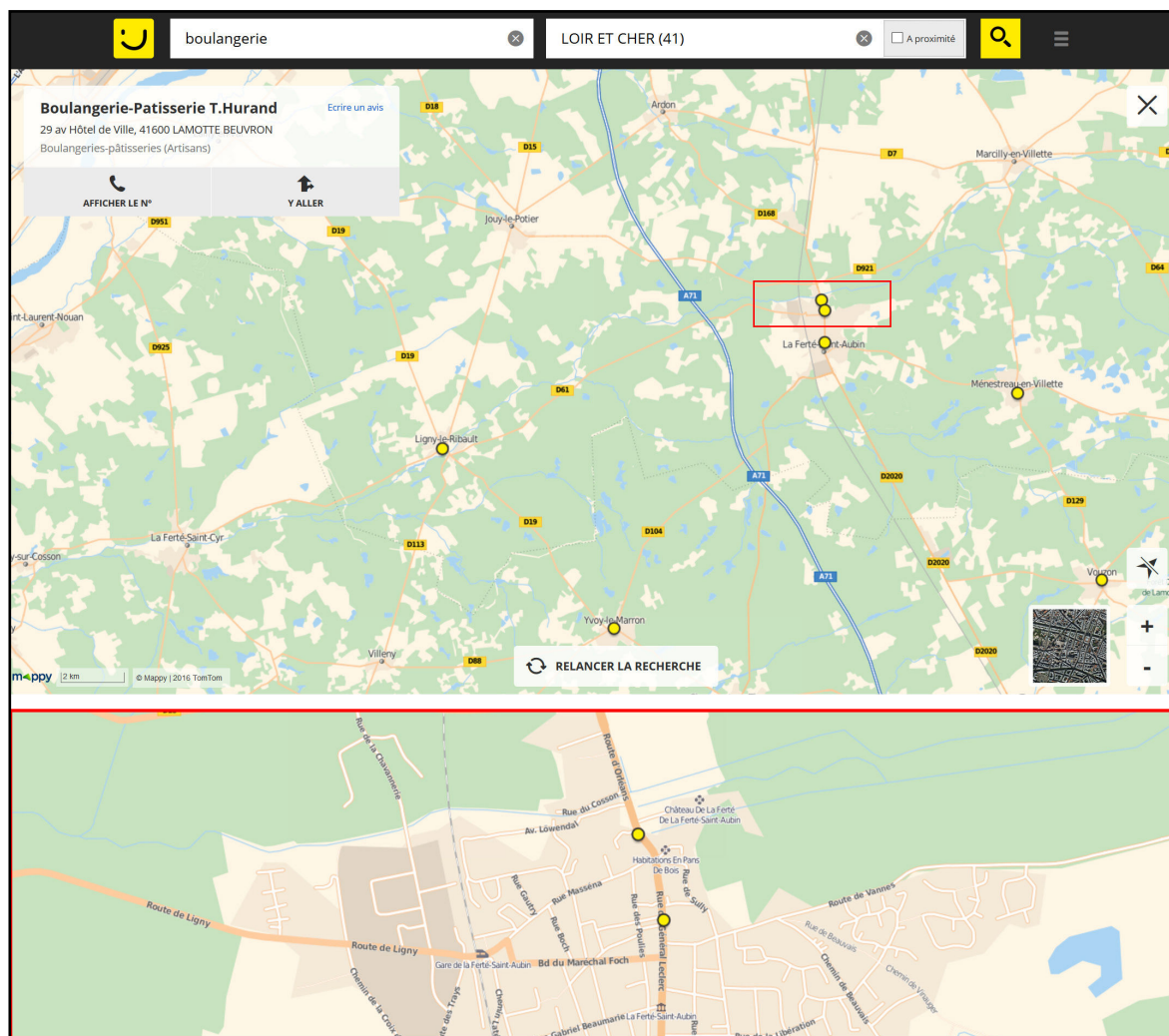


Figure 59 | Extrait du site des Pages Jaunes. Exemple de localisation des boulangeries à l'adresse dans des communes du Loir-et-Cher (avril 2017)

Réalisation : Damien Delaville d'après site internet des Pages Jaunes

## 1.2. Une analyse des concentrations commerciales en géographie

Les méthodes de construction de polarités commerciales sont multiples dans la géographie du commerce. L'analyse de la littérature permet d'aboutir à la construction d'une méthode de définition et de classification de ces pôles applicable à notre terrain d'étude.

### 1.2.1. De la notion de « core » à celle de « pôle » : retour sur les approches existantes

Qu'elles soient liées à des ressources, à des populations, à des activités économiques, ou à tout autre critère, l'analyse de concentrations est ancienne en géographie. Dès les années 1950, aux États-Unis des études urbaines se développent et ont pour objet la constitution de pôles ou de noyaux (Murphy et Vance 1954, Horwood et R. Boyce 1959). À travers la notion de « core », ces études analysent la composition de ces concentrations, leur localisation et les comparent entre-elles. Dans leurs travaux, les auteurs étudient les Central Business District américains et les différencient par rapport à leur périphérie, mais également entre eux.

Au début des années 1960, les premiers travaux voient le jour en France où la notion de « core » est transposée et devient « pôle » ou « noyau ». Ils renvoient à des concentrations commerciales dans un espace circonscrit. Jacqueline Beaujeu-Garnier réutilise ces méthodes d'analyse pour étudier la structure urbaine de Paris et notamment la distribution des commerces (Beaujeu-Garnier 1965). Dans ses analyses les pôles de commerces s'inscrivent dans une maille spatiale préexistante, celle de l'îlot urbain<sup>23</sup>. Dans la continuité de ces travaux, Alain Metton délimite des « Nodules », c'est-à-dire des groupements de commerces selon une démarche exploratoire. Suite à un repérage à l'adresse de commerces, il opère des regroupements en fonction de la proximité spatiale pour définir des polarités commerciales dans la banlieue parisienne. Pour définir nodules, il retient un seuil de 5 commerces minimum distant de 100 mètres au maximum entre eux, ce qui correspond à une continuité visuelle immédiate pour le consommateur permettant d'identifier les commerces (Metton 1980). Plus récemment, Matthieu Delage a étudié la composition et la répartition des « noyaux commerciaux » dans la métropole parisienne. À partir de localisations à l'adresse des établissements commerciaux, et a priori, sans se baser sur un maillage spatial, il détermine des concentrations grâce à une méthode fondée sur des outils d'analyse spatiale du voisin le plus proche. À partir des coordonnées de chacun des commerces, les points les plus proches sont agrégés. À chaque itération, le centre de gravité des points agrégés est calculé. Puis celui-ci est de nouveau mis en relation avec le point le plus proche. Ces itérations successives permettent alors de former des noyaux commerciaux. Il fait ainsi émerger un fonctionnement multipolaire de l'unité urbaine de Paris (Delage 2012).

---

23 L'îlot urbain est l'ancienne dénomination des IRIS INSEE actuels.

### 1.2.2. De la distribution des commerces aux pôles de commerces : méthode

Ces différents travaux montrent l'intérêt d'utiliser les concentrations commerciales comme support d'analyse de la structuration du territoire. Le degré de concentration de l'offre commerciale recherchée est variable selon les auteurs, renvoyant à des choix subjectifs ou guidés par des méthodes d'aide à la décision. Nous utilisons par la suite le terme de pôle de commerce pour définir les concentrations commerciales à dominante alimentaire présentes au sein des espaces d'urbanisation dispersée de notre périmètre d'étude.

Les pôles de commerces sont construits à partir de la localisation des commerces de proximité issue des Pages Jaunes et de la co-proximité spatiale des entreprises et magasins. Se basant sur les approches proposées dans la littérature scientifique, plusieurs méthodes ont été testées. Tout d'abord, nous avons essayé celle proposée par Matthieu Delage, détaillée dans sa thèse (Delage 2012), en utilisant le logiciel CrimeStat. Repartant de ses analyses et de ses remarques, différentes variables ont été testées sur notre périmètre d'étude. Le type d'offre étudié ainsi que la localisation des commerces diffèrent fortement dans nos travaux de ceux rencontrés par Matthieu Delage. Dans ses travaux Matthieu Delage se situe davantage dans des espaces urbanisés où les configurations commerciales concentrées observées correspondent à des zones commerciales. Au contraire, dans notre périmètre, l'offre commerciale est principalement composée de petits commerces localisés dans un tissu bâti ancien où l'organisation spatiale est parfois linéaire et dépendante du maillage viaire et de la configuration de l'espace public. La méthode des voisins les plus proches ne permet pas de faire émerger les linéaires commerciaux des centres-villes, car à chaque itération les centres de gravité calculés s'éloignent les uns des autres et finissent par former des pôles dissociés.

Nous avons donc proposé une méthode inédite pour déterminer les polarités commerciales en nous basant sur la proximité spatiale des commerces sans calculer le centre de gravité des deux voisins les plus proches. Ici, chaque commerce est agrégé avec son ou ses voisins les plus proches en fonction de leur proximité spatiale. Pour ce faire, nous réalisons sur SIG une analyse de proximité. Une zone tampon est délimitée autour de chaque commerce, les zones qui se juxtaposent formant les pôles de commerce. Cette méthode permet de construire des linéaires commerciaux correspondants aux formes traditionnelles des centres-villes (la méthode est présentée figure 60). Ensuite, pour chacun d'entre eux, nous déterminons les

caractéristiques du ou des commerces qui les composent. Trois métriques euclidiennes ont été testées pour préciser la notion de proximité entre les commerces : 50 mètres, 100 mètres (Metton 1980) et 200 mètres. Les résultats obtenus diffèrent fortement, notamment dans la spécification de ces linéaires commerciaux. Ainsi, en prenant 50 mètres, nous observons un fort éclatement des polarités commerciales, observation non confirmée par la perception de la situation que nous procure la visite sur le terrain. À l'inverse, en retenant une distance de 200 mètres, des polarités de deux commerces situés dans deux rues différentes et éloignées viennent parfois à se constituer. La formalisation de ces pôles ne répond donc pas réellement et ne se nourrit pas de la co-présence des magasins. Aussi, nous avons finalement retenu un seuil maximal de 100 mètres séparant chacun des commerces pris en compte qui permet d'offrir aux consommateurs une continuité ou semi-continuité visuelle des boutiques (Metton 1980), et de maintenir une organisation des pôles commerciaux autour d'une structure viaire. 14 300 établissements ont été identifiés par leurs coordonnées géographiques dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne (à moins de deux heures de Paris).

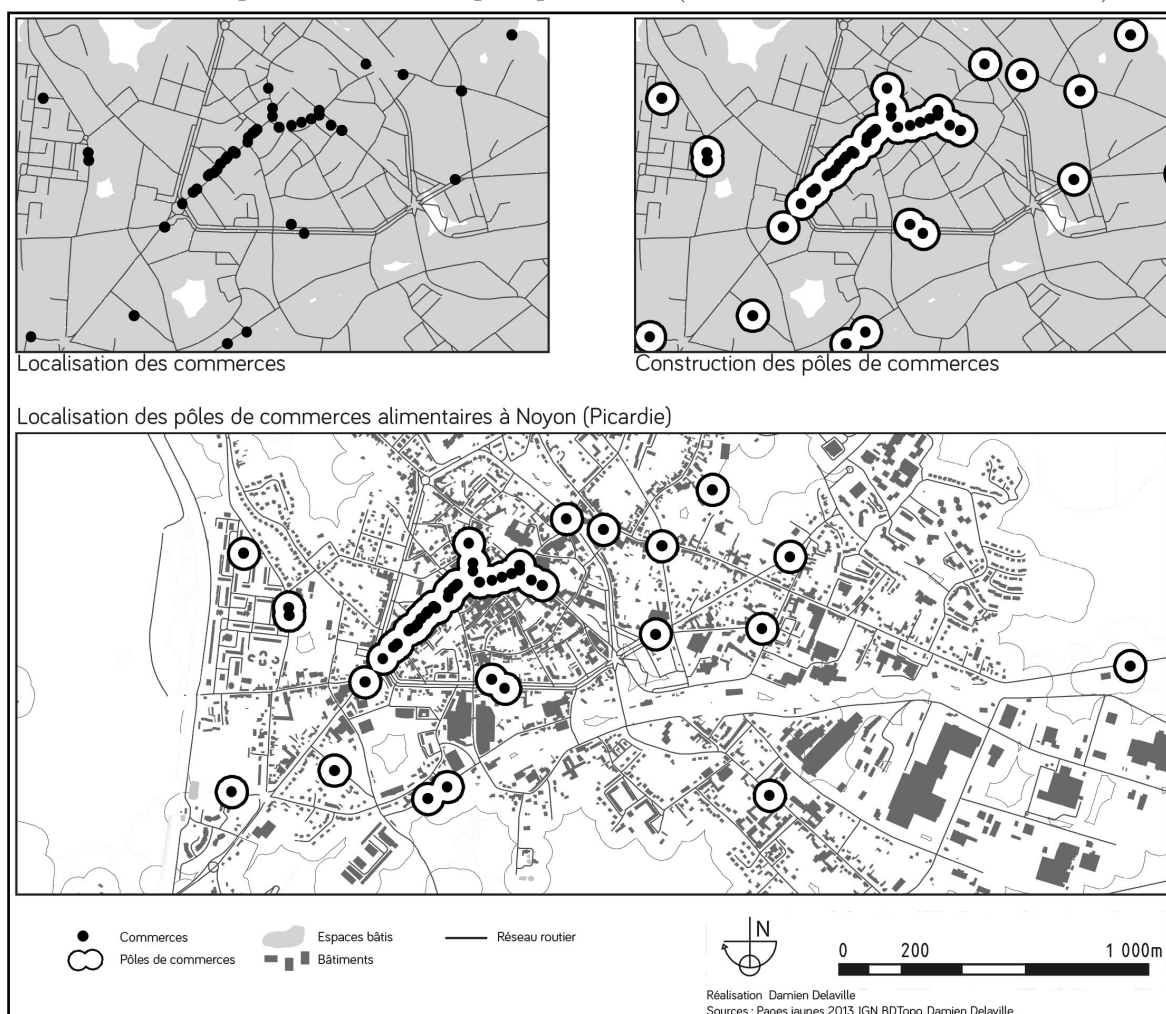


Figure 60 | Méthodologie : de la localisation des commerces à la constitution de pôles de commerces

### 1.3. Des pôles de commerces différenciés en fonction de leur taille et de leur composition

La spatialisation des pôles de commerces est révélatrice de la structure de l'offre commerciale. L'analyse de leur composition et de leur emprise spatiale met en évidence des formes d'organisation du commerce dans l'espace public (commerce isolé, rue commerçante, place, centre commercial...) et leur localisation dans des lieux spécifiques ou dans des formes urbaines constituées (zone d'activité, centre-ville, bord de route...). Dans la littérature scientifique, de nombreux auteurs se sont intéressés à la hiérarchisation de l'offre commerciale et des pôles de commerces. À partir d'une synthèse de ces différentes approches, il s'agit de proposer une classification des pôles qui permette d'analyser la structure des systèmes commerciaux de proximité existants dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne<sup>24</sup>.

#### 1.3.1. Définir des catégories : les apports de la géographie du commerce

L'observation des pôles de commerces permet de caractériser les concentrations des commerces présents sur un espace donné. Au regard de leur composition, de leur attractivité ou encore de leur taille, tous ces pôles apparaissent hétérogènes si ce n'est hétéroclites. Composés de commerces différents, multiples et variés, ils n'assurent pas la même offre commerciale, et se présentent spatialement sous des formes variées. Aussi, tous les pôles de commerces ne proposent pas la même gamme d'offre commerciale au sein de leurs territoires respectifs d'implantation. La littérature scientifique, notamment la géographie du commerce, s'est intéressée à la question de la classification des commerces. Les principaux objectifs relevés ont été de définir et comparer des lieux spécifiques en fonction du niveau d'offre commerciale présente. Deux critères sont principalement mobilisés par les auteurs afin d'établir des niveaux de commerces, voire de hiérarchiser des pôles de commerces.

Le premier critère est celui de la fréquence d'utilisation des magasins. Selon Jacqueline Beaujeu-Garnier, « *la hiérarchie des besoins a pour corollaire un rythme hiérarchisé des fréquentations* » (Beaujeu-Garnier et Delobez 1977 p157). Selon Pierre Merlin, il n'est pas évident de classer des commerces dans une catégorie ou une autre. Les classifications ont un objectif analytique permettant de comprendre et de prévoir l'évolution de l'armature

---

<sup>24</sup> La métropole parisienne est ici délimitée par un isochrone de deux heures en voiture autour de Paris. Cf. Chapitre 3.

commerciale d'un territoire. Pour cela il différencie trois niveaux de commerces en fonction de leur fréquentation théorique par les usagers : « quotidiens », « occasionnels », et « anormaux ». Prenant l'exemple du commerce alimentaire, il affirme « *que le commerce alimentaire est quotidien pour les boutiques de quartiers, occasionnel pour les grandes surfaces* » (Merlin 2000, p183). Le second critère est celui de la taille des pôles de commerces et de la variété des biens proposés. Ainsi dans sa thèse, Benjamin Motte-Beaumvol hiérarchise trois niveaux de commerces. Il s'agit d'une réinterprétation des travaux de Walter Christaller. Prenant comme élément de base un commerce d'alimentation générale, il différencie les communes disposant de cette offre qu'il considère comme minimale, de celles ayant une offre encore plus étendue, à savoir : grande surface alimentaire ou supérieure, grande surface alimentaire et un bouquet de commerces (Motte-Beaumvol 2006). Cette forme de classification de lieux de commerces (là encore dans les communes) par la taille et l'importance des commerces est également opérée dans le découpage de la France en Bassin de Vie. L'INSEE différencie trois gammes de commerces : « de proximité », « intermédiaire », « supérieure », en fonction de leur taille et de leur rareté. Si ces approches permettent de définir des niveaux communaux en fonction de l'offre commerciale, elles ne permettent en revanche pas, comme c'est le cas dans nos travaux, de caractériser les pôles de commerces à une échelle intra-communale, tel que nous l'avons définie. Elles n'autorisent pas une analyse fine des pôles de commerces.

Dans son analyse des commerces de la Métropole parisienne, Matthieu Delage dépasse cette limite en menant son raisonnement directement à l'échelle des pôles de commerces, ou plutôt à celle des noyaux commerciaux, comme il les nomme. En s'intéressant à l'organisation de ces grands noyaux commerciaux, il détermine une typologie en croisant la densité totale des établissements commerciaux, la densité moyenne de chaque type d'établissements, et celle de la catégorie commerciale dominante. Il fait émerger cinq profils de noyaux qui se hiérarchisent en fonction du nombre d'établissements commerciaux recensés et de la diversité commerciale au sein du noyau. Ces classes se distinguent les unes des autres par leur degré de spécialisation et par leur taille. Plutôt que de passer par une maille spatiale intermédiaire, ces travaux démontrent l'intérêt d'analyser la structure de l'offre commerciale à l'échelle des noyaux ou des pôles pour faire ressortir les structures territoriales. L'approche basée sur la structure des noyaux est innovante et constitue une alternative d'analyse inédite des structures commerciales de l'unité urbaine de Paris. Cette méthode apparaît toutefois principalement adaptée aux espaces les plus denses bénéficiant de commerces les plus rares, mais non reproductible dans notre périmètre d'étude du fait de la nature de son offre commerciale, majoritairement alimentaire et de proximité.



### 1.3.2. Du commerce isolé au pôle de commerce structurant, trois types de pôles

Au vu des attributs des données commerciales à partir desquelles les pôles sont constitués, des caractéristiques qui peuvent leur être rattachées (nombre, types, et diversité des commerces), et des différentes classifications de commerces définies dans la littérature, nous avons choisi de réaliser une catégorisation des pôles de commerces en fonction de la taille. En effet, les données disponibles ne permettent pas de connaître la fréquentation effective à ces pôles. En effet, malgré les travaux déjà menés dans la littérature sur le type de commerce et la fréquentation (Babayou et al. 1998, Eymard et Séguin 2000, David 2012), cette approche semble ici peu opérationnelle.

	Nombre de commerces	Rôle du pôle	Types de commerces
Commerce isolé	1	Présence d'un commerce alimentaire pouvant faire office de relais multiservices	Boulangerie et pâtisserie, magasins populaires, alimentation générale et supérette
Pôle de base	$\geq 2$	Structuré autour d'un magasin permettant un approvisionnement de base pour les produits alimentaires, et présence d'au moins une autre offre complémentaire	1/alimentation générale et supérette  et 2/boulangerie et pâtisserie, ou magasins populaires, ou habillement et chaussure, ou coiffure,
Pôle structurant	1 ou $\geq 5$	Lieu majeur dans l'approvisionnement des ménages matérialisé par la présence d'un bouquet de commerces alimentaires et spécialisés proposant une gamme de produits variés ou d'une grande surface proposant une large gamme de produits	1/supermarchés, hypermarchés.  ou 2/ boulangerie et pâtisserie, magasins populaires, alimentation générale et supérette, habillement et chaussure, coiffure,

**Tableau 12 | Typologie des pôles de commerces de proximité**  
Réalisation : Damien Delaville

La classification proposée des pôles de commerces porte sur les commerces de proximité. Dans la littérature, il en existe peu de spécifiques permettant de hiérarchiser les polarités liées aux commerces de proximité en fonction du niveau de l'offre proposé (Delage 2012). Il est donc nécessaire de mettre au point une classification inédite. Le chapitre 4 a montré le

statut particulier occupé par les commerces alimentaires, situé sa place dans la structuration du commerce de proximité et de ses dynamiques spatiales de recomposition de l'offre. Partant de ce constat, nous avons décidé de centrer notre typologie des pôles de commerces de proximité autour de cette offre alimentaire. De plus, la présence de commerces alimentaires au sein d'un pôle est souvent révélatrice de la « co-présence » d'autres commerces ou services non alimentaires, tels que coiffeur, médecin généraliste, école... (Motte-Baumvol 2006). Les diverses classes de pôles de commerces de proximité sont différenciées au regard des commerces alimentaires présents (supérette, commerce spécialisé, supermarchés...) en fonction respectivement de leur taille, de leur nombre (co-présence), et de la diversité de leur offre. Trois types de pôles de commerces de proximité sont individualisés (ils sont détaillés dans le tableau 12). Chacun y apparaît révélateur de formes d'insertion spatiale spécifiques des commerces dans le tissu bâti, telles que des centres commerciaux, des rues commerçantes, des places, ou des bords de route.

## **2. UNE INSERTION DES PÔLES DE COMMERCES DANS LES ESPACES BÂTIS DÉPENDANTE DU NOMBRE D'HABITANTS**

Au total, 4 231 pôles de commerces sont mis en évidence dans les 540 intercommunalités de la métropole parisienne (périmètre de moins de deux heures autour de Paris) dont 86 % d'entre elles disposent d'un pôle de commerce. Toutefois, l'analyse montre que la variation est très ample entre les différentes intercommunalités selon les degrés de dispersion définis dans les hypothèses. Si 100 % des espaces de degrés de dispersion 4<sup>25</sup> ont un pôle de commerce, seuls 80 % des espaces de degrés de dispersion 2 en disposent d'un.

Au regard des dynamiques de diminution du nombre de points de vente, l'enjeu consiste ici à analyser la distribution de ces pôles de commerces au regard des caractéristiques des espaces d'urbanisation dispersée. Cela soulève dans ces espaces d'autres questionnements concernant l'offre de commerce de proximité, notamment alimentaire. Alors que le modèle des chaînes

---

25 Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.

intégrées ou franchisées s'est diffusé dans les centres-villes (Péron 2001, 2004), quelles sont les formes commerciales présentes dans les espaces d'urbanisation dispersée et quelle est leur implantation dans l'espace public ? Qu'en est-il de la trame commerciale au sein des espaces d'urbanisation dispersée aujourd'hui ? Est-elle toujours régie par une logique de hiérarchisation des centralités opposant des centres-villes bien équipés en commerces de proximité à de petites centralités en déclin ou observe-t-on un renforcement de ces dernières au détriment des petites villes ?

La caractérisation de cette offre s'effectue en deux étapes successives. La première qualifie l'offre présente dans les intercommunalités à une échelle métropolitaine en analysant la présence de pôles de commerces. La seconde s'intéresse à la localisation de ces pôles au sein des espaces bâtis afin de mettre en avant les logiques d'implantation (centre-bourg, centre-ville, zone d'activités isolée, croisement routier), leur implication spatiale sur la structure des espaces d'urbanisation dispersée.

## **2.1. Une qualification de la structure des espaces d'urbanisation dispersée à partir de la distribution du commerce**

Le chapitre 4 a montré que la densité commerciale des espaces d'urbanisation dispersée est indépendante de leur degré de dispersion. Pour autant, nous pouvons nous demander si l'agencement spatial des structures de peuplement qui formalisent les degrés de dispersion conditionne des formes variées de distribution du commerce. Le commerce est-il davantage groupé dans les espaces les plus concentrés, et à l'inverse plus éparés dans les espaces les plus dispersés ? Au-delà de valeurs statistiques, nous nous interrogeons ici sur la capacité de l'offre commerciale à être structurée au regard des caractéristiques morphologiques des espaces bâtis.

### **2.1.1. Des pôles de commerces plus présents dans les espaces les plus concentrés**

Partant de l'analyse de la Base Permanente des Equipements, le chapitre 4 a apporté la preuve que toutes les intercommunalités qui composent les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne ne disposent pas de commerces de proximité. Les espaces dans

lesquels la concentration des établissements humains est la plus dense sont également ceux où l'offre commerciale de proximité est la plus large. L'analyse de la distribution des pôles de commerces dans ces espaces confirme ces résultats, malgré l'utilisation de bases de données différentes (tableau 13). En plus de confirmer ces résultats sur l'organisation des systèmes commerciaux de proximité, elle valide le constat que les bases des Pages Jaunes sont fiables pour analyser l'offre commerciale de proximité.

Le profil commercial des espaces de degré de dispersion 4 se singularise par rapport aux autres espaces d'urbanisation dispersée. Le nombre moyen de pôles de commerces par intercommunalité y est de 20, soit plus du double par rapport à la moyenne globale des espaces d'urbanisation dispersée. A l'inverse, la distribution des pôles de commerces dans les espaces présentant d'autres degrés de dispersion est similaire, soit entre 8 et 9 pôles par intercommunalité (tableau 13). Toutefois, cette homogénéité apparente de l'offre disponible au sein de ces espaces est-elle révélatrice de structures semblables entre tous ?

L'agencement des formes de peuplement dans l'espace, leur concentration et leur taille déterminent la structure des systèmes commerciaux de proximité. Spatialement, les pôles de commerces se répartissent sur l'ensemble du périmètre d'étude. Ceux-ci apparaissent se concentrer dans des espaces restreints que sont les degrés de dispersion 3 et 4, formant

		Caractéristiques des intercommunalités					
		Interco (total)	Population (total)	Interco avec au moins un pôle de commerces (nombre)	Interco avec au moins un pôle de commerces (part)	Pôles de commerces (total)	Pôles de commerces (moyenne)
Types despaces d'urbanisation dispersée	Degré Dispersion 1	155	1 077 322	133	86 %	1 099	8
	Degré Dispersion 2	205	1 667 448	168	82 %	1 449	9
	Degré Dispersion 3	169	2 080 221	154	91 %	1 458	9
	Degré Dispersion 4	11	337 564	11	100 %	225	20
	Total	540	5 162 555	466	86 %	4 231	9

**Tableau 13 | Distribution des pôles de commerces dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en fonction de leur degré de dispersion**

Réalisation : Damien Delaville d'après données BPE 2015, INSEE BD EPCI 2015

Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.

ainsi des « bouquets » de pôles. En zoomant à l'échelle des espaces bâtis, ces concentrations correspondent à la présence de plusieurs pôles de commerces dans les grands établissements humains (villes et bourgs). À l'inverse, dans les espaces d'urbanisation dispersée dans lesquels les structures de peuplement sont les plus diffuses, les pôles de commerces se répartissent davantage dans les différentes structures de peuplement de plus petite taille qui constituent

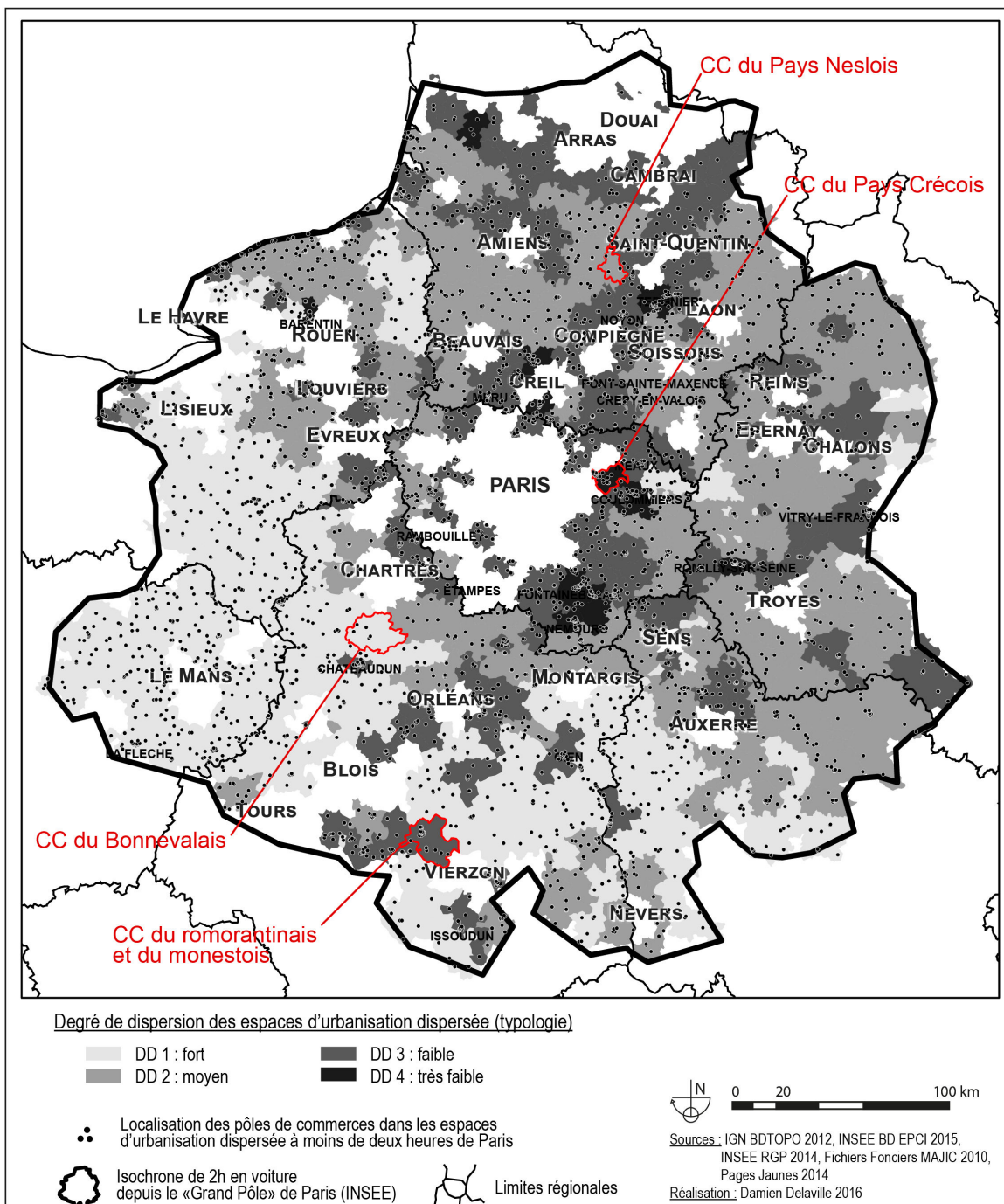


Figure 61 | Localisation des pôles de commerces dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne

ces espaces (figure 61). Là encore ces résultats confirment les tendances mises en évidence dans le chapitre 4 qui ont montré que la structure des commerces est liée à celles des espaces bâtis : les commerces sont plus diffus lorsque le degré de dispersion est important, et plus concentrés spatialement quand le degré de dispersion des espaces bâtis l'est tout autant.

La distribution des pôles de commerces nécessite d'être interrogée au regard de leur composition (niveau de l'offre de commerces), mais aussi en tenant compte de l'implantation, des uns par rapport aux autres, des commerces au sein du territoire. En fonction des types d'espaces considérés, ont-ils tendance à se concentrer ou au contraire à répondre à des logiques de diffusion de l'offre ?

### **2.1.2. Une répartition homogènes des différents types de pôles de commerces**

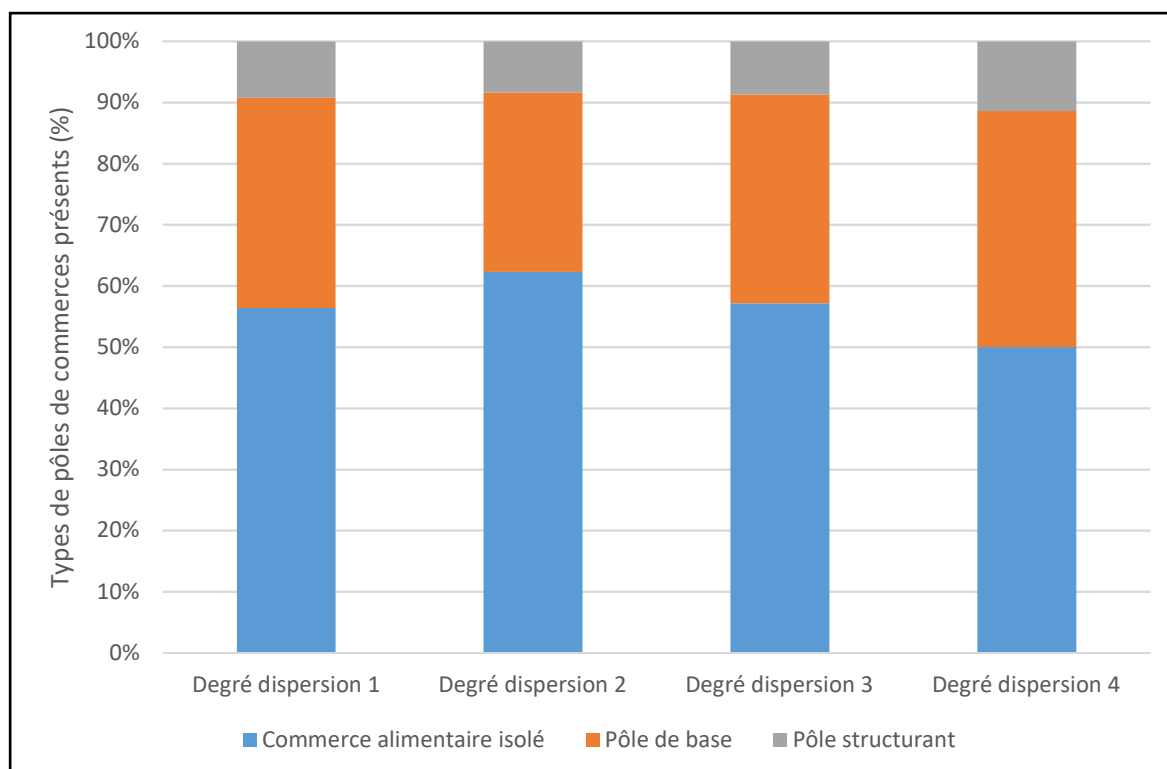
L'observation de la présence (ou de l'absence) de pôles de commerces dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée, et celle du nombre moyen de pôles de commerces situés dans leur périmètre, font ressortir deux profils, avec d'une part les degrés de dispersion 4 qui s'organisent autour d'un habitat de petites villes, et d'autre part, les autres espaces d'urbanisation dispersée. Si la distribution et la densité des commerces varient, la question est de savoir si, au sein des espaces disposant de commerces, cette offre se hiérarchise de la même manière à l'intérieur des pôles de commerces. En d'autres termes, la concentration accrue des espaces bâtis entraîne-t-elle l'émergence de formes de distribution des commerces de proximité plus concentrées ou plus structurantes ? Au-delà de la distribution spatiale et du nombre de pôles présents, observe-t-on une répartition différente de ces pôles en fonction de leur taille ? Comme nous l'avons vu précédemment, les pôles de commerces sont catégorisés en trois classes tenant compte de leur taille et de la diversité de leur offre commerciale :

- Les commerces alimentaires isolés constituant une offre alimentaire quotidienne ;
- Les pôles de base proposant une offre alimentaire plus variée et marquée par la présence de plusieurs commerces ;
- Les pôles structurants qui proposent en un seul lieu une offre variée de produits.

La figure 62 présente le nombre de pôles de commerces recensés dans chaque type d'espaces et leur représentativité. Bien que les espaces d'urbanisation dispersée les plus concentrés disposent globalement de davantage de pôles de commerces, la représentativité de chaque

classe de pôles de commerces de proximité est similaire. Ainsi, la proportion de pôles structurants est d'environ 10 % dans chacun des espaces. Les commerces isolés représentent plus de 50 % des pôles de commerces de proximité. Ces résultats montrent que la hiérarchie des pôles de commerces est la même, quel que soit le degré de dispersion des espaces, mais au vu de leur distribution spatiale et de leur plus ou moins grande concentration, ils répondent à des modes de structuration variés. Comme nous l'avons vu, la question de la hiérarchisation des commerces est liée à celle d'une hiérarchie des lieux à une échelle intercommunale.

Dans les quatre terrains d'étude qui représente chacun un type d'urbanisation dispersée, la distribution du nombre de pôles de commerces en fonction des classes montre également cette hiérarchisation. Plus les pôles ont une taille importante, moins leur nombre est élevé (tableau 14). En dehors de la communauté de communes de Romorantin, le nombre de pôles de commerces des différentes intercommunalités est proche des valeurs moyennes observées



**Figure 62 | Représentation des différents types de pôles de commerces présents dans les espaces d'urbanisation de la métropole parisienne (moins de deux heures de Paris) selon leur degré de dispersion**

Réalisation : Damien Delaville

Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.

à l'échelle métropolitaine. À Romorantin, le nombre de pôles de commerces de proximité de base et de commerces alimentaires isolés est plus de deux fois plus élevé que la moyenne ce qui confère un statut particulier à cet espace. Au regard de sa population, le système commercial de proximité de Romorantin est très développé. Cela tient sûrement du statut administratif de sous-préfecture qui en fait un lieu central du point de vue administratif et des équipements publics, et lui confère une attractivité et une polarisation substantielle vis-à-vis des populations alentour.

		Terrains d'études : intercommunalités			
		Bonnevalais	Pays Neslois	Romorantinois et Monestois	Pays Créçois
Nombre de pôles de commerces	Commerces isolés	3	3	15	9
	Pôles de base	3	2	9	7
	Pôles structurants	1	1	1	3
	Total	7	6	25	19

**Tableau 14 | Nombre de pôles de commerces présents dans chacun des terrains d'étude**

Réalisation : Damien Delaville



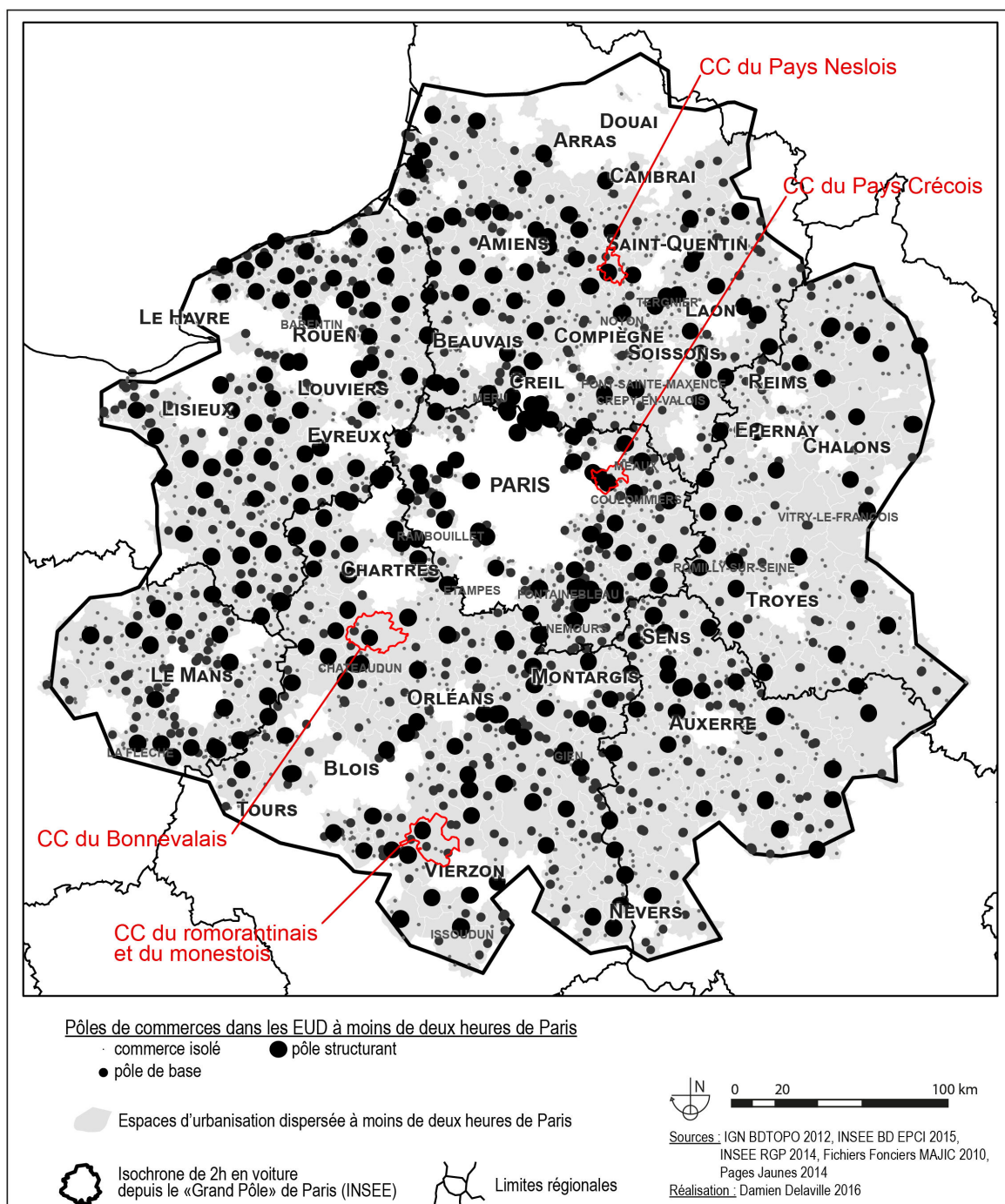
## 2.2. Une localisation des pôles de commerces qui affirme une hiérarchie urbaine pré-existante

La spatialisation des classes de pôles de commerces fait ressortir des déséquilibres territoriaux (figure 63). Ainsi, les pôles de commerces se concentrent davantage et atteignent des tailles plus conséquentes dans l'Ouest de la France en Normandie que dans le Grand-Est. À l'opposé, dans le Grand-Est et en Bourgogne, la distance entre les pôles y est plus notable en même temps que les pôles apparaissent de plus petite taille. L'offre commerciale de proximité à destination des résidents est plus retreinte et traduit pour ces fonctions d'une plus grande polarisation par les villes d'importance régionale (Troyes, Auxerre, Épernay, Chalon, etc.). Au contraire, en Normandie et en Région Centre, le semis de pôles de commerces est plus dense et leur taille est notable. Au-delà de ces différences géographiques, afin d'observer les liens spécifiques entre ces commerces et le territoire, nous analysons les corrélations entre pôles de commerces et taille des espaces bâtis. Il s'agit ainsi d'examiner dans quelle mesure les structures de peuplement ont un impact sur la trame des commerces de proximité, d'étudier si à population égale, l'offre commerciale est identique sur l'ensemble du périmètre d'étude.

Population	Classe
1 à 14 habitants	Habitat diffus
15 à 99 habitants	Hameau
100 à 499 habitants	Village
500 à 1 999 habitants	Bourg
2 000 à 9 999 habitants	Gros bourg
plus de 10 000 habitants	Petite ville

**Tableau 15 | Classification des établissements humains de moins de 20 000 habitants en fonction du nombre d'habitants**  
Réalisation : Damien Delaville

Nous avons établi la composition des pôles de commerces dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne. Malgré leur degré varié de dispersion, il a été montré que dans ces espaces, les pôles de commerces qui les constituent ont une distribution équivalente en fonction de leur taille. Nous procédons donc maintenant à zoom et à un changement d'objet afin de nous recentrer sur les structures de peuplement qui composent les espaces d'urbanisation dispersée indépendamment du degré de dispersion de ces espaces.



**Figure 63 | Localisation et hiérarchie des pôles de commerces dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne**

Le croisement du niveau de l'offre proposée au sein des pôles de commerces avec les classes d'établissements humains<sup>26</sup> (tableau 15) a pour objectif de développer une vision plus fine de

l'organisation de l'offre commerciale. Il interroge les logiques de distribution des commerces dans les espaces bâtis et les rapports entre commerces, centralité et espace public (Desjardins et Fleury 2014). L'enjeu est alors de mettre en avant les différentes classes de polarités commerciales de proximité qui constituent les espaces d'urbanisation dispersée au regard de leur peuplement et de leur structure commerciale.

Il vise également à rendre compte de manière conjointe de la dissémination des commerces au sein des espaces bâtis, ainsi que des effets de concentration des pôles de commerces dans certains lieux (exemple : présence de deux zones commerciales dans une ville). Il a pour but d'explorer si les commerces prennent place dans des espaces anciens déjà constitués ou, au contraire, s'ils viennent en accompagnement de nouveaux projets de développement de l'urbanisation. Enfin, il ambitionne d'observer comment ils se construisent, s'intègrent et s'articulent dans les espaces pour former des lieux attractifs.

### **2.2.1. Des gros bourgs et des petites villes qui structurent l'offre commerciale**

Les établissements humains les plus importants par leur population sont logiquement ceux qui bénéficient de l'offre commerciale de proximité la plus développée. L'ensemble des petites villes et des gros bourgs du périmètre d'étude dispose d'un pôle de commerces de proximité et l'ensemble des petites villes ont au moins un pôle structurant comme à Crécy-la-Chapelle (77). Pour autant, les gros bourgs ne bénéficient pas tous de pôles de commerces de la même taille. Le niveau de l'offre commerciale se limite pour 3 % d'entre eux (soit 8 gros bourgs) à un commerce isolé de petite taille comme à Saint-Pathus (77). Les bourgs se définissent comme des lieux de relais. Ils n'offrent pas à leurs habitants et usagers une large palette commerciale, mais permettent de répondre à des besoins quotidiens de proximité avec la présence de quelques commerces alimentaires (supérette, boulangeries, multiservices...). Si limitée soit cette offre, nous notons que tous les bourgs n'en disposent pas. Près de 26 % d'entre eux (soit 274) ne disposent d'aucun commerce alimentaire de proximité faisant ressortir une faiblesse dans la trame des commerces et un certain manque d'attraction (tableau 16). Des bourgs comme Gouvieux (60), Oucques (41), ou Voulangis (77), ne disposent pas de commerces alimentaires. En descendant dans les niveaux de cette trame des établissements humains, l'offre commerciale devient encore plus restreinte, jusqu'à devenir anecdotique dans les hameaux où 1 % d'entre eux seulement disposent d'un commerce alimentaire (contre 17 % des villages).

L'analyse de la localisation des commerces et des pôles de commerces montre que peu d'entre eux (moins de 100 dans le périmètre d'étude) sont localisés dans des zones d'activités dissociées de secteurs habités. La présence d'un établissement humain de grande taille, et qui par les services et équipements, voire les emplois présents est déjà une centralité apparaît être un critère favorisant la présence de commerces. Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, le fait de bénéficier uniquement d'une excellente desserte automobile du fait d'un positionnement sur des axes routiers importants ou au carrefour de plusieurs axes n'est pas suffisant. La structuration de la trame commerciale des espaces d'urbanisation dispersée est fortement induite par celle des établissements humains. Les commerces se concentrent dans le haut de la trame urbaine, c'est-à-dire dans les bourgs et les villes. Ces résultats ne sont pas nouveaux, mais viennent confirmer les travaux anciens qui ont été menés dans les espaces ruraux et périurbains français (Robert 1975) ou aux Etats-Unis (Berry 1971). Ces derniers montraient alors que l'offre commerciale se hiérarchisait entre les hameaux, les villages, les bourgs, et les villes en suivant la taille de population. Toutefois, depuis les années 1970, il semble y avoir eu en France, et plus particulièrement dans notre périmètre d'étude un affaiblissement de l'offre commerciale depuis le bas de la trame urbaine. En effet, en 1975, André-Charles Robert définissait en Franche-Comté les « villages<sup>27</sup> » comme des centres équipés en commerces et services, et il montrait que quelques hameaux pouvaient disposer pour certains de commerces comme « *un bazar unique, à la fois café servant de lieu de réunion et vendant quelques produits de première nécessité, épicerie, dépôt de pain, bureau de tabac...* » (Robert 1975). Aujourd'hui, dans notre périmètre d'étude, rares sont les hameaux et les villages à disposer de commerces notamment alimentaires, tandis que l'offre des bourgs est limitée (figure 64 et 65). La diminution du nombre de points de vente mise en évidence dans les chapitres 2 et 4 a principalement touché ces classes d'établissements, ce qui a conduit à une réorganisation de la structure commerciale. Alors que certains auteurs (Metton et al. 2002, Delas 2011, Wolff et al. 2013, Barral 2011) pointent du doigt une désertification, notamment commerciale dans les moyennes et petites villes, nous mettons surtout en avant une disparition de l'offre commerciale dans les hameaux, les villages et désormais dans quelques bourgs. Cela s'observe par une augmentation de la vacance, avec des magasins aux rideaux fermés ou des cellules commerciales transformées en logements.

---

27 La classe des villages selon André-Charles Robert correspond à des établissements humains agglomérés de 350 à 600 habitants. Cette classe est comparable par rapport à la population à la définition que nous en donnons.

	Niveau maximum de l'offre commerciale des établissements humains (en %)					
	Habitat diffus	Hameau	Village	Bourg	Gros bourg	Petite ville
Commerce alimentaire isolé	0	1	13	36	3	0
Pôle de base	0	0	4	27	27	0
Pôle structurant	0	0	0	12	69	100
Total	0	1	17	74	100	100

**Tableau 16 | Taille du pôle de commerces le plus important présents dans l'ensemble des établissements humains des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en 2015**

Réalisation : Damien Delaville



**Figure 64 | Le coiffeur, seul commerce du village de Champigny-en-Beauce (41)**  
Photo : Damien Delaville



**Figure 65 | Commerce d'alimentation générale sur la place de l'église du village de Selommes (41)**  
Photo : Damien Delaville

### 2.2.2. Les commerces isolés, dernière forme d'animation des bourgs et des villages

Alors que la localisation des commerces se concentre dans les gros bourgs et villes qui maillent les espaces d'urbanisation dispersée, il persiste également un réseau fin de commerces alimentaires isolés et de petites polarités. Dans le périmètre d'étude, sur les plus de 4 000 commerces alimentaires isolés (supérettes, boulangerie, alimentation générale...) présents, près de 1 500 sont implantés dans des hameaux ou des villages. De même, plus de 800 pôles commerciaux de proximité de base sont installés dans des villages et des bourgs (tableau

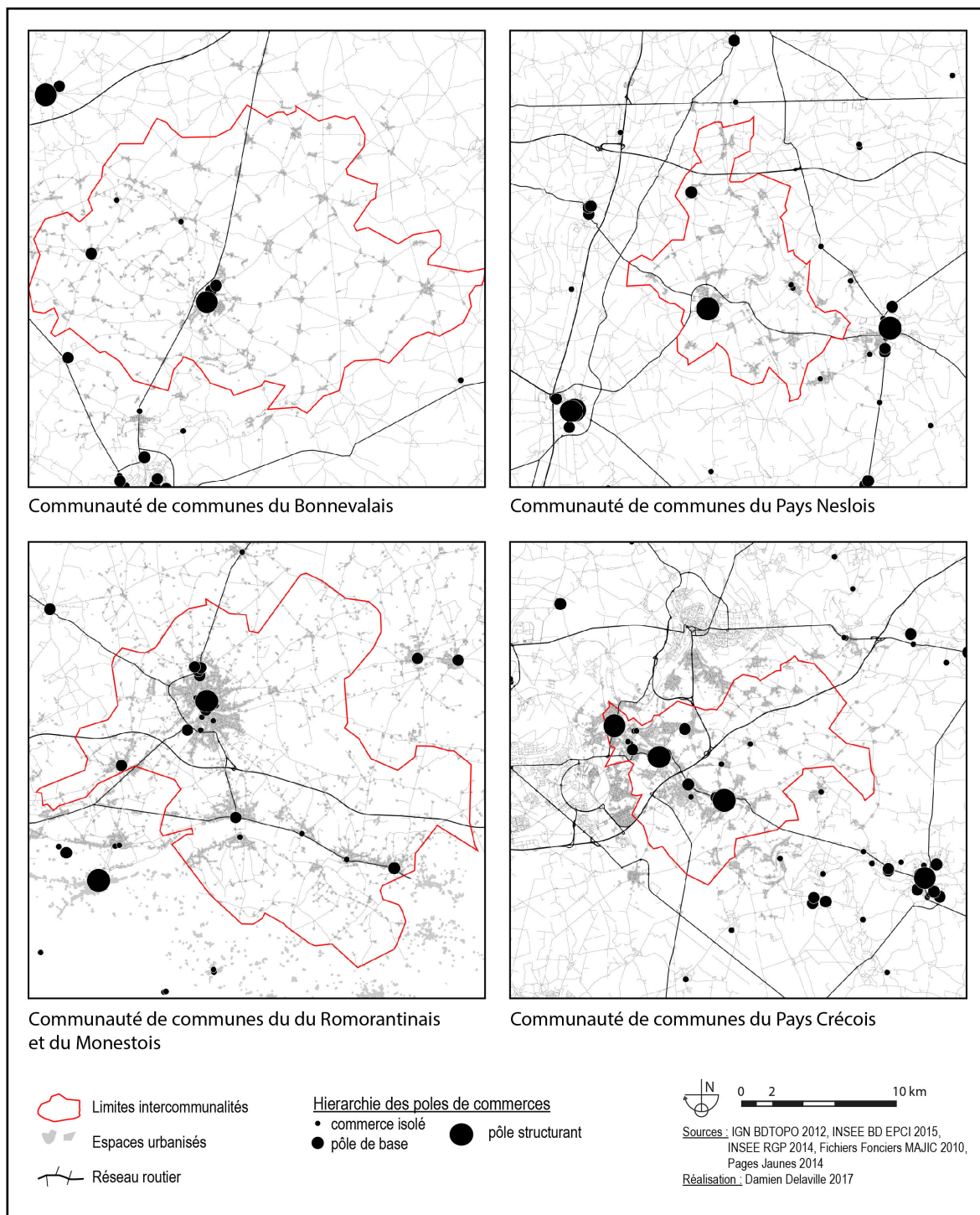
17). Si c'est chiffres sont faibles au regard du nombre d'hameaux de villages et de bourgs qui maillent les espaces d'urbanisation dispersée ils sont révélateurs d'une trame commerciale fine bien que parcellaire (tableau 16) utile pour l'approvisionnement quotidien des ménages dont l'isolement pose des problématiques de maintien d'organisation de vie (Coutard et al. 2002).

	Habitat diffus	Hameau	Village	Bourg	Gros bourg	Petite ville
Commerce alimentaire isolé (nombre)	69	224	1 207	1 510	991	231
Pôle de base (nombre)	16	34	251	580	543	117
Pôle structurant (nombre)	0	3	14	128	173	27
Etablissements humains (nombre)	121 837	28 522	5 736	1 061	219	19

**Tableau 17 | Distribution des pôles de commerces de proximité dans les classes d'établissements humains des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en 2015**

Réalisation : Damien Delaville

L'insertion de ces pôles dans les espaces bâtis et le long du réseau viaire prend des formes multiples telles que des places centrales, des linéaires commerciaux ou au croisement de plusieurs axes structurants. En moyenne les pôles de base sont constitués de 4 à 5 commerces. Ces implantations dans des lieux de passage favorisent leur accessibilité et la présence proche d'autres équipements (mairie, église, école, bibliothèque,...) participe à leur attractivité. Dans la communauté de communes du Bonnevalais, nous notons l'exemple des hameaux et villages d'Alluyes (250 hab.) (figure 68), et de Dangeau (180 hab.) (figure 67) où sont implantés des boulangeries. À Dangeau, on y trouve de surcroît une boucherie et une supérette. Pour le surplus, l'offre commerciale de l'intercommunalité est présente et peut être satisfaite à Bonneval. Dans l'intercommunalité du Pays Neslois, l'offre de commerce se concentre quasiment exclusivement dans le bourg de Nesle. Seuls les villages de Licourt (350 hab.)



**Figure 66 | Localisation et hiérarchie des pôles de commerces dans les quatre terrains d'étude**

et Voyennes (400 hab.) disposent respectivement d'une boulangerie et d'un café (figure 66). Les commerces alimentaires isolés et les pôles de base présents dans la Communauté de communes du Romorantinois Monestois sont implantés dans les villages et bourgs de Pruniers-en-Sologne (500 hab.) (figure 69), Villefranche-sur-Cher (1700 hab.) (figure 70),



Figure 67 | Boulangerie, supérette et boucher implantés en continuité dans le centre de Dangeau (28)



Figure 68 | Place principale commerciale d'Alluyes (28)

Saint-Julien-sur-Cher (400 hab.), Langon (250 hab.), Mennetou-sur-Cher (500 hab.), et Châtres-sur-Cher (600 hab.). Là encore chacun de ces pôles dispose au minimum d'une boulangerie ou d'une petite surface alimentaire qui constitue l'offre minimale disponible qui vient se combiner avec d'autres commerces : supérettes, pharmacie, boucherie, café, presse, services postaux, coiffeurs. Le commerce dans le gros bourg de Romorantin s'organise quant à lui principalement autour de la rue principale qui forme pôle structurant, de quatre pôles de bases, et de trois commerces alimentaires isolés disséminés dans le bourg.

Dans les espaces où les degrés de dispersion correspondent aux formes les plus diffuses<sup>28</sup>, comme à Bonneval, nous observons que la distribution et la hiérarchisation des pôles de commerces s'opèrent entre différents établissements distants spatialement les uns des autres. À l'inverse, dans les gros bourgs et les villes comme à Crécy ou à Romorantin, la hiérarchie

28 Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.



des pôles de commerces ne s'opère pas entre les espaces bâtis disjoints, mais plutôt entre les quartiers du gros bourg ou de la petite ville. L'ensemble de ces commerces, situés dans nos terrains d'étude, sont localisés dans un tissu bâti ancien et disposent de structures commerciales ouvertes en rez-de-chaussée des constructions héritées.



Figure 69 | Pôle de commerces situés sur la place de l'église à Pruniers-en-Sologne (41)



Figure 70 | Pôle de commerce s'organisant au croisement de la D92 et de la D976 à Villefranche-sur-Cher (41)

## **2.3. Diversité des formes d'insertion des pôles structurants dans les espaces bâtis : grandes surfaces et rues commerçantes**

Dans notre typologie des pôles commerciaux de proximité, les pôles structurants englobent deux formes : les grandes surfaces alimentaires, et un regroupement de commerces implantés sous la forme de rues commerçantes. Dans la suite de cette section, nous nous intéressons plus spécifiquement à l'intégration de ces commerces au sein des espaces bâtis. Nous y étudions comment, à niveau égal d'offre, les pôles et les fonctions qu'ils occupent se différencient selon le type de lieux où ils sont implantés. Il s'agit d'analyser l'immense panoplie commerciale qui s'organise dans les allant du petit commerce, à l'hypermarché en passant par des formes plus traditionnelles.

### **2.3.1. Des grandes surfaces alimentaires implantées à la périphérie et dans les centres anciens**

L'émergence de la grande distribution dans les années 1960 (Moati 2001) et de l'automobilisation (Dupuy 1995) a entraîné une modification des pratiques commerciales, des usages et des processus de construction des espaces urbanisés avec le développement de lotissements pavillonnaires. Dans les espaces d'urbanisation dispersée, le développement de la grande distribution dans les années 1980 s'est également accompagné de l'implantation de nouvelles enseignes (Pouzenc 1998, Daumas 2006). Le chapitre 4 a montré que les espaces d'urbanisation dispersée les plus concentrés (D.D. 4) bénéficient de la plus forte densité de ces commerces. Spatialement, nous pouvons nous interroger sur la distribution de ces commerces dans l'espace. Dans quels types de structures bâties se sont-ils implantés ? Leur construction a-t-elle accompagné l'extension des espaces bâtis comme cela a été le cas dans la périphérie des grands pôles urbains ? Nous verrons ainsi en quoi l'analyse de la localisation des grandes surfaces au sein des espaces bâtis est révélatrice de l'agencement de la structure commerciale.

En 2015, plus de 1 500 grandes surfaces alimentaires<sup>29</sup> sont implantées dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne, dont plus des deux-tiers dans des bourgs ou des gros bourgs, alors qu'elles sont absentes des formes d'habitat diffus et des

---

<sup>29</sup> Cela correspond à la catégorie « supermarchés et hypermarchés » de l'annuaire des Pages Jaunes.

hameaux, et qu'une centaine sont installées dans des zones commerciales dédiées séparées des espaces bâtis habités. Au regard du périmètre d'étude, ce dernier chiffre est faible et montre les liens forts qui unissent les commerces aux espaces habités. La proximité immédiate d'un nombre élevé d'habitants ou d'actifs est favorable au développement et au maintien des grandes surfaces alimentaires. Dans les terrains d'étude, des grandes surfaces sont aussi bien situées dans les centres anciens qu'en la bordure des bourgs, gros bourgs et petites villes (figure 71). Les supermarchés situés en dehors des centres sont construits dans des secteurs de développement urbains où l'urbanisation est récente. La localisation de ces établissements tient compte d'une prise en compte du système automobile (Brès in Dupuy et Geneau 2007). Pour les acteurs de la grande distribution, leur implantation répond à des besoins importants en foncier. Ils sont conçus pour favoriser un usage de l'automobile avec d'importantes surfaces dédiées au stationnement (figure 73) et leur localisation est également pensée pour favoriser une accessibilité automobile. Ainsi à Bonneval (Sud) Nesle (Nord-Est), Romorantin (Nord et Sud) et Crécy-la-Chapelle (Ouest), les commerces sont implantés en bordure de routes nationales ou de rocade de contournement. L'observation des modes d'inscription spatiale de la grande distribution commerciale révèle également d'autres modes d'implantation de ces équipements commerciaux comme nous le développons par la suite.

En parallèle, de ces derniers équipements commerciaux implantés dans de nouveaux secteurs d'urbanisation, les acteurs de la grande distribution s'intéressent aussi aux commerces situés en centre-ville ancien et (ou) dans des secteurs déjà urbanisés. Comme nous avons montré dans le chapitre 2 pour la France, nous observons aussi dans notre périmètre d'étude une réappropriation par ces acteurs des commerces de proximité présents dans les centres. Leur objectif est de poursuivre leur croissance économique, de fidéliser leur clientèle et de diversifier leur équipement commercial sur l'ensemble du territoire par le maintien de commerces de plus petite taille, telles les enseignes A2Pas, Simply market, Carrefour City. Ces supermarchés ou ces supérettes reprennent ainsi les codes et les fonctionnements de la grande distribution tout en étant intégrés à des formes traditionnelles de constructions. La figure 72 illustre l'insertion de supérettes dans le tissu urbain à Choisy-en-Brie et à Nesle. Elles sont ainsi implantées dans les centres-villes, dans des constructions anciennes. Ces supermarchés ou supérettes avec des surfaces de vente inférieures à 1 000 m<sup>2</sup>, voire à 400 m<sup>2</sup>, sont installés en remplacement d'épicerie gérées par des commerçants indépendants ou dans des locaux libres et vacants (Dupré 2014). La présence de ces surfaces de vente participe au renforcement de ces centralités et concourt au maintien d'une offre alimentaire de proximité.



Figure 71 | Evolution des espaces urbanisés et localisation des commerces alimentaires de la grande distribution dans les quatre terrains d'étude

### 2.3.2. Des rues commerçantes des centres des petites villes qui persistent

Les supermarchés situés à la périphérie des espaces urbanisés disposent généralement d'une surface de vente supérieure aux commerces de la grande distribution alimentaire situés dans

les centres. Cependant, l'observation des modes d'inscription spatiale des supermarchés dans les centres anciens révèle une forte co-présence de ces commerces avec d'autres magasins, équipements et services publics qui autorisent à les inscrire dans une offre beaucoup plus globale. Ces polarités de centres-villes organisées autour d'une multitude de commerces montrent la persistance de formes classiques et héritées d'aménagements. Elles correspondent à l'une des formes d'organisation des pôles de commerces de proximité structurants mis en avant dans notre typologie. Elles sont spatialement plus étendues, de composition plus complexe que les pôles précédemment analysés et s'organisent autour de rues commerçantes implantées dans le tissu bâti ancien.



Figure 72 | Des supérettes implantées dans le tissu urbain ancien à Choisy-en-Brie (77) à gauche et Bonneval (28) à droite  
Photos : Damien Delaville



Figure 73 | Supermarché SimplyMarket situé en périphérie de Nesle (80) à gauche et Supermarché Carrefour Market situé en périphérie de Bonneval (28) à droite  
Photos : Damien Delaville

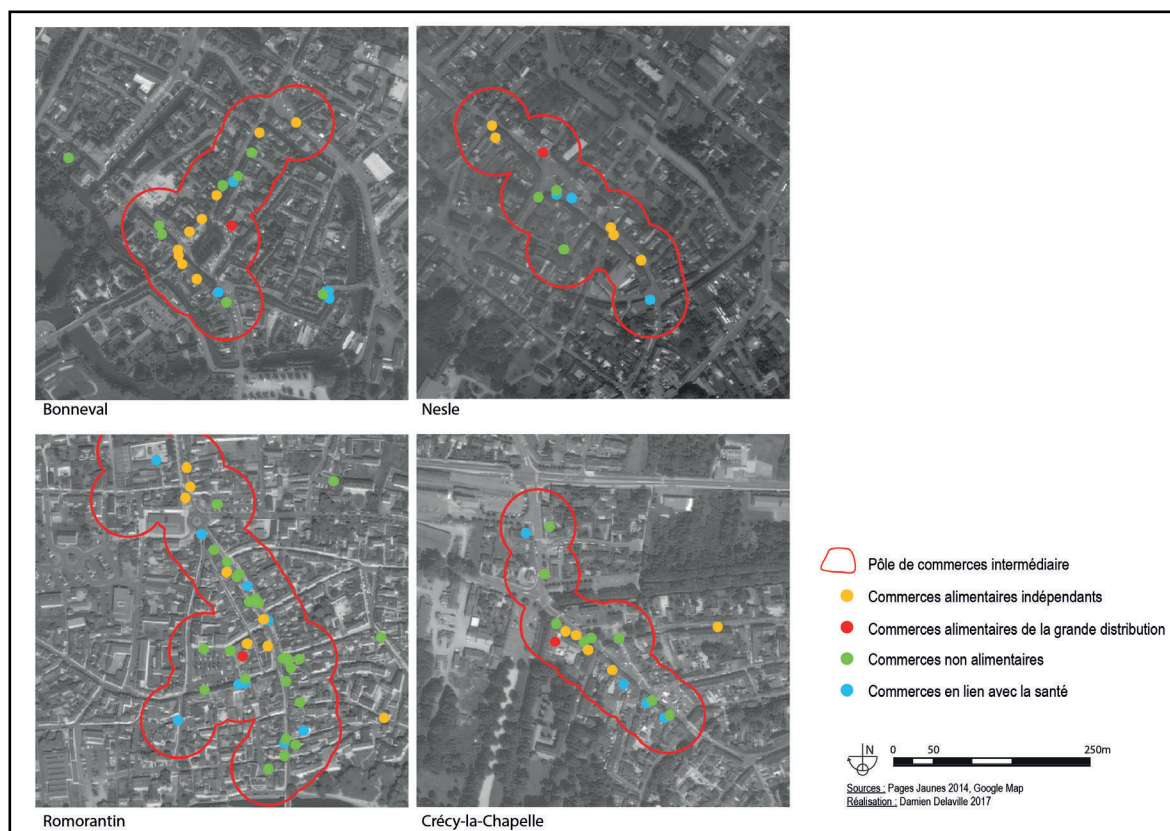
Les établissements humains du périmètre d'étude ne disposent pas tous d'une rue commerçante autour de laquelle l'offre commerciale s'organise, et ce sont majoritairement les bourgs et les villes qui en profitent majoritairement. Toutefois, même parmi les gros bourgs tous n'ont pas de rue commerçante active à l'image de Saint-Ay (45). Dans les classes d'établissements de taille inférieure, un tiers des bourgs, c'est-à-dire des établissements humains de 500 à 2 000 habitants disposent d'une rue commerçante, et aucun village ou hameau. Au-delà de leur attractivité commerciale, ces espaces constituent des lieux de promenades et de flânerie privilégiés des habitants des villages alentour. Les espaces publics de ces bourgs et villes sont ainsi le support de pratiques commerciales et de loisirs. Ponctuellement, ces centres peuvent également devenir le support d'évènements tels que des marchés (figure 74), des foires ou des brocantes qui leur confèrent une attractivité plus large dépassant le seuil de la proximité (Fleury 2016).



**Figure 74 | Jeudi matin, marché sur la place de la Mairie à Crécy-la-Chapelle (77)  
Photos : Damien Delaville**

Le repérage de ces rues commerçantes est réalisé à partir des pôles de commerces issus d'un inventaire précis et systématique de l'offre en commerces de proximité. Les zooms présentés à la suite reprennent la structure des pôles issus de cette méthode et sont complétés par un repérage effectué sur le terrain des commerces non pris en compte dans la phase de recensement. Chacun des terrains d'étude dispose d'au moins une rue commerçante qui, par son organisation, équivaut à un pôle de proximité structurant. Hormis le cas de l'intercommunalité de Crécy-la-Chapelle qui dispose de trois centres-villes disjoints, chacun des terrains est organisé autour d'une seule rue commerçante. Dans la communauté de communes du Pays Créçois, les espaces bâtis sont continus entre plusieurs communes, et chacun des anciens bourgs désormais réunis a conservé sa rue commerçante. Les pôles de

commerces sont localisés au droit de trois gares et centres anciens : Esbly, Montry et Crécy-la-Chapelle.



**Figure 75 | Localisation des commerces dans les rues commerçantes des quatre terrains d'étude**

Indépendamment du nombre d'habitants, les emprises spatiales des différentes rues commerçantes recensées à l'intérieur des terrains d'étude sont comparables. Ces pôles structurants de centre-ville s'étendent et se développent le long d'un axe principal où les commerces sont installés. Si la longueur de l'axe commercial est similaire, la composition des pôles varie, que ce soit en nombre, en taille ou en type de commerces (figure 75). Le centre-ville de Romorantin est ainsi le plus fourni en commerces, notamment non alimentaires tels que coiffeurs, soins de la personne, vêtements, tandis que celui de Nesle est le moins développé. Dans les cas de Nesle et Bonneval, les commerces sont plus espacés les uns par rapport aux autres. Ce constat ne traduit pas d'une insertion différente des commerces dans le bâti, mais constitue le reflet de l'évolution de l'offre commerciale traitée au Chapitre 4. La diminution du nombre de commerces dans ces espaces, mise en avant dans la littérature

scientifique (Taulelle 2012), que nous avons montré pour les dix dernières années, se formalise ici dans les rues commerçantes. Les enquêtes de terrain (figure 76 et 77) montrent dans le passé que les linéaires commerciaux ont été plus continus et fournis. Aujourd'hui, dans ces secteurs, on observe de nombreuses vitrines fermées ou laissées à l'abandon et affichant des panneaux « à vendre », des éléments qui traduisent une augmentation de la vacance de ces centres. Le travail de terrain mené montre que cette tendance est plus marquée, ou du moins plus visible dans ces centres-villes que dans les pôles de base ou les relais que nous avons vus précédemment. Cette rupture des linéaires commerciaux participe également à entraîner leur déclin. Ces polarités que sont les lieux les plus structurants apparaissent aujourd'hui comme des sites menacés, notamment avec le développement de supermarchés en périphérie.



Figure 76 | Commerces fermés dans la rue principale de Nesle (80)  
Photos : Damien Delaville



Figure 77 | Pharmacie fermée dans le bourg de Morée (41)  
Photo : Damien Delaville



## CONCLUSION DU CHAPITRE 5

Le chapitre 4 a montré une concentration des commerces dans les communes les plus peuplées. Ce chapitre a permis d'opérer à un zoom à l'échelle fine des entités commerciales et d'affiner les constats d'évolution des points de vente en les replaçant dans les dynamiques des espaces de vie. À partir de la notion de pôles de commerces, ce chapitre confirme que l'urbain dispersé, les commerces se localisent principalement dans les bourgs et les petites villes qui sont les plus peuplés. Au-delà de ce constat qui peut sembler convenu, il fait ressortir la diversité des structures et des lieux d'implantation des pôles de commerces dans l'espace public.

Ce chapitre met en évidence une disparition des commerces dans les hameaux, les villages et désormais dans quelques bourgs qui conduisent à accentuer la concentration du commerce dans certains lieux et à renforcer une hiérarchisation des espaces d'urbanisation dispersée. Dans les petites villes, les pôles de commerces se distribuent entre les quartiers. Les rues commerçantes demeurent actives dans les centres anciens et participent par leur attrait récréatif à l'attractivité de ces lieux. Les grandes surfaces participent également à ce maillage commercial et s'implantent aussi bien en entrée de ville, dans les nouveaux secteurs d'urbanisation ou dans les centres anciens, mais toujours en continuité des espaces habités. Dans les espaces urbanisés marqués par une forte dispersion, l'organisation de l'offre commerciale est multipolaire et s'appuie moins sur un lieu central. Les pôles de commerces sont de plus petite taille et se répartissent entre les différents bourgs voire dans quelques villages pouvant accueillir des commerces isolés.

## CONCLUSION DE LA PARTIE 2

La deuxième partie de cette thèse a porté sur l'offre commerciale de proximité en réalisant une analyse croisée de ses dynamiques à l'échelle des périmètres institutionnels et de ses formes d'intégration dans les espaces bâtis qui composent l'urbain dispersé. L'analyse de l'offre commerciale a montré que la distribution des pôles de commerces est liée aux « degrés de dispersion » des espaces bâtis. À l'image des grands pôles urbains, la structuration du commerce suit un gradient d'offre commerciale parallèle à un gradient de concentration de la population. Les fonctions se concentrent là où la population est la plus importante. Au-delà de ce constat qui peut sembler convenu, cette thèse montre que les espaces d'urbanisation dispersée ont une densité commerciale (points de vente de proximité par habitant) équivalente à celle des grands pôles urbains et que leurs usagers peuvent ainsi jouir d'une certaine forme d'autonomie.

Les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne ne disposent pas tous des mêmes dynamiques, et seuls les petites villes et certains gros bourgs ont une croissance de l'offre commerciale de proximité comparable à celle des grands pôles urbains. Les données agrégées font ressortir une dynamique de concentration du commerce depuis les villages vers les petites villes et les gros bourgs, et l'analyse des pôles de commerces a montré que seules les petites villes disposent aujourd'hui de rues commerçantes et d'un maillage de grandes surfaces. Les évolutions actuelles sont également révélatrices d'un affaiblissement du commerce alimentaire dans les espaces les plus diffus, composés de hameaux et de villages, qui traduisent un éloignement progressif des populations vis-à-vis des commerces. Cette tendance gagne désormais les bourgs les plus petits et révèle une perte de qualité de l'offre commerciale, ainsi qu'une augmentation de la vacance de commerces et services.

L'évolution de l'offre commerciale reflète également une adaptation des types et des formes de commerces aux changements des modes de vie. Considérant les dynamiques particulières des salons de coiffure, cette partie a montré que les dynamiques largement positives observées dans l'ensemble des espaces d'urbanisation dispersée sont semblables à celles des grands pôles. Cette offre tend à se développer et à se diffuser en s'implantant aussi bien dans des hameaux, des villages, des bourgs que dans des petites villes. Ces dynamiques tendraient également à montrer l'existence d'une homogénéisation des pratiques d'achats liés à ces

activités et par conséquent une diffusion des modes de vie urbains aux habitants de ces espaces.





# **PARTIE 3 : LES PRATIQUES DE MOBILITÉ RÉVÉLATRICES DE CENTRALITÉS DANS LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE**



## INTRODUCTION DE LA PARTIE 3

La deuxième partie de cette thèse a montré qu'au regard de leur population, les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne disposent d'une offre commerciale de proximité équivalente à celle des grands pôles urbains. Elle met ainsi en évidence un potentiel de fonctionnement autonome de ces espaces. Toutefois, les dynamiques observées dans ces espaces au cours des dix dernières années révèlent une diminution du nombre de points de vente, notamment dans le secteur des commerces alimentaires, et leur concentration dans les petites villes et les gros bourgs. Le renforcement de ces processus tend à impacter les pratiques d'achats, et plus généralement celles de mobilité.

Cette troisième partie se base sur les résultats des enquêtes menées dans les terrains d'étude et analyse l'ensemble des mobilités individuelles. Ces informations portant à la fois sur les mobilités et les représentations des usagers de leurs territoires sont rares, notamment dans ces espaces qui font face à une relative invisibilité dans les analyses géographiques et statistiques. Les données de mobilité recueillies lors des enquêtes sont différenciées autant en fonction du profil des usagers qu'au regard de leurs temporalités. Elles sont ainsi composées des déplacements quotidiens opérés au cours d'une journée-type, des pratiques d'achats, et plus généralement de l'ensemble des déplacements réalisés lors des douze derniers mois. Les pratiques de mobilité des enquêtés sont analysées à une très fine échelle permettant d'observer les déplacements de lieu à lieu. L'objectif est de mettre en lumière les réseaux de lieux référents, de définir leur capacité d'attraction, mais aussi le degré de dépendance des usagers des espaces d'urbanisation dispersée par rapport aux grands pôles urbains.

Dans cette partie l'analyse des pratiques de mobilité est différenciée en fonction de leurs temporalités. Tout d'abord, le chapitre 6 se concentre sur l'ensemble des mobilités quotidiennes afin de questionner la dépendance des usagers, notamment celle des actifs, au regard des



grands pôles urbains. Il révèle des formes de réciprocité des échanges opérés entre l'urbain dispersé et ces pôles. À partir de l'ensemble des activités réalisées quotidiennement, et des chaînes de déplacements opérées, ce chapitre met en évidence la diversité des parcours et des boucles de déplacements accomplis en fonction du nombre et du type de lieux fréquentés et des distances parcourues. Les pratiques d'achats seront analysées spécifiquement afin d'observer leur intégration au cœur de boucles de déplacements complexes ou pendulaires. Puis, dans le chapitre 7, l'analyse de l'ensemble des mobilités annuelles des enquêtés révèle la totalité des lieux fréquentés, la nature des motifs de déplacements et leur inscription spatiale variée. Les pratiques de mobilité des usagers ne se résument, ni à des relations de captivités vis-à-vis des grands pôles urbains, ni au contraire à un hyperlocalisme exacerbé. Le croisement des pratiques de mobilités avec les cartes mentales et les discours des usagers portant sur les représentations qu'ils se font des espaces fréquentés, permet alors de comprendre ce qu'est une ville.

## CHAPITRE 6 : LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS AU REGARD DES PRATIQUES D'ACHATS

À partir d'une analyse de l'offre commerciale, cette thèse a mis en évidence l'existence d'une relative indépendance des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne par rapport aux grands pôles urbains. Dans la continuité de ces observations, ce chapitre analyse l'autonomie et l'attractivité de ces espaces au regard des mobilités quotidiennes des usagers de ces espaces. L'objectif est de montrer la multiplicité des parcours réalisés et des lieux fréquentés quotidiennement afin de nuancer les visions réductrices mettant en avant la dépendance des habitants aux pôles urbains, ou au contraire un localisme exacerbé, et de proposer un renouvellement de ces représentations. Il s'agit d'analyser l'agencement dans le temps de l'ensemble des déplacements opérés au cours d'une journée à partir de la notion de boucles de déplacements. Les boucles correspondent-elles à la réalisation d'un ou plusieurs motifs ? Quelle est la place réservée aux achats dans ces déplacements ? Différents profils de mobiles émergent-ils ?

Pour ce faire, le présent chapitre se base sur les données issues d'une centaine d'entretiens réalisés auprès d'usagers dans les terrains d'étude de cette thèse. Ces résultats permettent d'avoir une vision fine de la structure de l'ensemble des déplacements effectués au cours d'une journée-type et de les replacer spatialement à une échelle intra-communale adaptée aux spécificités de l'urbain dispersé. À partir des parcours géolocalisés, une analyse des boucles de déplacements est menée. Celles-ci sont observées en fonction de leur complexité et du nombre d'activités qui les composent, ce qui permet de différencier des profils variés de

mobilité et de réinterroger les liens entre grands pôles et urbain dispersé. Enfin, cette analyse se poursuit en intégrant spécifiquement la question des pratiques d'achats qui donne à voir leur bonne intégration dans les déplacements quotidiens des actifs.

## **1. UNE APPROCHE QUALITATIVE DES MOBILITÉS**

Les données portant sur les mobilités individuelles sont rares car, issues de recensements individuels des pratiques comme ceux réalisés lors des Enquêtes Nationales Transports et Déplacements. En l'absence de données individuelles portant sur les mobilités dans les espaces d'urbanisation dispersée, nous avons réalisé une enquête de terrain afin de faire émerger des profils de déplacements et les relations qui se tissent entre les lieux constituant ces espaces. Plus d'une trentaine de personnes ont été enquêtées dans chacun des quatre terrains d'étude (Bonneval, Nesle, Romorantin et Crécy-la-Chapelle) durant les mois de février 2015, puis mai et juin 2016. Les enquêtes de terrain réalisées permettent la prise en compte des temporalités de déplacements, ainsi que l'ensemble des lieux fréquentés quotidiennement par les personnes interrogées. Ces questionnaires ont plus pour objectif de montrer une image qualitative de ces territoires plutôt que d'en présenter une vision exhaustive. La méthode d'enquête mise au point est développée dans cette section.

### **1.1. Enquête dans les terrains d'étude**

Le travail d'enquête a été réalisé en deux étapes. Pour commencer, une première série de questionnaires a été passée en 2015 dans la ville de Romorantin. L'objectif a consisté à tester la méthodologie d'enquête et la trame du questionnaire afin de la généraliser par la suite aux autres terrains. Cette première phase a mis en évidence la complexité de certaines questions (difficultés pour les personnes enquêtées à se souvenir des déplacements les plus banaux sur toute une année), mais aussi l'absence de certaines questions qui pourraient permettre d'affiner leur perception du territoire et leur point de vue relatif au fonctionnement de leurs mobilités. À la suite de ces retours, des modifications et ajustements ont été apportés au questionnaire afin de mieux répondre aux objectifs initiaux. Ainsi, pour les trajets les plus

courants, la question a été reformulée de manière à demander aux usagers de mentionner leurs déplacements sur une journée type. Il s'agit ainsi de faire ressortir les parcours effectués en priorité et le chaînage de leurs mobilités au cours de la journée. Des questions ouvertes ont été introduites portant sur la qualité de leurs mobilités, leurs pratiques commerciales, leur connaissance du territoire et sur l'idée qu'ils s'en font. Du fait de ces modifications, les éléments issus de l'enquête de Romorantin n'ont pas pu être traités de manière identique à ceux des autres terrains. Ainsi, l'analyse des boucles de déplacements dans les mobilités quotidiennes n'a été possible que pour les trois derniers terrains.

Le questionnaire que nous avons fait passer lors des enquêtes à Crécy-la-Chapelle, Bonneval et Nesle comporte 4 pages (voir en annexe). Il porte sur les déplacements types réalisés durant une journée banale et sur les déplacements plus exceptionnels effectués régulièrement ou ponctuellement par les usagers durant l'année écoulée, et sur leurs pratiques d'achats (en magasins et par internet). Durant la phase de remplissage du questionnaire effectuée, en face à face, un entretien semi-directif est mené conjointement. Il vient compléter le discours porté par les personnes interrogées en permettant de recueillir des éléments qualitatifs sur la nature de leurs déplacements, leur connaissance du terrain et sur ce qu'elles considèrent comme faisant partie de leur territorialité. La réalisation d'une carte mentale affirme cette représentation. Le temps consacré pour chacun des enquêtés a été d'environ 20 minutes, et les résultats des travaux exploratoires issus de ces trois terrains sont ici analysés de manière conjointe et comparée afin de faire émerger les points communs à chacun d'eux, mais aussi leurs spécificités propres.

### **1.1.1. Une enquête par questionnaire et entretien**

La réalisation d'enquêtes de terrain dans des espaces d'urbanisation dispersée, par définition peu peuplés, pose des difficultés pour constituer un panel suffisamment étoffé de personnes à interroger, et significativement représentatif des usagers du territoire. Afin de maximiser le nombre de personnes rencontrées et de diversifier leur profil, les enquêtes ont été réalisées dans le bourg ou la ville principale de chacune des intercommunalités en se positionnant dans l'espace public, généralement sur la place principale. Dans chacun des terrains, les enquêtes ont été réalisées en journée, durant des jours ouvrés et le week-end, sur une plage horaire comprise entre 8h et 19h. Il s'est agi ainsi de pouvoir rencontrer indifféremment les personnes habitant sur le territoire et celles s'y rendant de manière plus occasionnelle pour,

par exemple, réaliser des achats. Au terme de chaque questionnaire, la troisième personne croisée au sein de l'espace public est abordée afin de lui demander son accord pour répondre à cette enquête. En cas de réponse négative, la personne suivante croisée est interpellée, et ainsi de suite. Durant les heures creuses, il est arrivé de devoir attendre plusieurs dizaines de minutes avant d'être en situation de rencontrer des passants dans l'espace public.

A l'occasion de ces séances de terrain, l'accueil réservé par les personnes enquêtées a été bienveillant et le contact s'est avéré plutôt facile, au point qu'une personne sur deux a répondu positivement aux sollicitations. Les enquêtés se sont montrés en outre plutôt assez fiers que nous nous intéressions à leur territoire, à leur vie. La posture retenue et la manière de se présenter se sont avérées importantes et ont influencé le déroulement du travail. Plusieurs approches ont été testées et mises en œuvre. L'évocation d'un travail de recherche conduit dans le cadre d'un doctorat a généralement bloqué l'entrée en contact et le déroulement de l'échange attendu, les personnes ne connaissant pas ce niveau universitaire. Il en a été de même pour la notion d'aménagement du territoire, plutôt assimilée à des questions d'urbanisme éloignées du contenu de notre questionnaire. Finalement, une dénomination plus passe-partout a été retenue en faisant valoir la situation d'« étudiant en géographie » et, lorsque les échanges le permettaient, en fournissant plus de détails sur notre cursus universitaire et en mettant en avant l'intérêt que présentait ce questionnaire dans l'accomplissement de ce travail de thèse. Autre observation, la manière de s'habiller a également eu un impact déterminant dans la réussite de cette phase d'enquête. Lors des premiers jours, nous avons privilégié une tenue plutôt habillée suscitant un certain évitement de la part de personnes qui nous ont assimilés à un prospecteur ou un commercial. Finalement, une tenue plus décontractée a permis d'augmenter substantiellement le taux d'acceptation à répondre à nos sollicitations.

### **1.1.2. Principaux apports méthodologiques : un panorama précis de l'ensemble des mobilités jusqu'à une échelle intra-communales**

La mise en œuvre de ce questionnaire a permis de dépasser l'une des principales limites de l'analyse classique des mobilités dans les espaces d'urbanisation dispersée. L'objectif a ainsi consisté à déplacer le curseur d'analyse, passant de la maille communale à l'intra-communal. Il ne s'est pas agi de savoir si les déplacements s'effectuent entre telles et telles communes ou à l'intérieur d'une commune, mais plutôt entre quels quartiers, quels espaces

bâties de quelles communes. Pour ce faire, les questions posées aux personnes enquêtées ont intégré des composantes sur la localisation précise des origines et destinations de chaque déplacement (figure 78). La cartographie de ces mobilités a permis de faire émerger les lieux forts, structurant ces espaces au regard des pratiques de déplacements. Dans des espaces aux morphologies fragmentées, elle rend compte des caractéristiques des déplacements et des enjeux qui les sous-tendent.

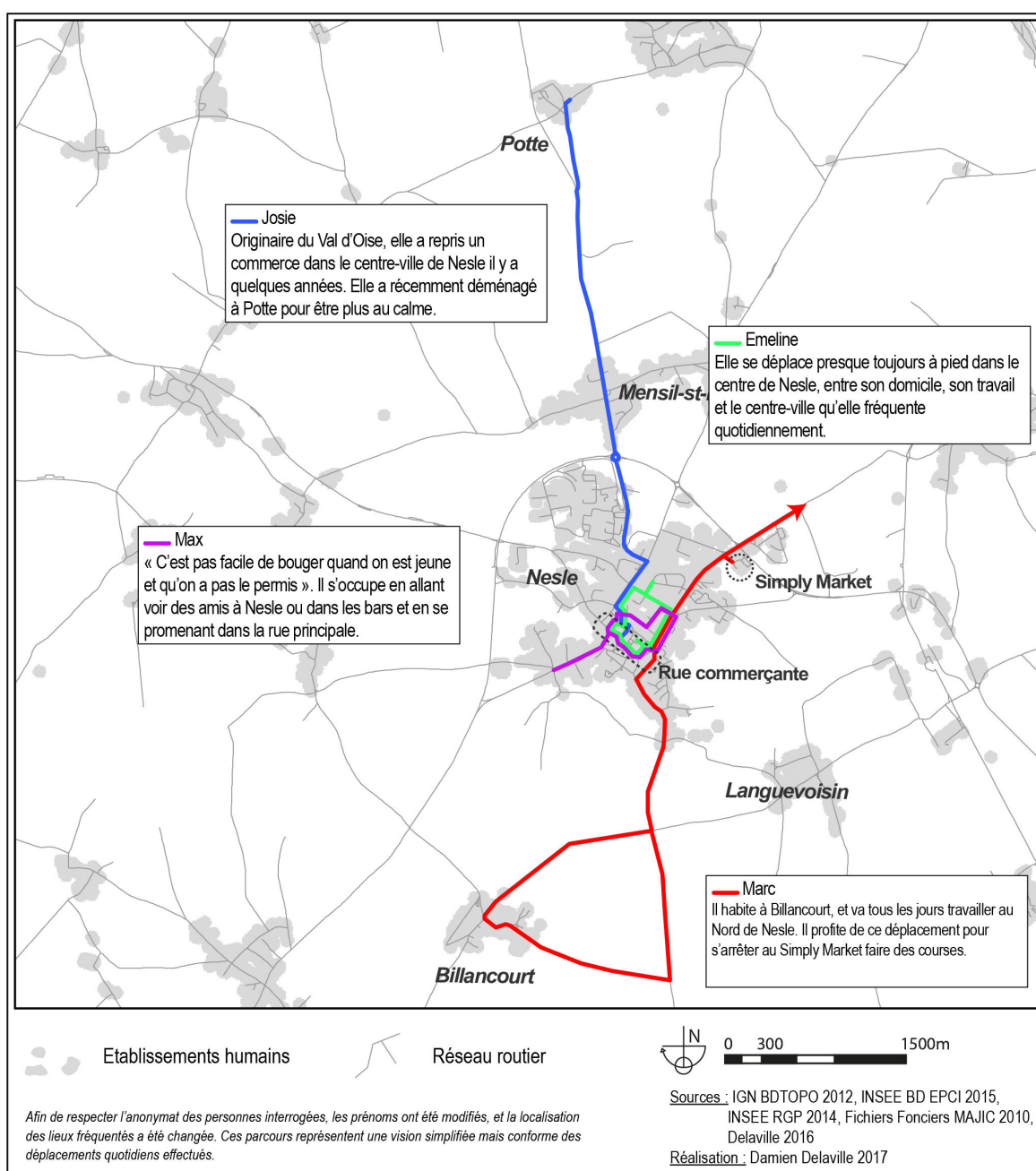


Figure 78 | Exemple de parcours quotidiens réalisés par des personnes interrogées à Nesle (extraits des résultats de l'enquête de terrain)

Concernant les mobilités quotidiennes et à finalités commerciales, nous avons demandé à chaque personne interrogée d'associer un repère géographique au nom de la commune (nom de rue, lieu-dit, nom de commerce) permettant de le localiser a posteriori les lieux sur une carte. Ce travail fin de spatialisation a permis de mettre en évidence les relations opérées entre plusieurs lieux, ou à l'intérieur d'un même espace bâti, d'offrir la possibilité de caractériser au mieux les mobilités intra-communales, et aussi, de comprendre les logiques spatiales entourant les chaînages de déplacements.

### **1.1.3. Difficultés rencontrées : le choix des enquêtés**

Au vu du nombre d'habitants et d'usagers présents dans les espaces les plus dispersés, il s'est avéré très compliqué de croiser régulièrement des personnes différentes, aussi avons-nous concentré nos enquêtes dans le bourg ou la ville le plus important de chaque intercommunalité. En raison de leur organisation et de leur fonctionnement, il a été difficile d'étendre ces enquêtes aux villages et hameaux encore moins peuplés, où les piétons sont encore plus rares sur l'espace public. Il restait à opérer à un changement méthodologique et à aller directement à la rencontre de personnes à leur domicile, ce qui aurait soulevé au final des interrogations quant à la représentativité de l'échantillon. L'inclusion de ces espaces aurait également posé la question de la représentativité de l'échantillon et du nombre de questionnaires à réaliser par rapport à ceux passés dans les bourgs.

Les personnes rencontrées dans les bourgs et les petites villes sont d'origines géographiques diverses. Certaines habitent sur le lieu même de l'enquête, tandis que d'autres vivent dans un village, dans un grand pôle ou dans du diffus proches ou au contraire éloignés de plusieurs dizaines de kilomètres. Les motifs de leur présence sur le terrain (visite familiale, réalisation d'achats, travail, balade,...) qui a permis leur rencontre sont multiples et s'inscrivent généralement dans une pratique de déplacement. Nous avons observé le fait que les personnes soient en situation de déplacement au cours de l'entretien améliore leur capacité à se remémorer les processus qui les animent et à repositionner leurs mobilités. Dans le questionnaire, les mobilités sont abordées sous trois angles : 1/les pratiques d'achats, 2/les déplacements au cours d'une journée type, 3/les déplacements exceptionnels. Les questions peuvent ainsi se recouper dans les cas d'achats quotidiens ou très réguliers (questions 1 et 2) ou de pratiques plus exceptionnelles (questions 1 et 3). Pourtant, d'une question à l'autre, les réponses peuvent varier ou ne pas se recouper. Par exemple, dans la question 1, lorsque les personnes

enquêtées expliquent à partir de quel lieu elles effectuent leur déplacement pour se rendre à la boulangerie ou à une supérette, la majorité des réponses énonce le domicile, alors qu'à la suite dans la question 2, lorsqu'on les interroge sur leur chaînage de déplacements quotidiens, les mêmes pratiques commerciales s'inscrivent dans des déplacements entre le travail et le domicile, ou encore dans le cadre d'activités périscolaires, mais rarement directement depuis le domicile. L'échange engagé parallèlement au remplissage du questionnaire permet de rendre compte et d'expliquer ces écarts. Nous notons également que la question 2 permet souvent de faire émerger des mobilités pour commerces, oubliées dans la question 1. Bien qu'involontaires, ces oublis font apparaître que nous ne pouvons pas viser l'exhaustivité de la connaissance des pratiques au travers de ces enquêtes, les personnes ayant tendance, la routine aidant, à omettre ou négliger inconsciemment certains déplacements, ou encore à en valoriser certains par rapport à d'autres. Ces résultats offrent cependant une vision assez complète de pratiques et de formes d'appropriation de l'espace qu'aucune base ne peut nous apporter.

**Note :**

Les terrains d'étude étant peu peuplés, il est nécessaire de modifier en surface certaines informations afin de préserver l'anonymat des personnes enquêtées dans cette thèse. Aussi, les prénoms ont été changés, les secteurs d'activités des personnes ont été simplifiés, les représentations cartographiques ont été modifiées pour ne pas permettre de localiser le vrai lieu de résidence. Les traitements statistiques qui reposent sur l'agrégation de ces données sont quant à eux basés sur des données réelles qui ne permettent pas de trahir cet anonymat.

## 1.2. Un panel d'utilisateurs principalement composé d'actifs

Avant de proposer une analyse des données du questionnaire, nous mettons ici en avant les caractéristiques socio-démographiques des personnes interrogées en fonction des terrains afin de faire émerger des typologies de mobiles.



### 1.2.1. Des caractéristiques socio-démographiques variées en fonction des terrains

Environ trente questionnaires ont été réalisés dans chacun des trois terrains d'étude mis en avant dans ce chapitre (tableau 18). En dehors de Bonneval, les personnes interrogées sont principalement des femmes, et dans chacun des terrains, ce sont majoritairement des actifs dont le niveau de qualification est faible qui ont participé à l'enquête. Le profil des enquêtés varie sensiblement en fonction des terrains et traduit leurs différences. Ainsi, le nombre de chômeurs rencontré est plus important à Nesle, alors que c'est ici que le taux de chômage des actifs est le plus important<sup>30</sup>. Concernant l'âge, les enquêtés rencontrés à Bonneval sont jeunes (moins de 50 ans), ceux de Crécy-la-Chapelle ont un profil d'actifs confirmés (30 à 50 ans) et ceux de Nesle sont plus âgés (plus de 50 ans). Seul le nombre de retraités rencontrés s'est avéré identique sur l'ensemble des territoires.

### 1.2.2. Des usagers qui se différencient en fonction de l'origine et de la destination de leurs déplacements

En plus des caractéristiques diversifiées des enquêtés liées à leur âge, leur statut professionnel, les questionnaires font émerger des pratiques et des rapports multiples et variés aux terrains. Certains enquêtés n'habitent pas dans un des terrains d'étude et la méthodologie d'enquête a permis de multiplier les profils des enquêtés. Cinq degrés de pratique du territoire sont constitués en fonction du statut, du lieu d'habitation et de l'éventuel lieu de travail, à savoir les « habitants et actifs du terrain », les « habitants non actifs », les « habitants travaillant en dehors du terrain », les « actifs non résidants sur le terrain », et les « personnes de passage ». Nous retrouvons ces classes dans chacun des terrains d'étude et leur représentativité est similaire alors que des profils socio-économiques dominants émergent au sein de ces catégories (tableau 19).

La catégorie des personnes exceptionnellement « de passage » sur le territoire est minoritaire (4 personnes sur l'ensemble des terrains). Les quatre autres catégories se répartissent de manière équivalente dans l'échantillon et représentent chacune environ 25 % des enquêtés.

---

<sup>30</sup> Selon l'INSEE, en 2014, le taux de chômage des actifs est de 18 % à Nesle, 13,5 % à Bonneval et de 9,7 % à Crécy-la-Chapelle.

Terrain	Genre	Âge	Niveau de formation (INSEE)	Statut
<b>Bonneval</b> - 32 questionnaires - Degré Dispersion des espaces bâtis : 1	Femme : 13 Homme : 19	15-30 ans : 9 30-50 ans : 15 50-60 ans : 3 60 ans et + : 5	V : 14 IV : 9 III : 5 II et I : 4	Actifs : 25 Chômeur : 1 Retraités : 5 Étudiant : 1
<b>Nesle</b> - 30 questionnaires - Degré Dispersion des espaces bâtis : 2	Femme : 19 Homme : 11	15-30 ans : 5 30-50 ans : 7 50-60 ans : 9 60 ans et + : 9	V : 15 IV : 5 III : 2 II et I : 8	Actifs : 19 Chômeurs : 6 Retraités : 5
<b>Crécy-la-Chapelle</b> - 30 questionnaires - Degré Dispersion des espaces bâtis : 4	Femme : 21 Homme : 9	15-30 ans : 5 30-50 ans : 12 50-60 ans : 6 60 ans et + : 7	V : 11 IV : 8 III : 6 II et I : 5	Actifs : 25 Chômeur : 1 Retraités : 4

**Tableau 18 | Caractéristiques des personnes interrogées dans trois terrains d'études**  
Réalisation : Damien Delaville

### Niveau de formation (INSEE)

Niveau V : sorties après l'année terminale de CAP ou BEP ou sorties de 2nd cycle général et technologique avant l'année terminale (seconde ou première).

Niveau IV : sorties des classes de terminale de l'enseignement secondaire (avec ou sans le baccalauréat). Abandons des études supérieures sans diplôme.

Niveau III : sorties avec un diplôme de niveau Bac + 2 ans (DUT, BTS, DEUG, écoles des formations sanitaires ou sociales, etc.).

Niveaux II et I : sorties avec un diplôme de niveau supérieur à bac+2 (licence, maîtrise, master, dea, dess, doctorat, diplôme de grande école).

### Degré de Dispersion

Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.

Les personnes interrogées résidant dans les terrains d'étude ont en majorité un niveau d'étude pré-bac. La catégorie des « habitants non actifs » est composée de retraités et dans une moindre mesure de chômeurs. La catégorie « habitants et actifs du terrain » et celle des « habitants travaillant en dehors du terrain » sont principalement composées d'actifs âgés de 30 à 50 ans avec des enfants. Ces derniers travaillant hors du territoire se rendent principalement dans de grands pôles urbains (Paris, Amiens, Marne-la-Vallée,...) ou dans des petites villes des espaces d'urbanisation dispersée (Ham, Coulommiers, Tergnier,...).

À l'inverse, les « actifs non résidents sur le terrain » sont majoritairement de jeunes actifs sans enfants disposant d'un diplôme de l'enseignement supérieur et résidant principalement dans des pôles urbains situés à proximité des terrains d'étude (Chartres, Amiens, Etampes,...).

Profil	Genre	Âge	Niveau de formation (INSEE)	Statut
Habitant et actif du terrain : 27 %	Femme : 51 % Homme : 49 %	15-30 ans : 12 % 30-50 ans : 52 % 50-60 ans : 24 % + 60 ans : 12 %	V : 48 % IV : 20 % III : 16 % II et I : 16 %	Actif : 100 %
Habitant non actif : 22 %	Femme : 45 % Homme : 55 %	15-30 ans : 20 % 30-50 ans : 10 % 50-60 ans : 0 % + 60 ans : 70 %	V : 80 % IV : 20 %	Chômeur : 30 % Retraité : 60 % Étudiant : 10 %
Habitant, actif en dehors du terrain : 23 %	Femme : 52 % Homme : 48 %	15-30 ans : 14 % 30-50 ans : 57 % 50-60 ans : 19 % + 60 ans : 10 %	V : 38 % IV : 33 % III : 19 % II et I : 10 %	Actif : 100 %
Actif non résidant sur le terrain : 23 %	Femme : 57 % Homme : 43 %	20-30 ans : 38 % 30-50 ans : 24 % 50-60 ans : 33 % 60 ans et + : 5 %	V : 29 % IV : 19 % III : 19 % II et I : 33 %	Actif : 100 %
De passage : 5 %	Femme : 40 % Homme : 60 %	20-30 ans : 20 % 30-50 ans : 40 % 50-60 ans : 20 % + 60 ans : 20 %	V : 80 % IV : 0 % III : 0 % II et I : 20 %	Actif : 60 % Retraité : 20 % Autre : 20 %

**Tableau 19 | Caractéristiques des personnes interrogées dans les trois terrains d'étude en fonction des lieux de résidence, de travail et du statut professionnel**

Réalisation : Damien Delaville

## 2. LES PRATIQUES QUOTIDIENNES ANALYSÉES AU PRISME DES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS

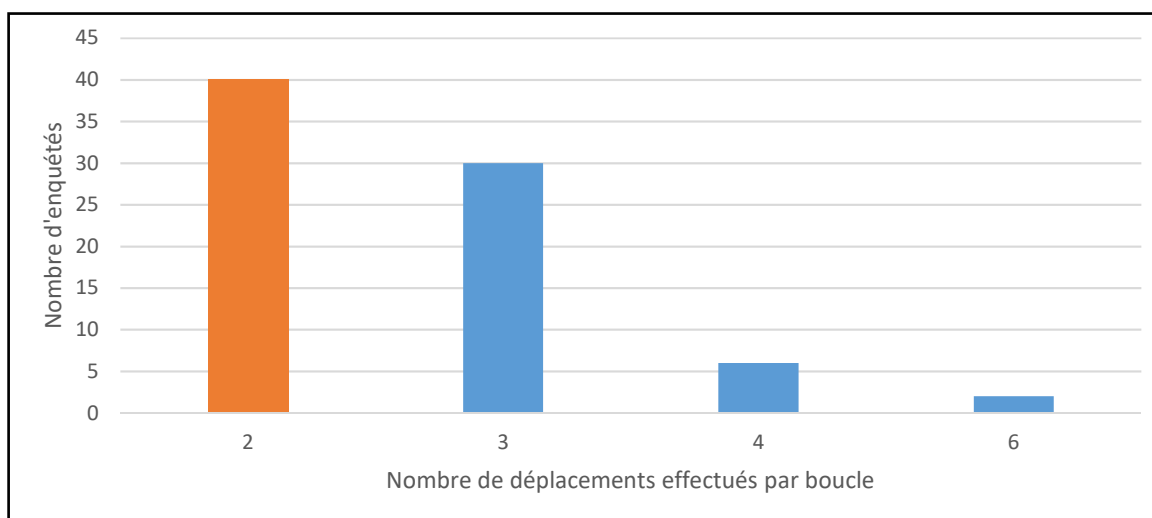
Les enquêtes réalisées dans les terrains d'étude de Crécy-la-Chapelle, Bonneval et Nesle nous informent de manière fine sur les mobilités de 92 individus habitant ou travaillant dans ces espaces d'urbanisation dispersée. Cette section s'intéresse aux déplacements quotidiens. L'objectif de cette section est de voir si, en fonction des profils des mobiles ou des terrains d'étude, les pratiques de mobilités sont similaires. Leur analyse réalisée sous l'angle de boucle de déplacements (Bellanger et Marzloff 1996, Cirillo et Hubert 2003, Hani 2009, Drevelle 2012) permet de saisir l'ensemble des lieux fréquentés et les stratégies de mobilités mises en œuvre selon les motifs. Ainsi, l'observation des lieux fréquentés, celle des changements modaux opérés et des logiques d'enchaînement des mobilités, mais également celle des liens entretenus au cours de la journée avec le lieu d'habitation, permet de mettre en relief les espaces vécus par les personnes interrogées et de faire émerger des pratiques multi-échelles.

### 2.1. Multiplicité des pratiques de mobilités

Une chaîne de déplacements se définit comme une séquence de déplacements (Ortuzar et Willumsen 2011), tandis qu'une boucle de déplacements se présente comme l'ensemble des déplacements inclut entre un départ et un retour au domicile. Une boucle est donc toujours composée de plusieurs chaînes et sa décomposition s'effectue à partir du déplacement correspondant au motif principal de la chaîne (CERTU 2008).

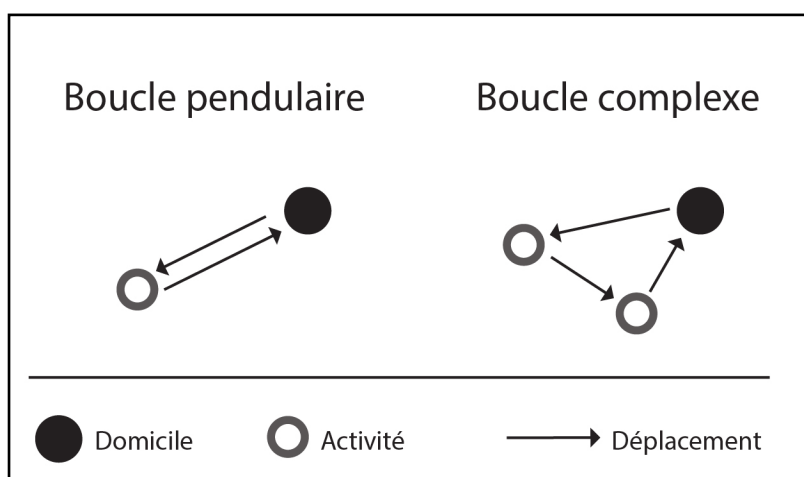
Les personnes enquêtées ont des pratiques de déplacements quotidiennes contrastées tant au niveau du nombre de déplacements (figure 80), que des distances parcourues. L'analyse de la composition des boucles de déplacements est intéressante, car elle met en évidence les pratiques spatiales des individus ainsi que les stratégies mises en place pour parcourir le territoire et combiner plusieurs motifs de déplacements. Parmi les personnes interrogées, 40, soit près de la moitié d'entre elles, indiquent ne fréquenter qu'un seul lieu autre que leur domicile au cours d'une journée. Il s'agit donc de boucles de déplacements qui ne contiennent qu'un motif et consistent en un aller-retour. Ces boucles seront nommées ici « boucles pendulaires » (figure 79). Les autres personnes interrogées font état de boucles de

déplacements plus complexes intégrant de deux à cinq activités<sup>31</sup> entre le départ et le retour à leur domicile (soit entre 3 et 6 déplacements). Dans les terrains d'étude, ces « boucles complexes » (figure 79) sont majoritairement composées de trois déplacements, soit deux activités (figure 80). Il s'agit majoritairement de boucles mêlant travail et achats, ou travail et établissement scolaire des enfants. De manière plus exceptionnelle, il peut y avoir un changement modal au cours d'une boucle.



**Figure 80 | Nombre de déplacements effectués quotidiennement par les personnes interrogées**

Réalisation : Damien Delaville



**Figure 79 | Typologie des boucles de déplacements**

Réalisation : Damien Delaville

<sup>31</sup> Le terme d'activité est générique et est utilisé dans les études portant sur les boucles de déplacements. Il correspond à un lieu où la personne se rend pour un motif principal. Il peut s'agir du travail, d'achats, de loisirs, d'une rencontre familiale ou amicale, etc.

### 2.1.1. Des mobilités réciproques entre l'urbain dispersé et les grands pôles

Dans les terrains d'études, la différenciation des mobiles en fonction des lieux de résidence et de travail, du statut professionnel, mais également du nombre de déplacements parcourus quotidiennement permet de différencier quatre types de territorialités quotidiennes des usagers (voir les figure 81, 82 et 83).

Le premier profil est celui de la proximité relative associée à la pratique renforcée de la marche à pied, porté par les personnes habitant et travaillant dans le terrain d'étude (**2p et 2c**) et les habitants non actifs (**1p et 1c**). Bien que les lieux de résidence de ces personnes soient variés, allant de l'habitat diffus à la petite ville, les destinations quotidiennes intègrent systématiquement le bourg principal ou la petite ville du terrain d'étude, faisant ressortir des **centralités liées à l'hyperproximité**. Il s'agit aussi bien de boucles pendulaires que complexes réalisées au sein du terrain d'étude. Le deuxième profil de mobiles met pour sa part en évidence une **centralité inversée** des espaces d'urbanisation dispersée. Il révèle la polarisation principalement par l'emploi que certains lieux peuvent exercer sur des personnes habitant dans de grands pôles urbains (**4p et 4c**). Cette catégorie est principalement composée de jeunes actifs résidants dans des grands pôles urbains situés à proximité des terrains d'études, notamment à Chartres, Blois, Meaux, Paris, et Amiens, mais travaillant dans les bourgs principaux ou petite ville des terrains d'étude, et dont les boucles de déplacements, pendulaires ou complexes s'appuient sur l'utilisation de l'automobile. Plus de la moitié d'entre eux parcourent plus de 50 km par jour. Le choix du lieu de résidence est lié à une volonté de vivre dans une grande ville. Le troisième profil intègre des actifs résidants dans les terrains d'étude et travaillant en dehors dans des grands pôles urbains tels qu'Amiens, Chartres, Meaux, Blois, Tours, ou, dans des petites villes des espaces d'urbanisation dispersée, telles que Châteaudun ou Tergnier situées à l'extérieur des terrains d'études. Ces déplacements, qui ont pour principal motif le travail, correspondent en moyenne à des boucles pendulaires d'environ 40km parcourues en voiture (**3p**). Ce profil de mobiles a fait émerger des **centralités externes** de diverses natures. Enfin, le dernier profil est composé d'actifs résidants dans les espaces d'urbanisation dispersée et travaillant quotidiennement à Paris. Ces déplacements sont généralement multimodaux et en grande partie réalisés via les transports en commun. Ce sont des boucles de déplacements complexes (**3c**) intégrant plusieurs chaînes de déplacements dessinant des **centralités extraterritoriales** de boucles qui s'appuient sur les grands pôles régionaux ou les grands axes de transports situés à proximité des terrains d'étude, tels que Chartres, Orléans, ou la

gare TGV Haute Picardie, afin d'accéder à un mode de transport en commun interrégional.

L'analyse des pratiques de mobilité quotidiennes fait émerger une multiplicité de lieux organisés en réseau, et montre que les liens entre les espaces d'urbanisation dispersée et les grands pôles urbains ne se caractérisent pas par une dépendance, mais s'inscrivent dans une forme de réciprocité.

### 2.1.2. Une inégalité des individus face aux déplacements

Les quatre profils de mobilités que nous venons de présenter sont présents dans chacun des terrains d'étude et les caractéristiques de ces déplacements y sont semblables. Les figures 82 et 83 révèlent pour leur part la multiplicité des échelles d'inscription spatiale des boucles de déplacement. Elles spatialisent sur Nesle et Bonneval les boucles de déplacements de quatre

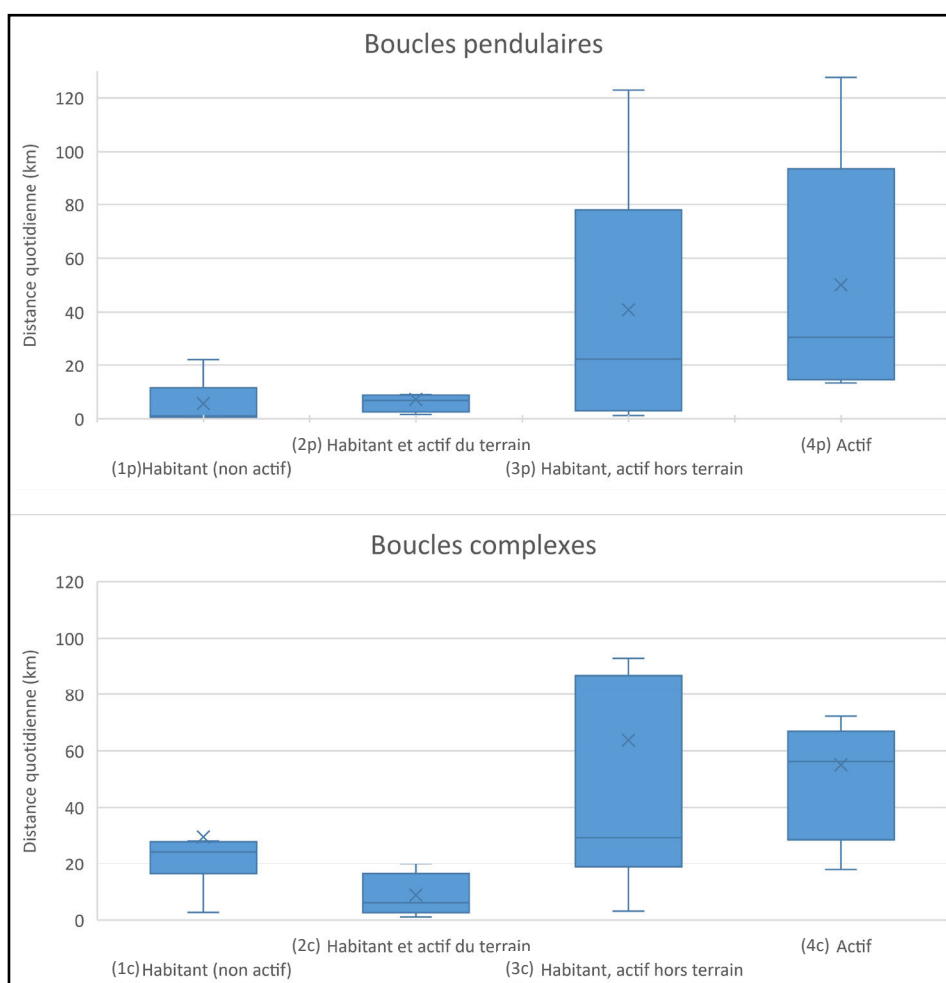


Figure 81 | Distance des boucles pendulaires et complexes en fonction des lieux de résidence et de travail des usagers interrogés dans les trois terrains d'études (Damien Delaville)

individus appartenant à des profils différents. Les boucles de déplacements représentées à Nesle y apparaissent pendulaires, alors qu'elles sont complexes à Bonneval.

Les habitants non actifs interrogés sont majoritairement des personnes âgées. L'analyse de leurs mobilités fait ressortir la fragilité de ces personnes au regard des modes de transports dont ils disposent et de la complexité de leurs déplacements. Une grande partie des déplacements est effectuée à pied ou au moyen des transports en commun, alors que l'automobile est utilisée par moins de 20 % des enquêtés. Les pratiques d'achats sont le principal motif de mobilités. La non-utilisation de l'automobile est rarement un choix et reflète généralement un manque de moyens financiers des habitants concernés, ou une absence de permis de conduire. Les déplacements de Ludovic et Bernard sur les figures 82 et 83 traduisent ces difficultés à se déplacer et leur dépendance au regard d'une offre en transport en commun déficiente et souvent inefficace de surcroît.

Les actifs relevant des espaces d'urbanisation dispersée travaillant dans des pôles urbains éloignés, notamment à Paris, privilégient pour leur part le recours aux transports en commun, ou encore l'accomplissement de déplacements alternant automobile et transports en commun. Les boucles complexes traduisent ces changements de modes. Pour les actifs travaillant à Paris, le recours aux transports en commun relève principalement de facilités d'accès, tandis que pour ceux travaillant en région parisienne, cela traduit davantage de contraintes financières à l'exemple de Slimane (figure 83) qui fait ressortir les contraintes liées à l'usage des transports en commun. Pour les actifs réalisant en automobile des navettes vers ou en dehors des terrains d'étude, la perception des mobilités n'est pas univoque. Ainsi, certains comme Kevin (figure 82) mettent en avant la facilité à se déplacer en voiture avec une absence d'embouteillage, alors que d'autres comme Sandrine (figure 82) pointent le coût financier et la durée de ces déplacements.

Les pratiques de déplacements des actifs travaillant et habitant dans le même terrain d'étude sont également très variables, notamment en fonction des moyens financiers dont ils disposent. Alors que la majorité de ces enquêtés mettent en avant le confort de cette proximité qui se traduit généralement par des déplacements à pied ou en automobile et la possibilité de retourner à son domicile le midi, d'autres doivent composer avec un réseau de transport en commun local qu'ils ne trouvent pas suffisamment dense, et développent des stratégies individuelles malgré des contraintes de distances.



« Je n'ai pas le permis, je dois me débrouiller comme je peux. [...] j'ai un vieux scooter que j'ai débridé pour qu'il roule plus vite. Je ne peux rien faire sans lui. [...] J'habite dans un petit village à la périphérie de Crécy, dans un studio. Le matin je vais au travail pour 8h, dans une entreprise dans le centre de Crécy, je mets 10 à 15minutes en scooter. Je fais le ménage jusqu'à 12h. Après c'est serré, j'ai mon deuxième travail qui commence à 13h à Coulommiers. Je vais rapidement au Carrefour City [10 minutes en scooter]. Il est petit, il y a pas trop de monde aux caisses ça va vite. Je prends un sandwich pour le midi et à manger pour le soir, mais rien de frais ou de gros, car ça reste tout l'après-midi dans le coffre de mon scooter, puis je mets encore 25 minutes pour arriver. Généralement je suis à l'heure, mais ça m'arrive d'être en retard. » Franck, 60 ans, agent d'entretien à Crécy

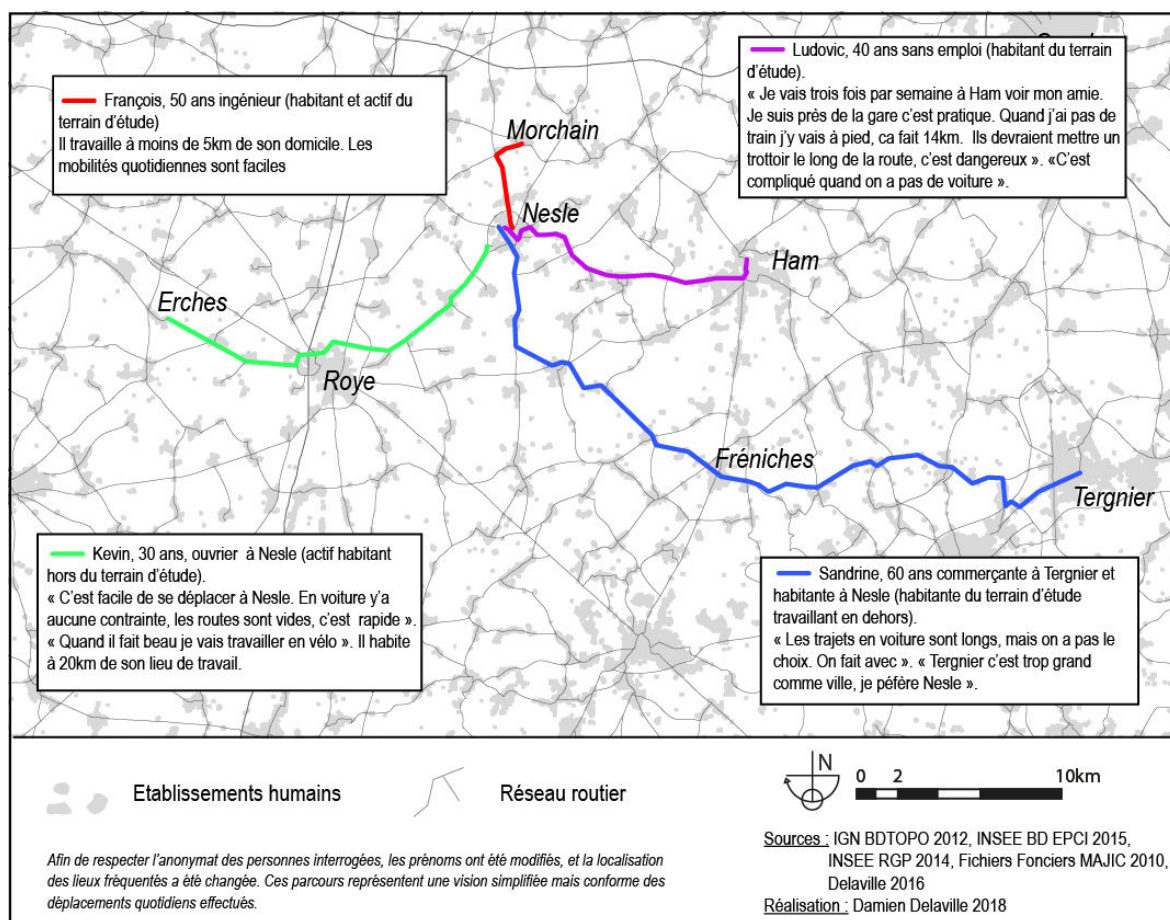


Figure 82 | Exemples de 4 boucles pendulaires à Nesle (80)

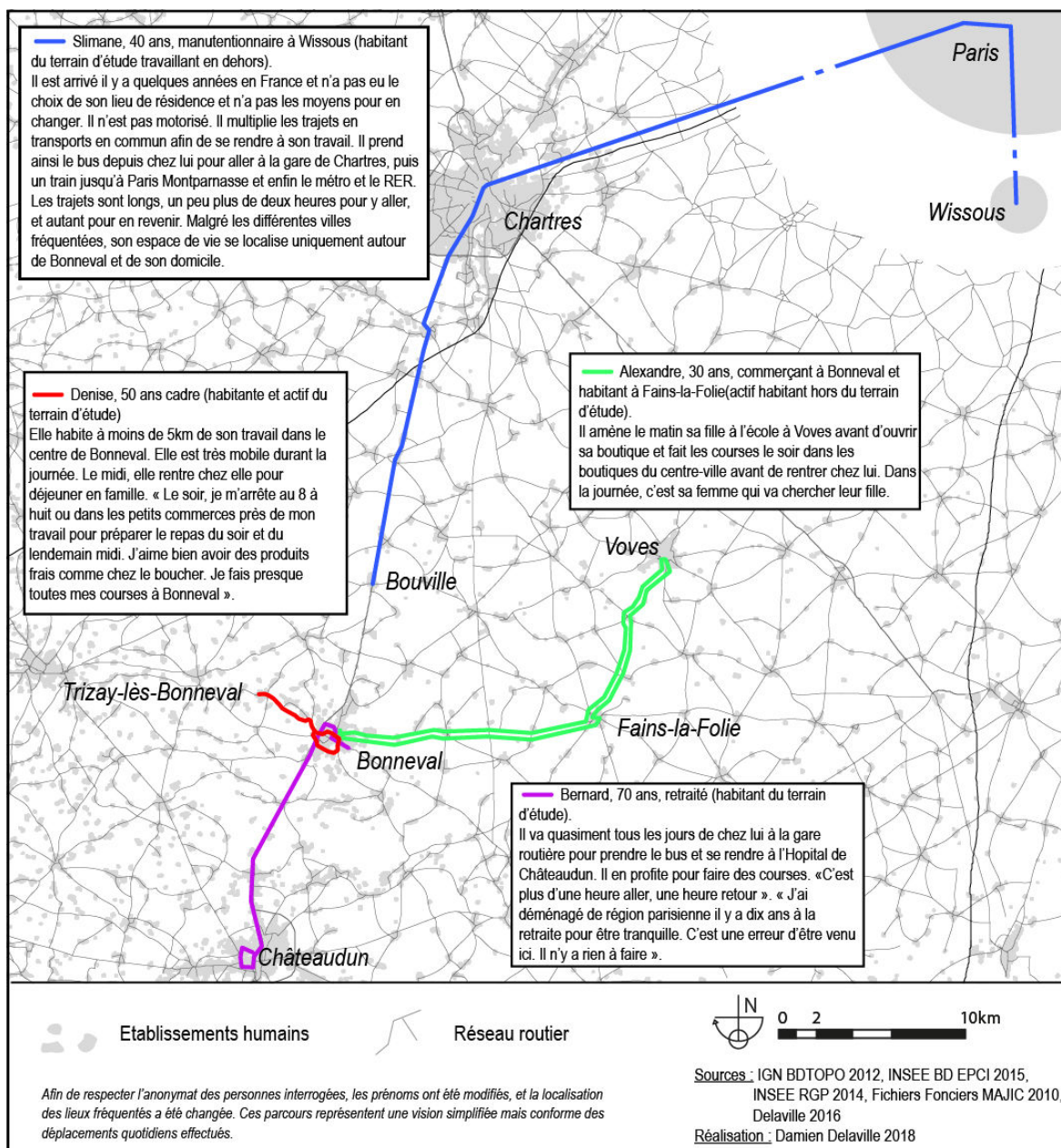


Figure 83 | Exemples de 4 boucles complexes à Bonneval (28)

## 2.2. Les mobilités quotidiennes des usagers polarisées par les gros bourgs et les petites villes

L'analyse des boucles de déplacements quotidiens a montré la diversité des pratiques des enquêtés qui se traduit par le nombre de motifs de déplacements et leur distance. La structure de ces boucles n'est pas le seul critère à prendre en considération pour mettre en relief les

---

espaces vécus par les personnes interrogées et faire émerger des pratiques multi-échelles.

En recentrant nos analyses sur les lieux et non plus exclusivement sur la seule structure des déplacements, il s'agit, pour chacun des enquêtés des terrains étudiés, de pouvoir mettre en évidence les lieux fréquentés, leur positionnement au regard du cœur de la métropole parisienne et l'emprise spatiale des systèmes de proximité.

### **2.2.1. L'émergence de territorialités multi-échelles**

L'agrégation de l'ensemble des flux quotidiens pratiqués par les enquêtés rend compte de la diversité des lieux fréquentés. La mise en réseau de ces lieux dessine des territorialités réticulaires variées reflétant différentes échelles de la proximité. Le fonctionnement et l'intégration de ces espaces d'urbanisation dispersée à des systèmes de plus grande ampleur se lisent également par les capacités d'interconnexions à moyenne et grande portée avec des pôles régionaux ou nationaux (figure 84). Les structures des graphes sont très différentes en fonction des trois terrains d'étude et révèlent un degré variable de dispersion des lieux pratiqués ainsi que des déplacements plus ou moins extravertis.

Paris est identifié comme étant un pôle fréquenté quotidiennement dans chacun des terrains d'étude. Parmi les enquêtés, les déplacements quotidiens vers Paris sont exclusivement réalisés en transports en commun et dépendent du réseau physique alors que Crécy-la-Chapelle est le seul terrain à disposer d'une ligne de Transilien directe. Chez les usagers de Nesle et Bonneval, ces déplacements s'appuient sur des pôles régionaux (Amiens et Chartres) qui constituent la porte d'entrée aux transports en communs structurants. Nous observons ainsi des chaînes de déplacements s'opérer entre Nesle, Amiens et Paris, d'une part, et Bonneval, Chartres et Paris, d'autre part. En dehors de Paris, d'autres pôles urbains sont fréquentés par les enquêtés. À Bonneval, la ville de Chartres est seule à émerger, fréquentée quotidiennement par un tiers des enquêtés. À Nesle et Crécy, les liens sont multipolarisés et plus faibles. Ainsi, à Nesle cette multipolarité s'organise autour des pôles d'Arras, d'Amiens et Gauchy, alors qu'à Crécy c'est autour des pôles de Meaux, Marne-la-Vallée (Chessy, Serris, Noisiel), et Roissy qu'elle se structure.

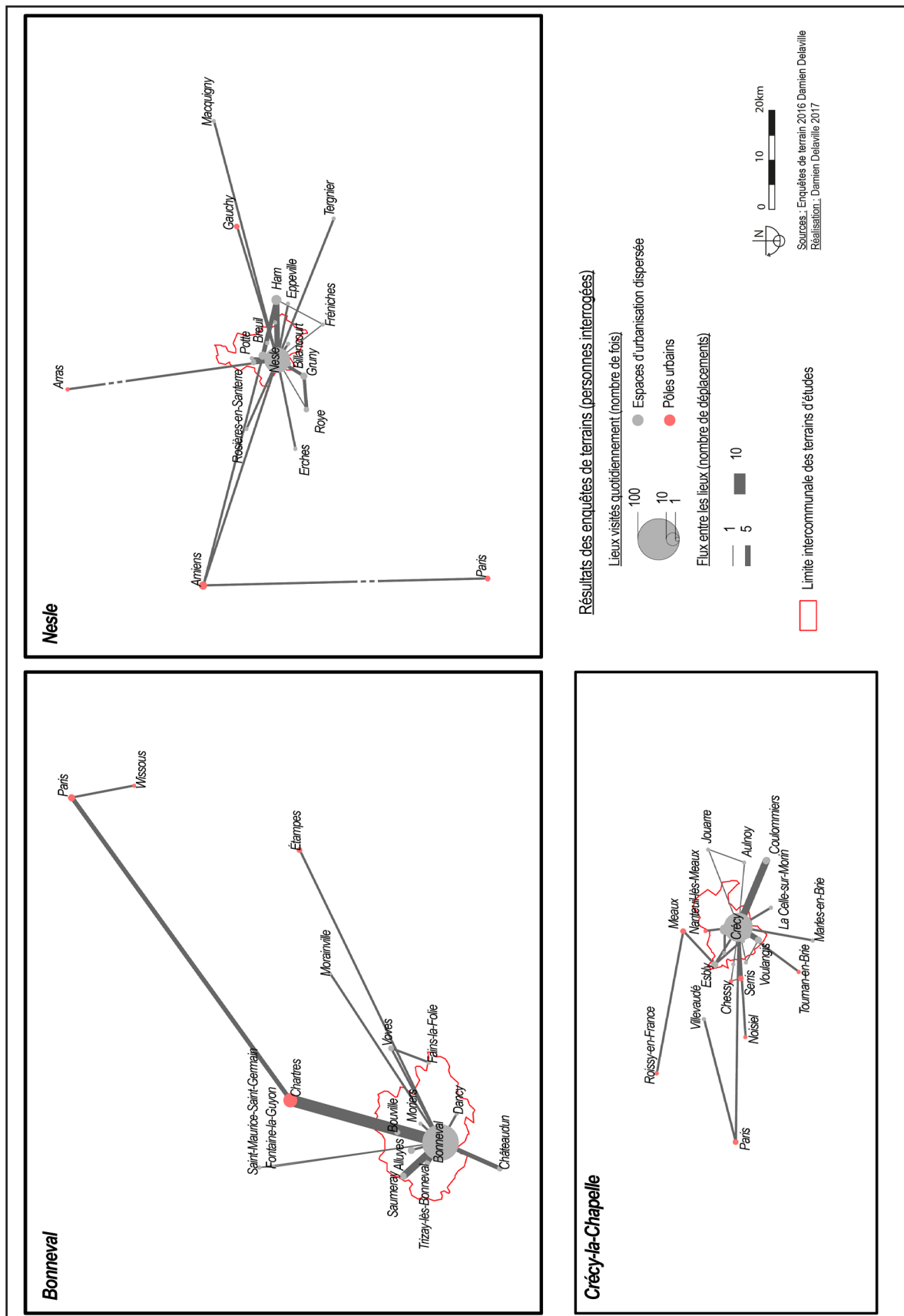


Figure 84 | Réseaux de lieux réalisés en fonction des mobilités quotidiennes des personnes enquêtées dans les trois terrains d'étude

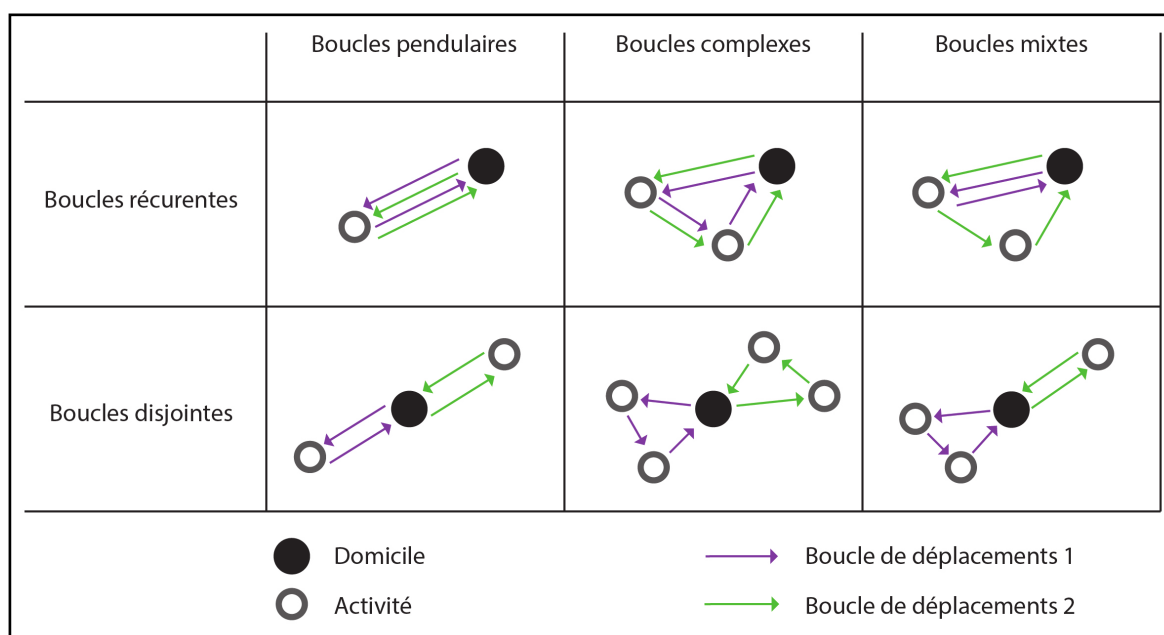
Les déplacements quotidiens dans le terrain de Bonneval s'organisent à trois échelles. La première de courte distance entre Bonneval et les hameaux et les villages alentour (Bouville, Alluyes, Moriers...) traduisent l'attractivité de Bonneval sur sa périphérie. La deuxième, de moyenne distance, est la plus importante et met en évidence la relation privilégiée entre Bonneval et Chartres. Les liens sont équilibrés et concernent tout autant des personnes allant de Bonneval à Chartres que l'inverse. Comme il a été vu, Chartres fait également le lien avec la troisième échelle, car il permet l'accès au grand territoire et au cœur de la métropole parisienne. Ce fonctionnement bipolaire de Bonneval et Chartres est l'élément central qui caractérise ce terrain d'étude. Il met en exergue l'intégration des habitants et des usagers de Bonneval dans un système urbain. À Nesle, les pratiques de déplacements quotidiens des enquêtés sont diffuses et prennent appui sur un nombre plus élevé de lieux. Ham et Nesle constituent les principaux lieux d'emplois des enquêtés, ceux au final les plus fréquentés. Hormis ces lieux, les autres sont chacun visités par 1 ou 2 enquêtés. La portée de ces déplacements est variable et articule aussi bien la proximité immédiate (Epeville, Potte, Billancourt) à des espaces lointains (Tergnier, Macquigny, Arras, Amiens...). Ces flux ne font pas émerger une grande polarité extérieure au territoire. Le profil des enquêtés de Crécy se rapproche de celui de Nesle. À partir de la figure 84, nous observons que le nombre de lieux fréquentés est très important, mais que celui des personnes les fréquentant est relativement faible (1 à 2 personnes). Les déplacements sont principalement locaux, de plus faibles distances, et encore plus locaux qu'à Nesle.

### **2.2.2. Le domicile au centre des déplacements quotidiens**

Près de 85 % des enquêtés réalisent la totalité de leurs motifs de déplacements au cours d'une succession de trajets, pendulaires ou complexes, sans repasser par leur domicile. Les autres réalisent plusieurs passages à leur domicile au cours de la journée et effectuent ainsi plusieurs boucles de déplacements. Les raisons expliquant ce passage par le domicile sont multiples. La multiplication des boucles ne traduit pas spécifiquement une proximité exacerbée ou une personne sans emploi rayonnant toute la journée autour de son domicile. Il peut s'agir d'un changement modal (Minvielle 2000), d'une différence de temporalité dans les déplacements, ou encore d'un changement d'accompagnant participant aux déplacements.

Parmi les 92 personnes interrogées, 14 effectuent plus d'une boucle de déplacements par jour (tableau 20). Il s'agit principalement d'actifs (10, contre 2 inactifs et 2 retraités).

L'agencement des déplacements au cœur de ces boucles révèle des formes variées qui se distinguent par les lieux fréquentés et le nombre de déplacements. La multiplication des boucles de déplacement centrées sur le domicile au cours d'une même journée ne signifie pas des déplacements de faible distance. À partir des boucles observées, la figure 85 présente une typologie des déplacements basée sur la récurrence des lieux et des motifs, ainsi que sur le degré de complexité des boucles. Deux grandes familles de boucles sont identifiées.



**Figure 85 | Typologie des boucles de déplacements multi-boucles**  
Réalisation : Damien Delaville

Les boucles récurrentes sont les plus représentées et consistent en la mise en relation de mêmes lieux à différents moments de la journée avec un retour systématique au domicile. Il peut s'agir par exemple de déplacements domicile-travail marqués par un retour au domicile le midi durant la pause-déjeuner (pour 5 des 10 actifs). Ces boucles sont alors révélatrices du rôle central occupé par le domicile. Les boucles récurrentes sont rarement identiques au cours de la journée et sont alors marquées par l'ajout d'une activité secondaire (école, achats, loisirs) située à proximité ou sur le trajet de l'activité principale. Chacune des boucles d'un même individu a des distances et une emprise spatiale similaire et est réalisée avec le même mode de déplacement.

---

« En ce moment je cherche un travail [...] c'est moi qui m'occupe de nos enfants [2 ans et 6 ans]. [...]. Le matin, j'emmène mon fils à l'école en voiture, puis je rentre à la maison m'occuper du plus petit. Puis à midi, je vais le chercher et on mange ensemble [...]. Ensuite, je le ramène à l'école pour l'après-midi et je profite d'être à Bonneval pour faire quelques courses, voir des amis et me promener avec Léo. Et à la fin de la journée de classe, je vais le chercher. » Eddie, 23 ans, Bonneval

Les boucles disjointes sont composées de lieux différents entre lesquels les déplacements s'effectuent sur des temporalités variées. Dans notre panel, ces boucles concernent principalement des inactifs et reposent sur des activités éloignées les unes des autres. Ces boucles sont principalement pendulaires, elles ne sont pas forcément comparables en termes de distance et ne participent pas à la construction de territorialités de mêmes emprises. Il peut ainsi y avoir juxtaposition d'une boucle de quelques kilomètres à proximité du domicile et d'une seconde mettant en réseau des espaces plus lointains. Dans ces situations, le retour au domicile est principalement lié à une déconnexion temporelle des différentes boucles qui nécessite un retour au domicile.

### **3. DES DÉPLACEMENTS POUR ACHATS INTÉGRÉS AUX DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS**

La partie 2 de cette thèse a mis en évidence des processus de concentration spatiale des commerces de proximité. Cette recomposition tend à augmenter la distance et donc à réduire l'accessibilité à ces commerces pour les personnes habitants dans les structures de peuplement les plus petites : diffus, villages et hameaux. Les données mobilisées ne permettent pas d'analyser l'évolution des distances pour achats au regard de ces mutations, toutefois, il demeure intéressant d'observer leurs caractéristiques actuelles afin de voir si les pratiques de déplacements sont contraignantes, et d'apprécier comment elles s'organisent. Selon Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil, la disparition du petit commerce et des fonctions de proximité ne peut que renforcer le chaînage des déplacements (Orfeuil et Massot 1995). Aussi, après avoir étudié les caractéristiques des chaînes et boucles de déplacements mises en pratique par les personnes interrogées et avoir mis en avant leur hétérogénéité, nous

	Boucle 1	Boucle 2	Boucle 3	Boucle 4
<b>Mathieu (35 ans)</b> Cadre Disjointe pendulaire	Pendulaire (école) : 4 km	Pendulaire (travail) : 83 km		
<b>Philippe (43 ans)</b> Commerçant Récurrence mixte	Complexe (travail) : 2 km	Complexe (travail et commerces) : 2 km		
<b>Céline (42 ans)</b> Vendeuse Récurrence mixte	Complexe (école et travail) : 3 km	Pendulaire (école) : 2 km		
<b>Laure (43 ans)</b> Vendeuse Récurrence mixte	Complexe (école et travail) : 7 km	Pendulaire (travail) : 5 km		
<b>Denise (50 ans)</b> Cadre Récurrence mixte	Pendulaire (travail) : 13 km	Complexe (travail et commerces) : 13 km		
<b>Eddie (23 ans)</b> Chômeur Récurrence mixte	Pendulaire (école) : 3 km	Pendulaire (école) : 3 km	Complexe (école et commerces) : 4 km	Pendulaire (école) : 3 km
<b>Christophe (55 ans)</b> Commerçant Récurrence pendulaire	Pendulaire (travail) : 12 km	Pendulaire (travail) : 12 km		
<b>Claire (30 ans)</b> Mère au foyer Récurrence mixte	Pendulaire (école) : 2 km	Complexe (école et commerces) : 3 km		
<b>Isabelle (40 ans)</b> Secrétaire Récurrence mixte	Pendulaire (école) : 2 km	Complexe (travail, loisirs et école) : 3 km		
<b>Anne (40 ans)</b> Commerçante Récurrence mixte	Complexe (école et travail) : 18 km	Pendulaire (école) : 18 km		
<b>Josie (57 ans)</b> Pharmacienne Récurrence pendulaire	Pendulaire (travail) : 11 km	Pendulaire (travail) : 11 km		
<b>Michel (72 ans)</b> Retraité Disjointe pendulaire	Pendulaire (commerces) : 7 km	Pendulaire (commerces) : 29 km		
<b>Jacques (76 ans)</b> Disjointe pendulaire	Pendulaire (commerces) : 2 km	Pendulaire (loisirs) : 30 km		
<b>Béatrice (55 ans)</b> Commerçante itinérante Disjointe pendulaire	Pendulaire (travail) : 17 km	Pendulaire (commerces) : 17 km		

**Tableau 20 | Caractéristiques des boucles de déplacements effectuées par les enquêtés réalisant plusieurs boucles au cours d'une journée**

Réalisation : Damien Delaville



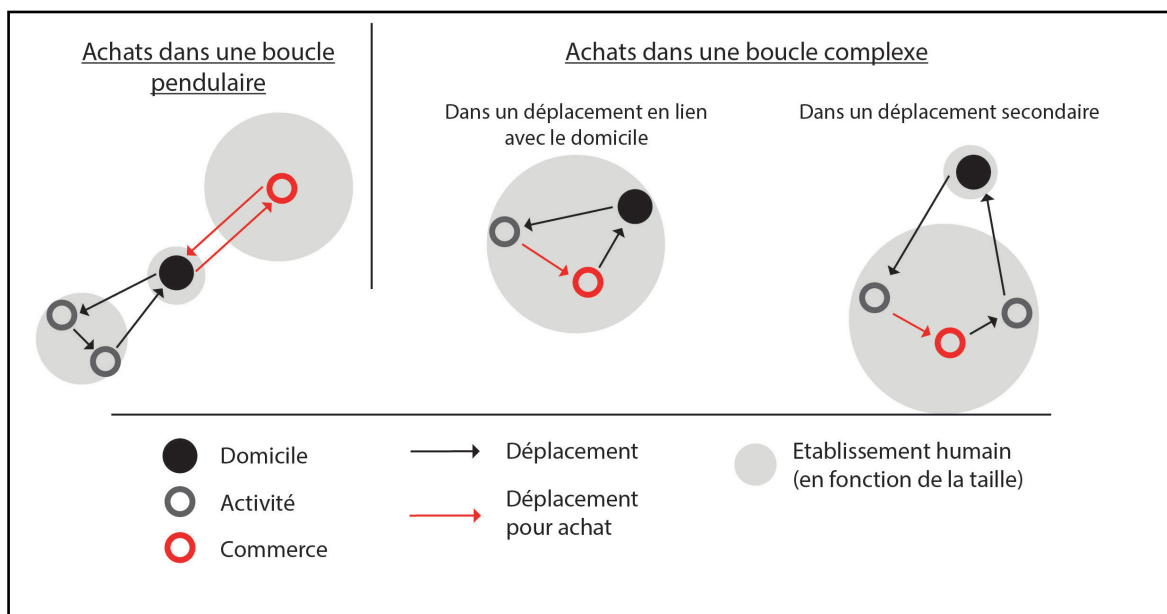
analysons plus spécifiquement les déplacements pour achats au sein des boucles. Nous posons ici l'hypothèse que, malgré l'augmentation de l'accessibilité aux commerces, les ménages ont des stratégies d'approvisionnement permettant de minimiser les impacts négatifs de cette mise à distance.

### **3.1. Qualifier les déplacements pour achats : méthodologie**

Afin d'analyser les caractéristiques des déplacements pour achats et les distances parcourues pour ce motif par les personnes interrogées, il est nécessaire de définir le cadre théorique retenu. Les définitions des déplacements pour achat, utilisées notamment dans les études urbaines et de mobilités, sont multiples. La plus courante tend à considérer un déplacement pour achat comme le trajet entre un lieu d'origine et un commerce (Gonzales-Feliu et al. 2012). La transposition de cette définition à la notion de boucles de déplacements présentée précédemment, revient à y assimiler le trajet effectué entre le commerce et l'activité réalisée juste avant, en présence d'une boucle complexe le trajet entre le domicile et le commerce, en présence d'une boucle pendulaire, sans tenir compte du trajet retour et des kilomètres parcourus. La seconde définition tend à analyser les déplacements pour achats du point de vue de la logistique urbaine en intégrant le déplacement de la marchandise par le consommateur (Toilier et al. 2005). Elle définit comme déplacement pour achat le trajet ayant pour motif l'achat proprement dit, mais aussi celui consacré au transport de l'achat. Là encore, la transposition de cette définition à la notion de boucles de déplacements permet de prendre en compte l'ensemble des déplacements effectués dans le cadre des boucles pendulaires et, pour les boucles complexes, de retenir le déplacement précédent l'achat et l'ensemble des déplacements qui ont suivi jusqu'au domicile, quitte à masquer les motifs des déplacements intermédiaires.

Au vu de la typologie des boucles de déplacements que nous avons mis en avant, aucune des deux approches ne nous apparaît satisfaisante. Il est nécessaire de différencier les achats s'inscrivant dans des pratiques pendulaires, de ceux relevant de boucles complexes. Aussi, afin d'analyser les déplacements pour achats, ces deux approches ont été mixées comme le montre la figure 86. Dans le cadre de boucles pendulaires, il est nécessaire d'intégrer à la fois le trajet aller (domicile-commerce) et le trajet retour (commerce-domicile), car le motif du déplacement est unique. Pour les boucles complexes intégrant plusieurs motifs, seul le trajet

retour ayant pour objectif l'achat est intégré afin de faire émerger la mixité des motifs.



**Figure 86 | Typologie de l'intégration des déplacements pour achats au sein des boucles de déplacements quotidiens**  
Réalisation : Damien Delaville

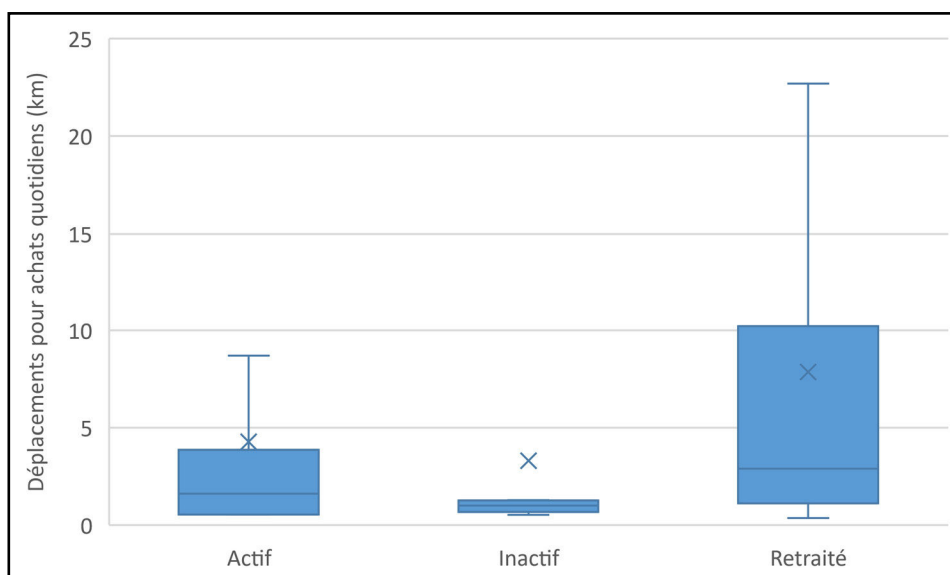
### 3.2. Les achats quotidiens, une contrainte pour les usagers ?

Les données ici présentées ne varient pas en fonction des terrains étudiés. Elles sont donc agrégées afin de disposer d'un nombre d'enquêtés plus important. À noter également parmi les pratiques d'achats recensées dans le questionnaire (indépendamment de leur fréquence d'utilisation) auprès des personnes enquêtées, que les commerces alimentaires ont spontanément été cités. À l'inverse, les tabacs, magasins de vêtements, coiffeurs ont peu été mis en avant individuellement.

#### 3.2.1. Les pratiques différenciées des retraités et des actifs

L'analyse des séquences de déplacements qui ponctuent les mobilités quotidiennes montre que la place des déplacements pour achats varie en fonction des personnes interrogées, de leur occupation, de leur lieu de travail et de résidence. La fréquence de ces mobilités est liée aux fréquences d'achats, aux types de produits concernés, et plus généralement aux pratiques d'achats des individus. Parmi les 92 personnes enquêtées à Crécy-la-Chapelle, Bonneval, et Nesle, 41 ont indiqué avoir des pratiques d'achats intégrées à leurs pratiques

globales quotidiennes. Elles s'avèrent être aussi nombreuses dans chacun des terrains. Bien que les actifs soient majoritaires dans l'échantillon, moins de 30 % d'entre eux intègrent des pratiques d'achats dans leurs boucles quotidiennes, contre plus de 70 % pour les inactifs.



**Figure 87 | Distance des déplacements pour achats réalisés quotidiennement par les personnes enquêtées en fonction de leur statut professionnel**

Réalisation : Damien Delaville

Chez les retraités interrogés, les déplacements commerciaux s'inscrivent principalement dans une boucle pendulaire. Il s'agit généralement du seul déplacement réalisé au cours de la journée. Cela montre chez cette catégorie sociale une forme de dépendance à ce type de commerce et l'importance qu'elle revêt dans l'organisation et les modes de vie de ces personnes. Les personnes interrogées relevant de cette catégorie sont également celles qui réalisent les déplacements les plus lointains pour effectuer leurs achats de proximité (figure 87). Les entretiens révèlent que ces personnes montrent les trajets les plus longs sont principalement réalisés en voiture, et pointent les difficultés rencontrées par les retraités pour les réaliser. La perte de la mobilité automobile qui contraindrait fortement leur accessibilité aux pôles de commerces et les isolerait constitue une des principales craintes mises en avant par les personnes âgées habitant dans les villages et les hameaux.

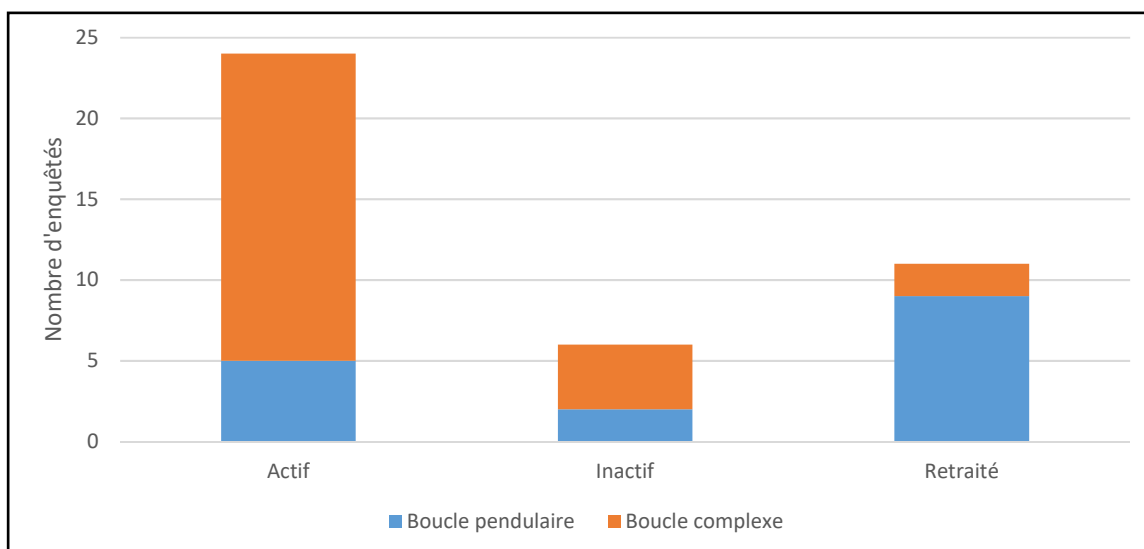
« Le mardi et le vendredi, je vais à pied à la boulangerie acheter mon pain pour la semaine. Les autres jours, je vais au Marché Plus pour le reste des courses. J'y vais souvent sinon mes sacs sont trop lourds et je n'arrive plus à rentrer chez moi. Toutes les deux semaines, je vais chez la coiffeuse, j'aime bien passer du temps, discuter, rencontrer des personnes ». Huguette, 80 ans, Nesle

« Avant j'étais commerçant, j'avais une petite boutique sur la place. Je l'ai revendue il y a 10 ans. [...] Je viens à Bonneval tous les jours, j'habite pas loin, à 1 ou 2 km de là. Mais avec mes problèmes de santé, c'est compliqué de me déplacer. [...] Il faudrait qu'ils créent une navette, ou quelque chose pour nous aider à nous [les personnes âgées ou à mobilité réduite] déplacer. Ça fait des mois que je ne peux plus aller à Châteaudun ou à Chartres. [...] C'est compliqué aussi pour aller voir les copains ». Jean, 70 ans, Bonneval

Chez les actifs, les achats quotidiens s'inscrivent quasi systématiquement dans une boucle complexe mêlant le travail ou la sortie d'école des enfants (en orange sur la figure 88). Nous n'avons rencontré que 5 actifs rentrant chez eux avant de repartir faire des achats après une journée de travail. Les actifs enquêtés indiquent réaliser principalement leurs achats le week-end sous couvert d'une fréquence plus faible, soit hebdomadaire, soit mensuelle. L'achat devient ainsi le motif principal de la boucle de déplacements. Ces résultats issus du questionnaire viennent compléter les travaux de Jésus Gonzales-Feliu (Gonzales-Felui et al 2012) lesquels montrent sur l'agglomération de Lyon, que plus de 80 % des mobilités pour achats sont intégrées aux boucles ayant pour objet principal cet achat. Le développement du chaînage de déplacements traduit le fait que le consommateur cherche à fréquenter les commerces implantés sur ses trajets quotidiens et facilement accessibles en voiture (Hani 2009). Les déplacements pour achats réalisés dans le cadre de boucles complexes sont plus courts que les déplacements pendulaires effectués spécifiquement, y compris dans le cas de pratiques de proximité (figure 89). Parmi les 24 actifs réalisant des achats quasi

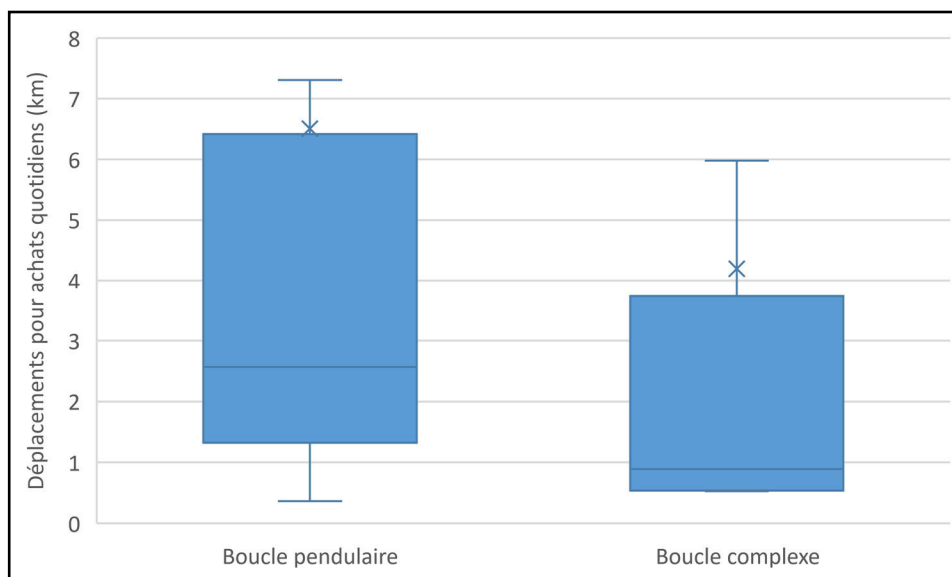
quotidiennement, plus de la moitié soulignent effectuer leurs achats quotidiens lors du retour à leur domicile, après leur journée de travail. Quelques actifs en viennent même à opérer un changement ponctuel de mode de déplacements pour se rendre à pied aux magasins situés à proximité de leur travail avant de reprendre leur véhicule.

« Je travaille à Bonneval et mes bureaux sont dans le centre. Le soir, je m'arrête au 8 à huit ou dans les petits commerces près de mon travail pour préparer le repas du soir et du lendemain midi. J'aime bien avoir des produits frais comme chez le boucher. Je fais presque toutes mes courses à Bonneval. J'aime bien aussi, après ma journée de travail, me balader à pied pour me changer les idées, décompresser avant de rentrer à la maison, et de temps en temps je regarde la mode, mais j'achète rarement. » Denise, 53 ans, habitante à Trizay



**Figure 88 | Formes d'intégration des pratiques d'achats dans les boucles de déplacements en fonction du statut professionnel**

Réalisation : Damien Delaville

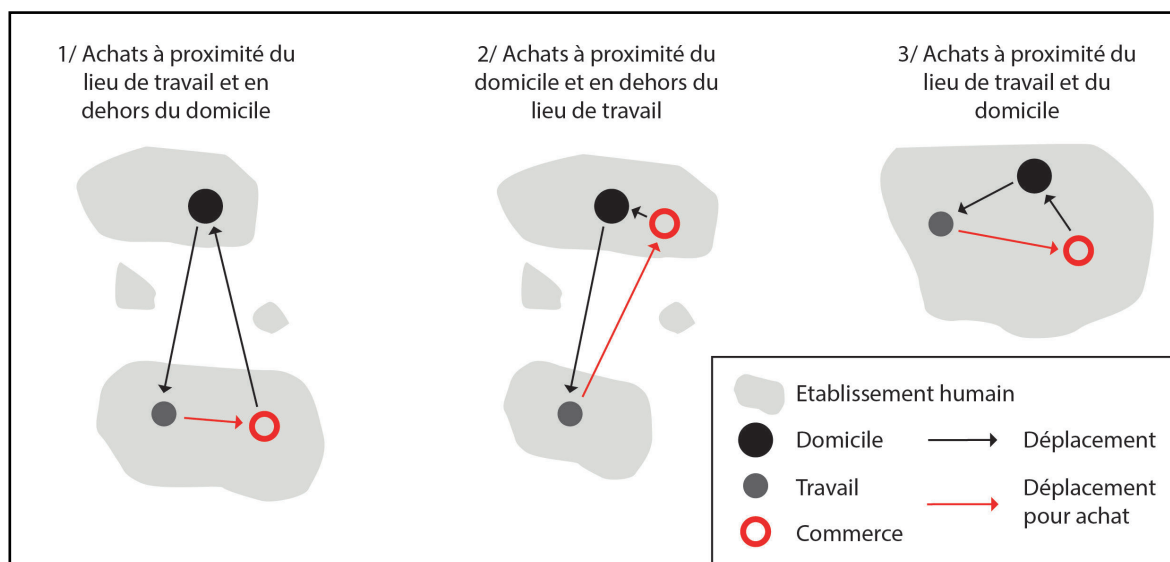


**Figure 89 | Distance des déplacements pour achats réalisés quotidiennement par les personnes enquêtées selon qu'elles soient intégrées à une boucle pendulaire ou complexe**  
Réalisation : Damien Delaville

### 3.2.2. Les actifs privilégient les pôles de commerces situés à proximité de leur travail

Dans les espaces d'urbanisation dispersée, l'emploi et l'offre commerciale se concentrent généralement dans les mêmes lieux (bourgs et villes). Parmi les actifs interrogés dont les achats s'inscrivent dans des boucles de déplacements complexes, le déplacement conduisant à l'achat étant en moyenne inférieur à 8km. Dans leur pratique, on observe qu'ils privilégient les commerces situés à proximité du lieu de travail (1), du domicile (2) ou des deux (3). Dans le terrain d'étude, les pratiques quotidiennes d'achats des actifs se rapprochent majoritairement du schéma 1 de la figure 90 (9 individus). La situation vécue correspond à des personnes travaillant dans un bourg ou une ville, et habitant dans des établissements humains de petite taille. Le schéma 2 (concernant 5 individus) montre des actifs résidant dans une ville ou un bourg et travaillant également dans une autre ville ou un autre bourg. Il met en évidence des personnes préférant effectuer leurs achats près de chez eux tout en s'inscrivant dans un chaînage de mobilités. Enfin, le schéma 3 (concernant lui aussi 5 individus) représente des personnes travaillant et habitant dans un bourg ou une ville et ayant uniquement des mobilités quotidiennes de proximité. Dans les terrains, les déplacements pour achats s'inscrivent principalement dans des rapports de très grande proximité avec le lieu de travail (les schémas 1 et 3). En effet, la distance parcourue par les actifs interrogés est inférieure à

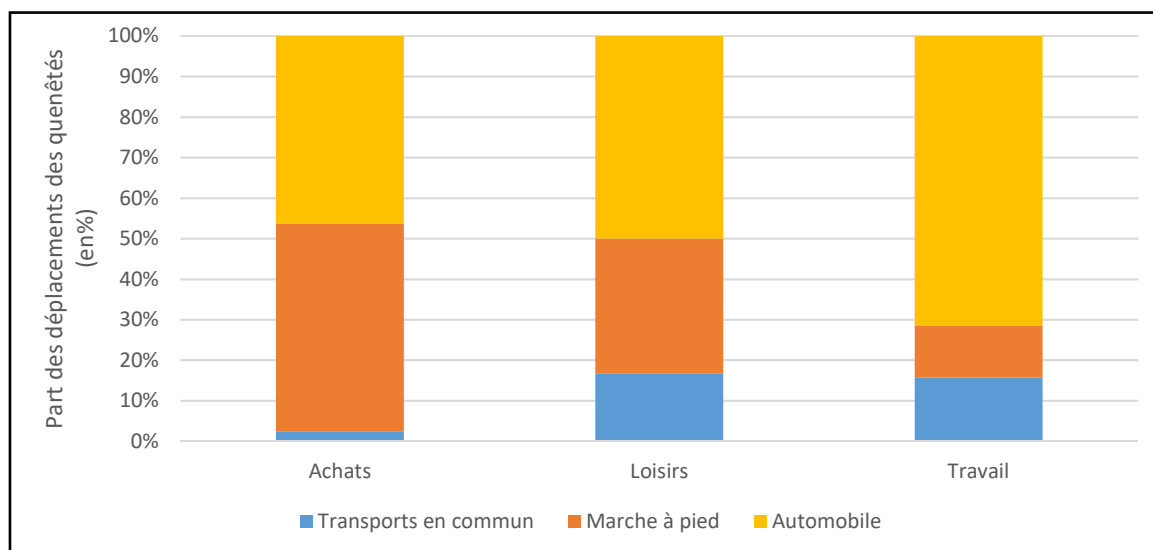
1km depuis le lieu de travail. Ces personnes mentionnent que le choix du commerce est lié à sa localisation. C'est un critère prépondérant par rapport à la variété et à la diversité de l'offre commerciale plus limitée que proposent ces commerces.



**Figure 90 | Typologie des boucles de déplacements complexes des actifs et intégration des pratiques d'achats dans les chaînes de déplacements domicile-travail**  
Réalisation : Damien Delaville

### 3.2.3. Des mobilités pour achat compliquées pour les retraités

Pour l'ensemble des personnes interrogées, les déplacements pour achats quotidiens sont de faibles distances. Ils sont en moyenne de 5km et près de 50 % d'entre elles indiquent réaliser à pied leurs achats quotidiens (figure 91). Ce taux diminue très fortement pour les achats hebdomadaires (moins de 10 %). Au-delà de pratiques de proximité liées aux faibles distances parcourues, les modes de déplacements révèlent une appropriation de cette proximité par les individus. Ces résultats sont en phase avec les études menées par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France qui ont montré que « *les Franciliens utilisent systématiquement les ressources offertes par leur proximité. Quel que soit leur lieu de résidence, même dans les territoires périurbains éloignés où l'offre locale est sommaire, la proximité reste la première destination des déplacements non contraints par le travail ou les études. Cette dernière est investie, quel que soit le territoire de vie, mais également le profil de l'individu, actif ou retraité, homme ou femme, ouvrier ou cadre supérieur* » (Mangeney et Bouleau 2015).



**Figure 91 | Modes de déplacements utilisés par les enquêtés lors de leurs déplacements quotidiens en fonction du motif**

Réalisation : Damien Delaville

Malgré la dispersion structurelle avérée de la population, des lieux d'emplois, et des commerces, l'organisation des mobilités répond à des logiques de minimisation des distances. L'analyse des déplacements pour achats à travers la notion de boucles de déplacements montre leur très forte intégration au sein de pratiques quotidiennes. Le choix des commerces et des lieux d'achats y apparaît comme fortement lié aux autres pratiques de mobilités. Dans des espaces où la distance entre les pôles de commerces est importante, la prise en compte de la proximité du commerce par rapport au lieu de travail ou d'habitation est privilégiée. Les pratiques d'achats moins fréquentes mettent en relation des lieux plus éloignés. Ainsi les personnes enquêtées parcourent des boucles de déplacements moyennes de 14 km pour leurs achats hebdomadaires et de 18km pour leurs achats mensuels. Ils correspondent pour la plupart à des achats réalisés dans les pôles urbains et/ou à des achats plus spécifiques que les commerces situés à proximité de chez eux ne peuvent pas leur procurer.

À partir de l'analyse des mobilités pour achats, cette recherche met en avant des degrés de proximité et des stratégies d'achats contrastées en fonction de l'âge et du statut de la personne. Elle met en évidence des pratiques d'achats plus espacées dans le temps chez les actifs que chez les personnes âgées et les retraités pour lesquels elles sont très souvent quotidiennes et révèlent un fort attachement aux pratiques commerciales comme source de sociabilité.



Du fait de la concentration des commerces dans l'espace, le lieu d'habitation est plus que jamais un critère déterminant les caractéristiques des déplacements et leur distance. Chez les personnes actives, le lieu de travail est généralement localisé dans les espaces urbanisés les plus importants et localisés à proximité immédiate d'un pôle de commerce permettant de s'affranchir, pour les pratiques quotidiennes, des contraintes de distances dans l'approvisionnement par la mise en œuvre de stratégies de déplacement mixtes. En plus de ces pratiques quotidiennes (réalisées par un tiers de l'échantillon), nous observons chez les actifs des pratiques d'achats hebdomadaires ou bimensuelles dans des pôles plus éloignés. Le rapport à des systèmes commerciaux de proximité est beaucoup plus fort chez les retraités, peu nombreux à développer des pratiques commerciales extériorisées. Pour cette classe, nous avons montré que le commerce est souvent le seul motif des déplacements quotidiens et ne s'inscrit pas dans des boucles de déplacements complexes. Les distances qu'ils parcourent sont plus importantes que chez les actifs (8km en moyenne) révélant des contraintes plus fortes sur leur pérennité en cas de perte de mobilité. L'analyse des pratiques d'achats met ainsi en évidence deux enjeux majeurs pour les politiques publiques que ce soit en termes de définition d'une trame commerciale mieux répartie permettant une amélioration de l'accessibilité, ou en termes de mise en œuvre de moyens favorisant les mobilités des ménages les plus fragiles.

## CONCLUSION CHAPITRE 6

Les habitants des espaces d'urbanisation dispersée sont régulièrement présentés dans la littérature généraliste comme étant dépendants des grands pôles urbains et soumis à de grandes mobilités. Contrairement à ces idées reçues, ce chapitre a montré la multiplicité des mobilités quotidiennes réalisées par les usagers des terrains d'étude. Quatre profils de mobilité s'organisant autour de quatre formes de centralités : « liées à l'hyperproximité », « inverses », « externes », « extraterritoriales de boucles », ont été mises en évidence. La perception de la qualité des déplacements et de la facilité à se déplacer est très variable selon ces profils de mobilité. Ainsi, il a été observé que de jeunes actifs résidants dans ces pôles travaillent quotidiennement dans ces espaces, et inversement que des actifs de ces espaces réalisent de longues boucles de déplacements complexes afin de se rendre dans ces grands pôles urbains ou à Paris afin de travailler ou d'accéder à un mode de transport en commun. Une grande partie des déplacements sont réalisés en direction des bourgs et petites villes, ce

qui confirme la capacité de ces lieux à structurer les espaces d'urbanisation dispersée et la vie quotidienne de leurs usagers. Plus généralement, ce chapitre a mis en lumière la réciprocité des échanges opérés entre les espaces d'urbanisation dispersée et les grands pôles urbains.

Ce chapitre a également montré que les pratiques d'achats rythment les activités quotidiennes d'une grande partie des personnes interrogées et s'appuient sur les pôles de commerces présents dans les espaces d'urbanisation dispersée. Ces achats peuvent être le motif principal de boucles pendulaires de déplacements, comme pour les personnes âgées, ou s'intégrer dans des boucles complexes, c'est-à-dire dans des chaînes de déplacements incluant le domicile et le travail tout en éliminant les contraintes liées à ce déplacement.



## CHAPITRE 7 : MOBILITÉS INDIVIDUELLES ET MULTI-TERRITORIALITÉS DES HABITANTS DE L'URBAIN DISPERSÉ

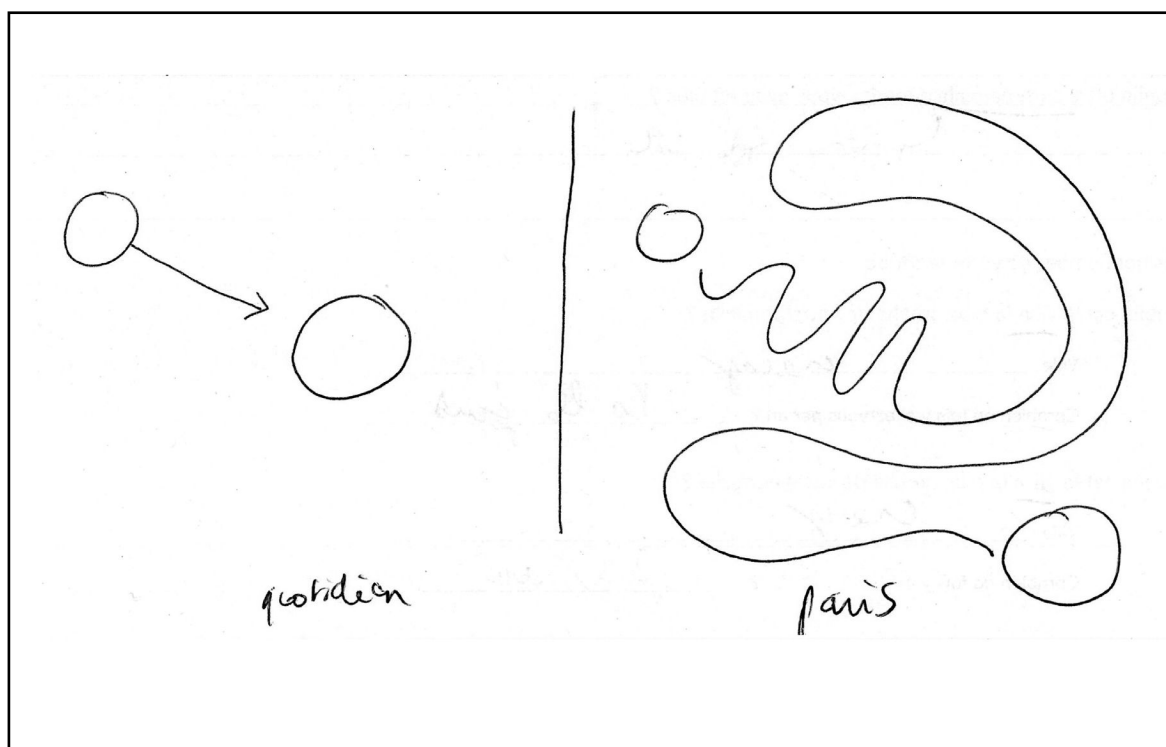


Figure 92 | Carte mentale réalisée par une habitante de Crécy-la-Chapelle représentant ses trajets réguliers et la facilité relative à les réaliser.

Elle met en évidence l'opposition existante entre ses déplacements quotidiens, directs et faciles (à gauche), et ceux moins fréquents et complexes effectués vers Paris (à droite)

Dans la continuité du chapitre précédent qui interrogeait déjà le fonctionnement de ces espaces dans le registre des relations en se concentrant sur les mobilités quotidiennes, ce chapitre propose une analyse englobante des espaces d'urbanisation dispersée au regard des trajectoires de vie et de l'ensemble des mobilités réalisées par leurs usagers au cours d'une année. L'objectif est ici d'interroger l'attractivité et l'ouverture de ces espaces en fonction des liens qu'entretiennent les usagers avec leur environnement, les grands pôles urbains et avec Paris, ainsi que la nature de ces relations. Plus globalement, il s'agit de mettre en évidence les flux principaux de mobilités et de faire émerger les lieux référents, les réseaux qu'ils forment, et de montrer la capacité des usagers de l'urbain dispersé à s'inscrire dans des pratiques multi-territoriales. Afin de positionner les dynamiques démographiques et l'attractivité de ces terrains au regard des grands pôles, une base de données globale de l'INSEE portant sur les flux migratoires individuels est mobilisée. Elle pose la question de la plus ou moins grande capacité de ces espaces et des terrains d'étude à attirer de nouveaux habitants issus de grands pôles urbains. Puis, à partir des données issues des enquêtes recueillies, ce chapitre analyse l'ensemble des mobilités réalisées au cours des douze derniers mois (quotidiennes, achats, loisirs, tourisme, famille) selon des temporalités et des fréquences variées et met en évidence les lieux qui structurent ces espaces à différentes échelles et leurs caractéristiques. L'étude des cartes mentales et du discours issu des entretiens permet de mettre en relief ces constats et de comprendre ce qu'est une ville aux yeux de ces usagers. Au regard de profils des mobilités, elle définit les représentations que se font ces usagers de leurs déplacements et de la manière dont se structurent leurs territorialités.

## **1. LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE AU CŒUR DES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES MÉTROPOLITAINES.**

Les travaux récents portant sur les espaces périurbains, ou plus généralement sur les nouveaux secteurs d'urbanisation montrent une dynamique démographique positive portée par des flux migratoires positifs (Thomsin 2001, Grosjean 2010, Jousseau et Talandier 2016). Ces flux migratoires témoignent de l'attractivité de ces espaces et mettent en lumière leur emprise spatiale. L'attractivité se limite-t-elle aux espaces environnants, ou bien est-elle au contraire plus étendue ? De manière plus générale, ces observations concernent-elles également les espaces d'urbanisation dispersée ? Des réseaux de lieux se dessinent-

ils en fonction des mobilités résidentielles ? La présente section analyse les dynamiques démographiques et leurs composantes à l'œuvre dans les espaces d'urbanisation dispersée et les quatre terrains d'études<sup>32</sup> situés à moins de deux heures de Paris. Après avoir positionné les espaces étudiés au regard de ces grandes dynamiques démographiques, cette section met en avant leur attractivité contrastée au regard des flux migratoires observés entre 2003 et 2008. Les entretiens réalisés dans les terrains d'étude conduisent à mettre en perspective ces résultats.

## **1.1. Des espaces attractifs pour les habitants des grands pôles urbains**

Les espaces d'urbanisation dispersée du périmètre d'étude sont majoritairement dans une dynamique démographique positive. L'analyse fine de ces dynamiques et de leurs composantes est menée au regard des degrés de dispersion de la population dans les espaces bâtis et de leur localisation dans la métropole parisienne. Elle met en avant la capacité des espaces d'urbanisation dispersée à maintenir leurs populations et l'attractivité migratoire exacerbée des formes les plus dispersées.

### **1.1.1. Une balance migratoire positive**

Les espaces d'urbanisation dispersée situés dans la métropole parisienne<sup>33</sup> ont un taux de variation annuel de leur population comparable à celui de la moyenne nationale française. Cette croissance est portée par les espaces d'urbanisation dispersée et par le pôle urbain de Paris, tandis qu'elle est nulle dans les pôles régionaux. Dans ces derniers, l'absence de croissance s'explique par un solde migratoire fortement négatif (tableau 21). Dans le pôle de Paris, on observe également un solde migratoire négatif, cependant largement compensé par l'accroissement naturel. La croissance démographique des espaces d'urbanisation dispersée est largement portée par un solde migratoire positif (de 3 ‰ entre 1999 et 2012) montrant l'attractivité de ces espaces par comparaison à celui des grands pôles, où il s'établit à

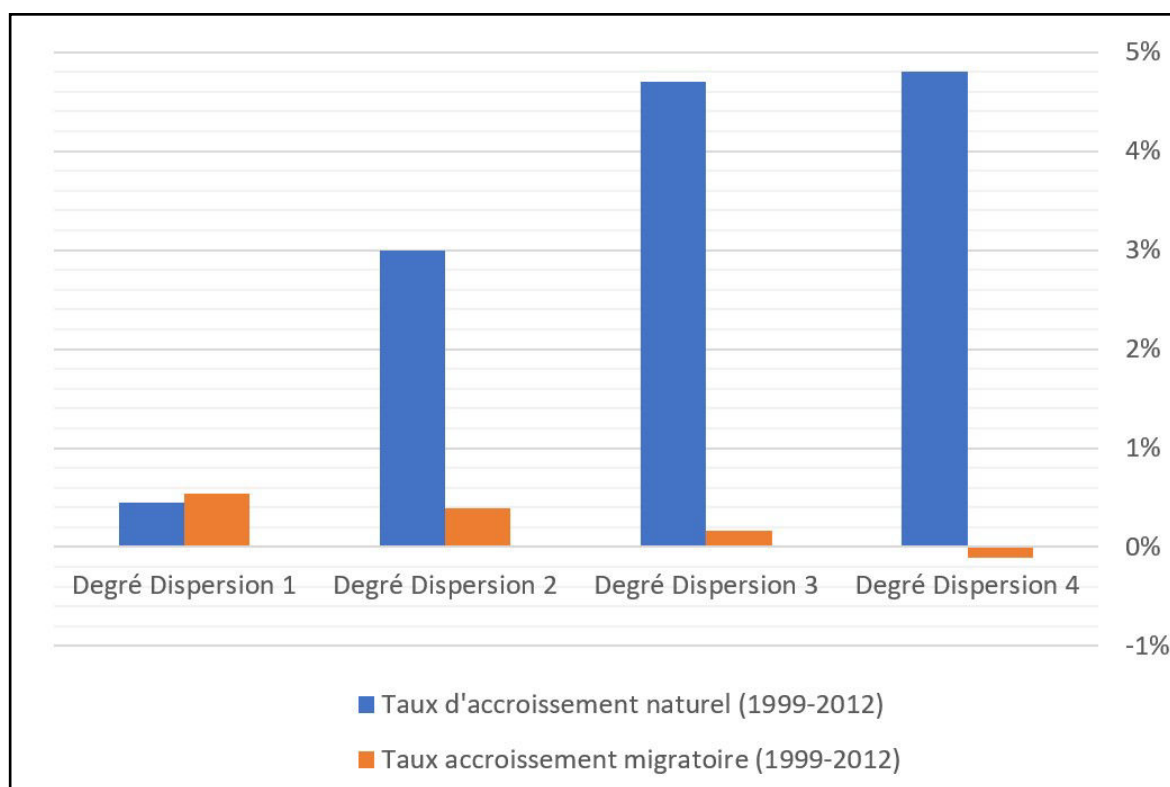
---

32 Les quatre terrains d'études sont Bonneval, Nesle, Romorantin et Crécy-la-Chapelle (cf. chapitre 3).

33 La métropole parisienne est composée des espaces situés dans un isochrone de moins de deux heures en voiture autour de Paris. Cf. Chapitre 3.

-4,1‰ sur la même période. Des flux de population existent donc depuis les grands pôles en direction des espaces d'urbanisation dispersée.

Si les espaces d'urbanisation dispersée connaissent un accroissement global homogène de leur population, tous ne présentent cependant pas la même attractivité. En reprenant la typologie de ces espaces en fonction du degré de dispersion de la population, on observe que plus les espaces bâtis sont concentrés moins l'accroissement du nombre d'habitants est lié au solde migratoire (figure 93). À l'inverse, on note des taux d'accroissement naturel assez faibles dans les espaces les plus diffus<sup>34</sup> (DD 1), alors qu'ils sont importants dans les DD 3 et 4. Selon la morphologie des espaces bâtis, nous observons ainsi des processus d'évolutions démographiques variés où les espaces les plus dispersés s'avèrent être les plus attractifs pour les habitants venant de l'extérieur (Charmes 2011).



**Figure 93 | Taux d'accroissement migratoire et excédant naturel dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en fonction du degré de dispersion**  
Réalisation : Damien Delaville d'après données INSEE RGP 1999 et 2014

34 Le « DD » ou degré de dispersion est défini à partir du croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis. Il représente quatre formes contrastées de dispersion allant du plus diffus (DD1) au plus concentré (DD4). La méthodologie définissant ces DD est développée dans le chapitre 3 de cette thèse.

	Population 2012	Accroissement naturel (1999-2012)	Solde migratoire (1999-2012)	Taux de variation annuel entre 1999 et 2012 (%)	Taux accroissement migratoire entre 1999 et 2012 (‰)
<b>France</b>	<b>63 365 595</b>	<b>3 307 854</b>	<b>1 635 440</b>	<b>0,6</b>	<b>2,1</b>
Espaces à moins de deux heures de Paris (1 +2 +3)	22 940 277	1 934 177	- 604 440	0,5	-2,1
1- Grands Pôles, dont :	16 191 751	1 671 994	- 847 024	0,4	-4,1
Pôle urbain de Paris	10 550 350	1 276 568	- 464 394	0,6	-3,5
Pôles régionaux	5 641 401	395 426	- 382 630	0,0	-5,2
2- Urbanisation dispersée, dont :	5 143 937	158 396	190 598	0,6	3,0
Degré Dispersion 1	1 075 837	4 451	72 672	0,6	5,4
Degré Dispersion 2	1 662 362	46 665	80 499	0,6	3,9
Degré Dispersion 3	2 070 429	91 458	42 201	0,5	1,6
Degré Dispersion 4	335 309	15 822	-4 774	0,3	-1,1
3 - Autres	1 604 589	103 787	51 986	0,8	2,6

**Tableau 21 | Dynamiques démographiques en France et dans la métropole parisienne selon les différents types d'espaces**

Réalisation : Damien Delaville d'après données INSEE RGP 1999 et 2014

### 1.1.2. Un accroissement démographique plus important à proximité immédiate des pôles urbains

Les figures 94 et 95 permettent de spatialiser les dynamiques démographiques dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne. En différenciant deux processus, respectivement le taux d'accroissement migratoire et le taux de variation de la population, nous montrons que ces derniers sont hétérogènes spatialement et ne répondent pas aux mêmes logiques.



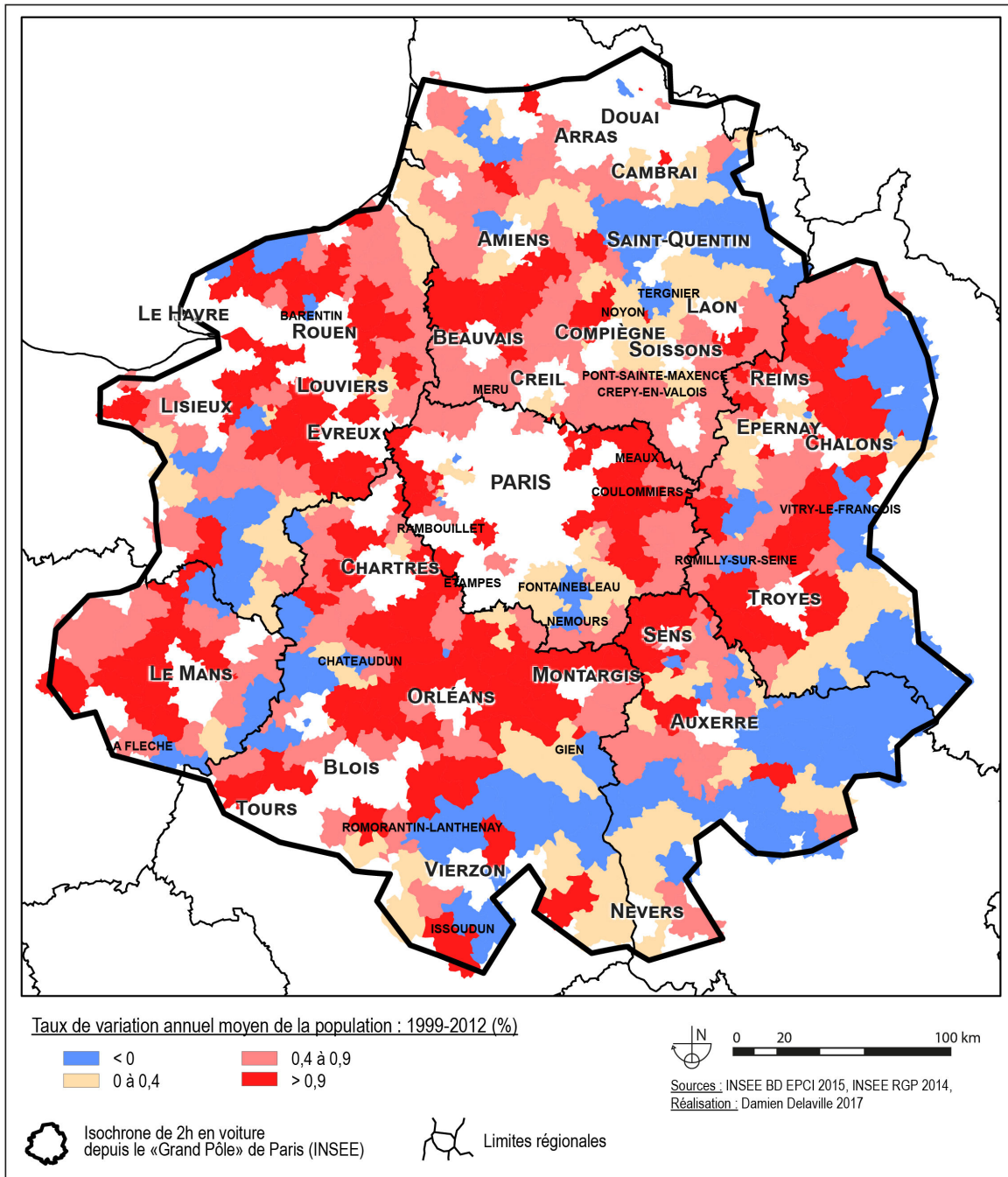


Figure 94 | Taux de variation annuel moyen de la population dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne (1999-2012)

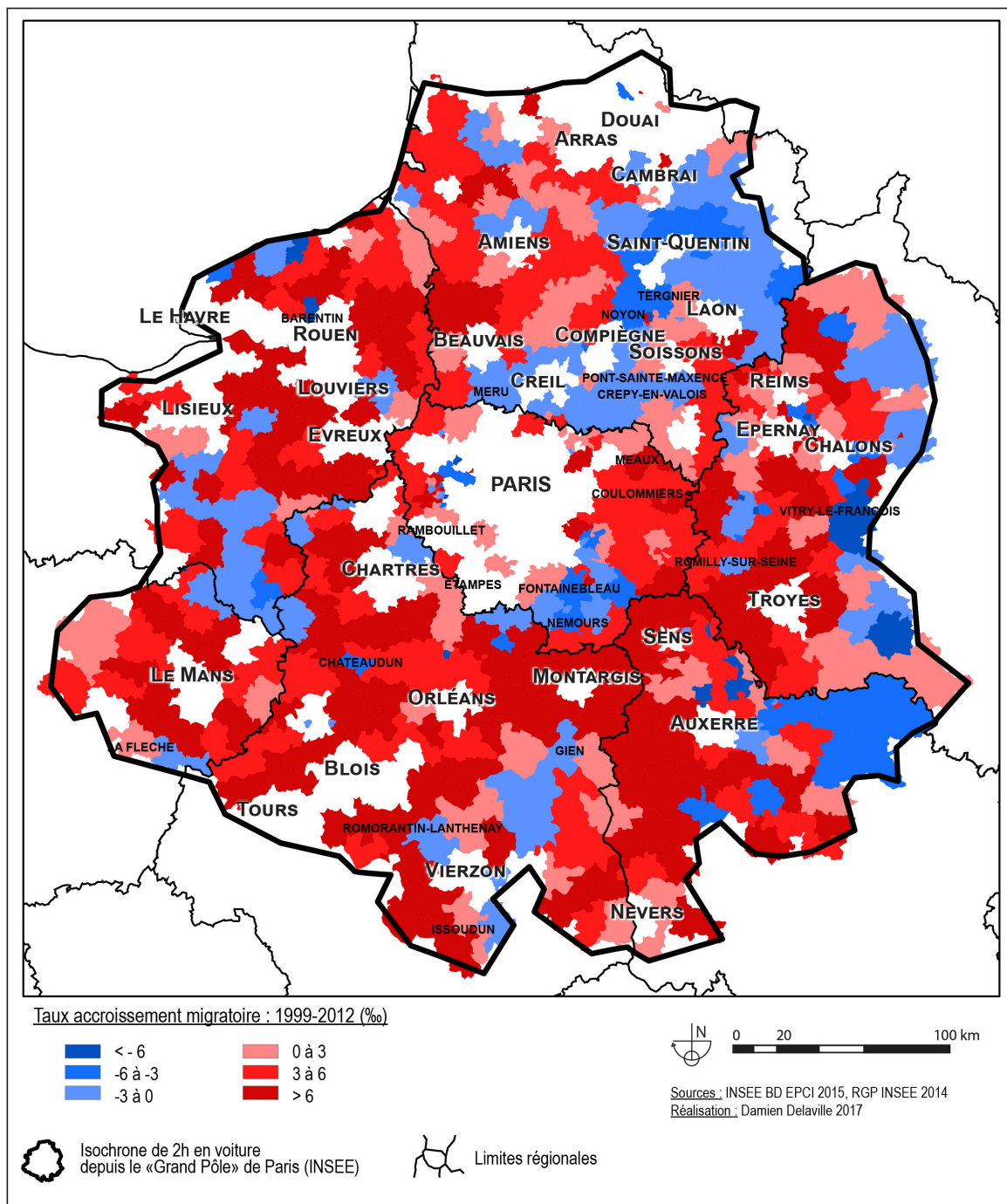


Figure 95 | Taux d'accroissement migratoire de la population dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne (1999-2012)

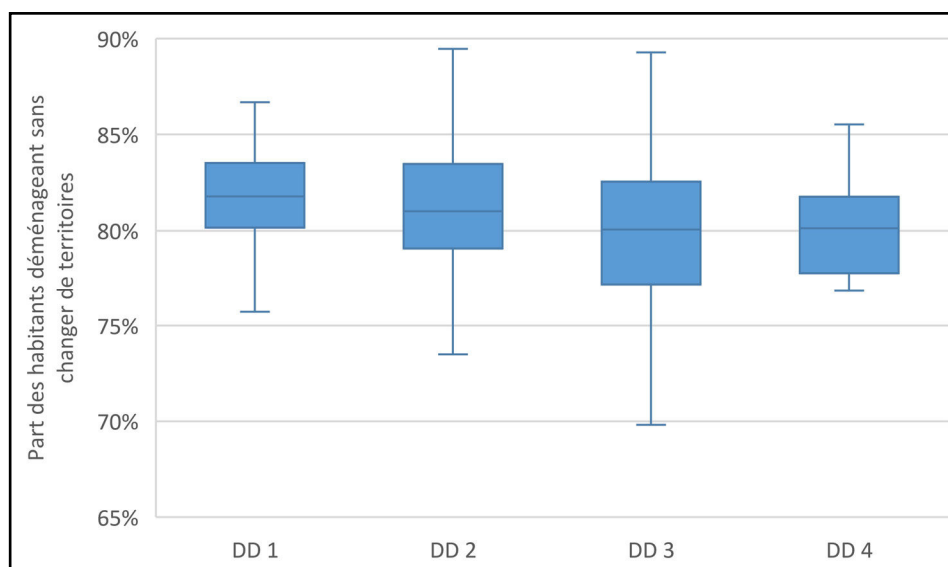
Comme nous avons présenté précédemment, la dynamique démographique des territoires entre 1999 et 2012 est homogène en fonction des typologies d'espaces d'urbanisation dispersée. Spatialement, elle est marquée par un gradient centre-périphérie où les plus fortes croissances sont localisées à proximité des grands pôles, celui de Paris en tête, mais également autour des pôles régionaux, tels ceux d'Orléans, Évreux, Beauvais, Reims, Troyes,... Les espaces éloignés d'un pôle sont principalement affectés par la perte d'habitants (figure 94). La prise en compte du taux d'accroissement migratoire met pour sa part en évidence l'impact de l'arrivée de populations extérieures dans le renouvellement et l'accroissement démographique sur la période (Vilmin 2002). Dans la métropole parisienne, il apparaît y avoir un clivage entre ceux où cet apport a été déterminant pour la croissance démographique et les autres. Ces espaces ne forment pas un damier, mais des aires continues. Ainsi, la région Nord-Picardie, localisée au Nord Nord-Est de la carte, se caractérise par un déficit migratoire aussi bien dans les pôles que dans les espaces d'urbanisation dispersée proches de Creil, Compiègne, Saint-Quentin, Laon et Cambrai. Ce déficit s'inscrit dans une logique de stagnation démographique. À l'inverse, le taux d'accroissement migratoire est particulièrement important autour des pôles de Blois, Orléans, Tours, Le Mans, Rouen, Troyes, Auxerre, Sens, Montargis pouvant refléter des effets de transferts de population ayant migré de grands pôles urbains vers les espaces d'urbanisation dispersée.

### 1.1.3. Un maintien des populations locales

Le développement démographique lié à l'arrivée de populations venues de l'extérieur ne se fait pas au détriment des résidents déjà présents. L'analyse des mobilités résidentielles montre que le taux de maintien, c'est-à-dire la part des habitants changeant de domicile tout en restant à proximité, est supérieur à 75 %<sup>35</sup>. Cet attachement des habitants au territoire est identique, quelle que soit la morphologie des espaces bâtis (figure 96). L'analyse de la croissance démographique et de l'accroissement migratoire dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne montre que ces derniers concentrent la croissance démographique et sont d'autant plus attractifs pour de nouvelles populations qu'ils sont proches des pôles régionaux.

---

<sup>35</sup> Sont considérés comme des flux internes à un territoire, ceux réalisés au sein d'une même intercommunalité.



**Figure 96 | Taux de maintien des populations locales entre 2003 et 2008 dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne**

Réalisation : Damien Delaville d'après données INSEE MobRes 2008

## 1.2. Les parcours résidentiels dans les espaces d'urbanisation dispersée

L'analyse des flux migratoires résidentiels entrants dans les espaces d'urbanisation dispersée du périmètre d'étude entre 2003 et 2008 fait ressortir trois formes principales de migrations. Une première, majoritaire à l'échelle du périmètre d'étude, en provenance du pôle parisien. Une deuxième, de courte portée, met en lumière des relations de proche en proche entre les intercommunalités contiguës des espaces d'urbanisation dispersée. Enfin, une troisième de longue distance reflétant l'attractivité de ces espaces à l'échelle métropolitaine. L'exploration des flux met en évidence l'existence de liens entre de grands pôles urbains français. Les terrains d'étude ne disposant pas tous d'un même degré d'attractivité, cette section permet de les mettre en perspective de même que les lieux en réseaux.

### 1.2.1. De nouveaux habitants issus des grands pôles urbains

Les données portant sur les flux migratoires sont issues des fichiers détaillés individuels de l'INSEE basés sur les résultats des recensements de population. La base migrations résidentielles est disponible pour l'année 2008 et porte sur le lieu de résidence 5 ans

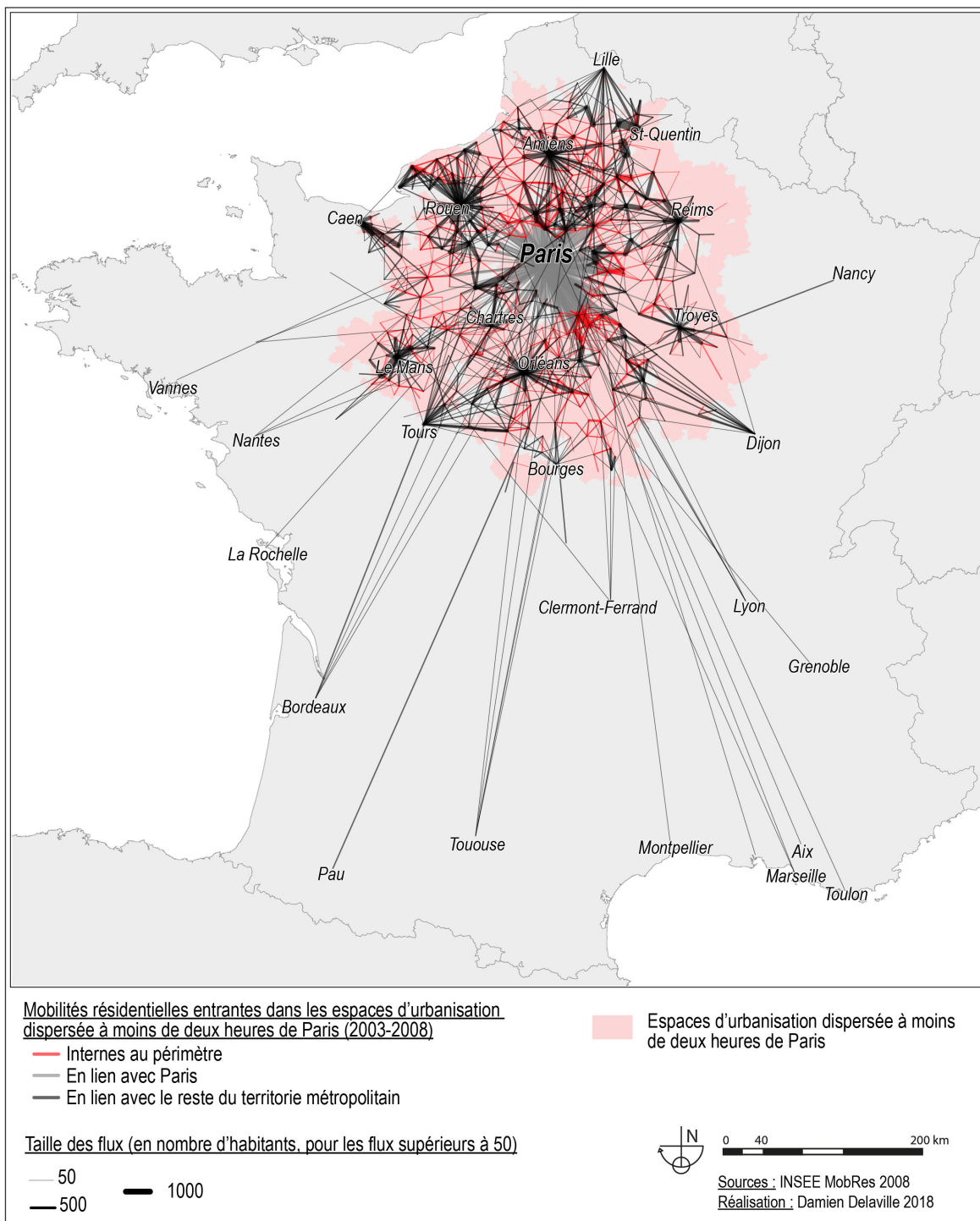
auparavant <sup>36</sup>. Ces données sont agrégées en France à l'échelle des intercommunalités afin de faire davantage ressortir les espaces d'urbanisation dispersée et éviter d'avoir des flux trop faibles dans ces espaces ne permettant pas de les faire ressortir. L'observation des flux entrants montre que le degré de dispersion des structures de peuplement n'a pas d'influence sur l'origine et le nombre de flux entrants. Nous ne constatons l'existence d'aucun rapport entre les formes de structures de peuplement et l'attractivité de ces espaces pour les habitants des pôles urbains ou des espaces d'urbanisation dispersée. Ainsi, dans le périmètre d'étude, la part des nouveaux habitants originaires de pôles urbains est relativement homogène, en dehors de la région Nord-Picardie (moins dynamique démographiquement) où elle est plus basse avec de nouveaux habitants principalement originaires d'autres espaces d'urbanisation dispersée localisés à proximité.

Afin de favoriser la lecture du phénomène observé et de mettre en évidence les structures principales d'échange, la figure 97 représente uniquement les plus structurants, c'est-à-dire ceux réalisés par au moins 50 personnes. Entre 2003 et 2008, 40 % des flux résidentiels entrants dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne sont au départ d'un pôle urbain. Paris est le principal pôle émetteur. Parmi les autres pôles urbains situés à moins de deux heures de Paris, Rouen et Amiens sont ceux ayant quantitativement les flux sortants les plus importants. À plus de deux heures, les pôles urbains de Caen, Tours, Lille et Dijon, sont également émetteurs de flux migratoires à destination de ces espaces d'urbanisation dispersée. L'ensemble des flux observés sont de courte portée et principalement dirigés vers les espaces proches du lieu d'origine. Des flux migratoires internes sont également présents entre les différents espaces composant le périmètre d'étude. Ils sont quantitativement conséquents et révélateurs d'une forte diffusion des origines et des destinations. Les flux les plus importants mettent exclusivement en évidence des échanges entre des intercommunalités contiguës. Elles reflètent des liens de proximité avec des personnes qui décident de déménager sans pour autant changer radicalement leurs modes de vie, leurs pratiques et leurs repères. Ces observations s'inscrivent dans les tendances mises en avant par Mariette Sagot pour la région Ile-de-France qui montre que, « *quels que soient la configuration familiale, l'âge ou l'origine, les membres d'une même famille vivent, le plus souvent, à proximité les uns des autres et, si ce n'est pas à proximité immédiate, du moins dans un même "quadrant" du*

---

<sup>36</sup> Aucun fichier n'est proposé pour les millésimes 2009, 2010, 2011 et 2012. À compter du millésime 2013, les fichiers sont proposés pour le lieu de résidence 1 an auparavant (source : site Internet de l'INSEE).

*territoire francilien* » (Sagot 2015 p87). Par l'analyse des mobilités résidentielles, elle montre ainsi qu'une des tendances principales est de conserver ou de rechercher une proximité spatiale (même commune, même département, même quadrant) avec sa famille.



**Figure 97 | Flux migratoires entrants entre 2003 et 2008 dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne**

L'attractivité des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne dépasse les limites du périmètre d'étude. Des liens structurants se dessinent avec des grandes villes et des métropoles régionales comme Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes ou La Rochelle. Ces flux sont principalement dirigés vers les espaces situés à proximité de Paris.

### 1.2.2. Une attractivité migratoire renforcée à proximité de Paris

À partir de l'analyse des dynamiques démographiques, nous avons mis en avant la capacité des espaces d'urbanisation dispersée à maintenir leur croissance grâce à l'arrivée de nouvelles populations issues des pôles urbains. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 3, les dynamiques des quatre terrains d'études sont dissemblables. À Crécy, la croissance de la population est notable depuis plus de 40 ans, alors qu'à Romorantin, Nesle et Bonneval, elle est en légère augmentation après avoir connu de récentes périodes de déclin. Au cœur de ces dynamiques, la capacité de ces espaces à attirer de nouveaux habitants est contrastée. À partir des données agrégées de l'INSEE, la figure 98 représente les flux entrants constatés entre 2003 et 2008 concernant chacun des quatre terrains d'étude. Les flux représentés regroupent un minimum de 20 personnes.

Chaque terrain d'étude dispose d'un lien d'une intensité variable avec Paris. Ainsi, celui de Crécy-la-Chapelle, situé à quelques kilomètres de la capitale, est le théâtre de très fortes relations migratoires (évaluées à plus de 2000 personnes en 5 ans), dont on peut poser l'hypothèse qu'il s'agit, pour une large majorité, d'actifs parisiens venant s'installer en ce lieu afin de pouvoir accéder à la propriété et s'installer dans un endroit où le marché immobilier est plus détendu. Comparativement, les liens entre Paris et les autres terrains d'étude sont faibles (entre 50 et 300 personnes seulement s'y sont installées en 5 ans). Les aires d'attractivité des terrains sont également très variables. Le contraste est particulièrement marqué entre Nesle, où les principaux liens s'opèrent avec les espaces d'urbanisation dispersée et le pôle d'Amiens situé à leur proximité, et Crécy-la-Chapelle qui, au-delà de sa forte connexion avec Paris, attire de nouveaux habitants venant de partout en France (Marseille, Montpellier, Bordeaux, Strasbourg,...). L'attractivité de Romorantin s'appuie principalement sur les pôles régionaux tels que Tours, Blois, et Bourges, ainsi que sur Paris, et, dans une moindre mesure sur des grands pôles urbains de France, tels que Lyon. L'attractivité migratoire de Bonneval est pour sa part assez semblable à celle de Romorantin.

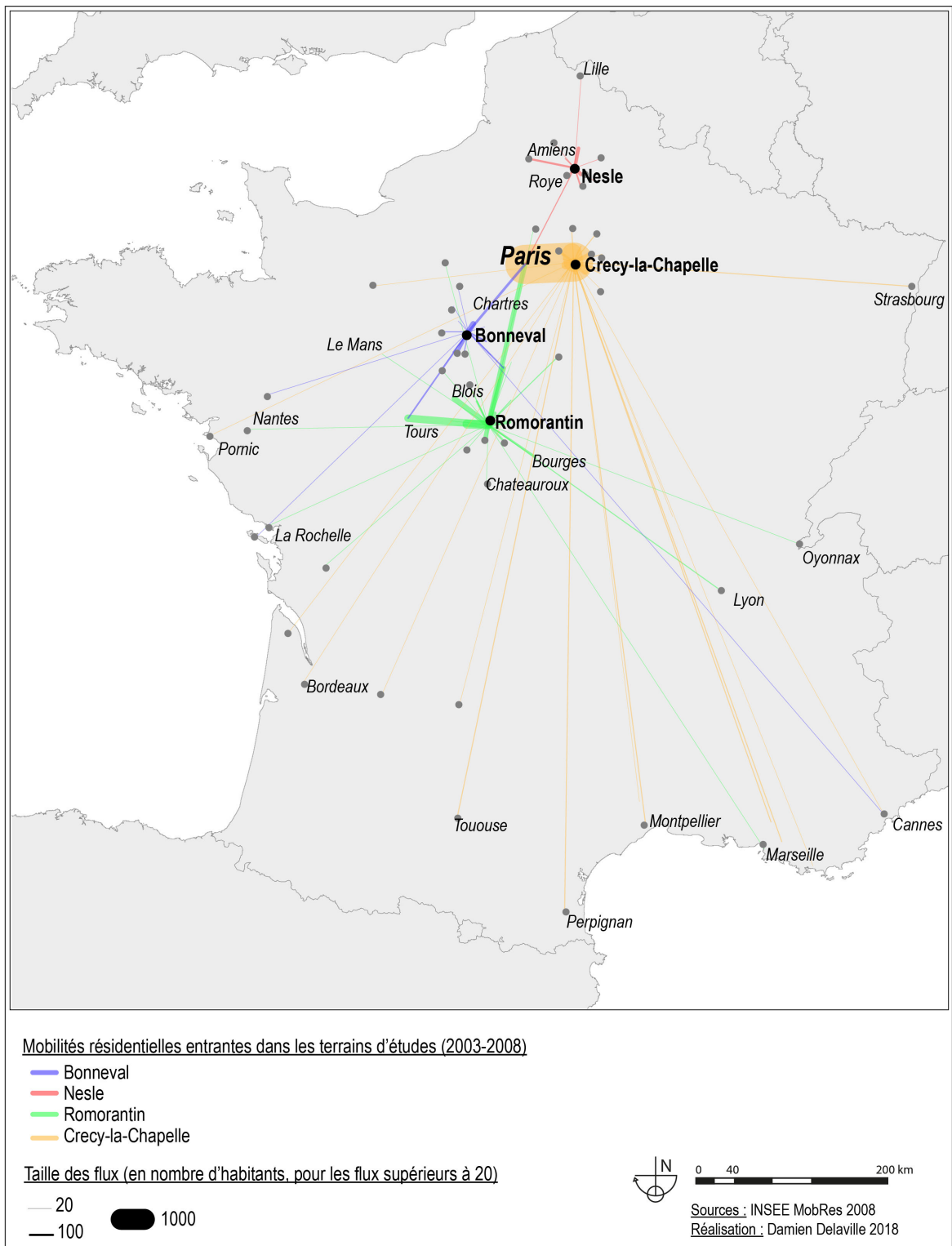


Figure 98 | Flux migratoires entrants entre 2003 et 2008 dans les quatre terrains d'études



### 1.2.3. Locaux et nouveaux arrivants, une multiplicité des parcours résidentiels

Les espaces d'urbanisation dispersée s'inscrivent au cœur de parcours résidentiels diversifiés. L'analyse des origines et des destinations des flux migratoires montre qu'ils interagissent avec les pôles urbains et participent à la construction de réseaux de lieux. La capacité des espaces d'urbanisation dispersée à attirer et à structurer des échanges migratoires n'est pas liée à leur morphologie et à leur degré de dispersion, mais davantage à leur localisation et aux aménités qu'ils ont à proposer. À partir des enquêtes réalisées, quatre profils d'habitants et de migrants sont apparus. S'il est difficile de quantifier leur présence, il demeure intéressant de définir leurs contours afin de comprendre les enjeux qui en découlent notamment en matière de mobilité et de relation avec les pôles urbains. Le premier correspond aux habitants des terrains d'études qui en sont originaires et n'en ont pas bougé (s'il y a eu des déménagements, ils ont été opérés sur le terrain ou à proximité). Ce profil qui apparaît comme majoritaire dans notre échantillon de personnes met en avant des personnes fortement ancrées sur le territoire. Le second profil correspond à des enquêtés originaires du terrain et y habitant encore aujourd'hui, mais qui ont eu des trajectoires résidentielles complexes, et n'y ont pas vécu toute leur vie. Il s'agit principalement de personnes ayant réalisé des études supérieures, amenées à déménager à Paris ou dans une ou plusieurs grandes villes en France ou à l'étranger durant leur scolarité. Pour ces personnes, la proximité du lieu d'enseignement supérieur avec le domicile des parents est généralement peu importante. Ces mobilités traduisent un éloignement temporaire, une mise en réseau et une pratique importante avec des pôles urbains. Chez les personnes interrogées, environ un tiers ne sont pas originaires du terrain d'étude ou de sa proximité immédiate. Le troisième profil est celui des actifs venant de l'extérieur et arrivant au sein des terrains. Pour eux, ce choix de localisation est avant tout lié à une opportunité professionnelle, à un besoin de rapprochement spatial avec son conjoint ou sa conjointe, ou à la recherche de nouvelles conditions d'habitation. La majorité d'entre eux est originaire de la même région ou d'un département limitrophe. Parmi les villes d'origine les plus lointaines, celles de Nantes, Bruxelles, Saint-Étienne et Perpignan sont citées. Enfin, le dernier profil correspond à des personnes âgées décidant, le moment de la retraite venue, de quitter des pôles urbains pour partir vivre dans un de nos terrains d'études. Chez les enquêtés, ces départs sont motivés par la recherche d'un « *nouveau cadre de vie au vert* » (Jules, retraité enquêté à Nesle), ou par le désir de retrouver ses origines familiales après une vie professionnelle menée au loin. Le changement de lieu de résidence est parfois mal vécu, car la réalité ne correspond finalement pas à ce que les personnes s'étaient imaginé rencontrer, au cadre ou mode de vie rêvé.

« J'ai déménagé de région parisienne il y a dix ans à la retraite pour être tranquille [à Bonneval]. C'est une erreur d'être venu ici. Il n'y a rien à faire. » Bernard, retraité à Bonneval

« Lorsque nous avons été à la retraite, nous avons décidé avec mon mari de quitter la région parisienne pour nous installer dans un endroit plus calme et nous permettant de disposer d'un meilleur niveau de vie. Mon mari est d'origine picarde et ses parents habitent près de Saint-Quentin. Nous avons aussi choisi d'habiter ici pour nous rapprocher d'eux pour que mon mari puisse garder un contact privilégié et être présents pour eux. [..]. Nos enfants sont grands et travaillent habitent tous les deux à Paris. Nous allons souvent les voir, généralement nous passons une semaine tous les deux mois à Paris. [...] Nous prenons le TGV. [...] Nos enfants viennent régulièrement nous voir, et pendant les vacances scolaires, il nous arrive de garder nos petits-enfants ». Renée, retraitée à Nesle

## 2. LES REPRÉSENTATIONS DES ENQUÊTÉS AU REGARD DE LEURS PRATIQUES SPATIALES

Depuis les années 1950, le développement de l'automobilité (Dupuy, 1991) a conduit à une augmentation des pratiques de mobilité et à la multiplication de leurs motifs. L'accroissement de la vitesse rendue possible par la généralisation de modes de transports modernes a contribué à la mise en réseau de lieux éloignés. La vitesse a permis de questionner les notions de « proches » et de « lointains ». L'évolution de l'usage fait des espaces (Orfeuill, 2003) et des mobilités (Dupuy, 1991, 1995) a abouti à une modification de leur perception. Ainsi, « *aujourd'hui (...) on peut ignorer totalement des lieux proches et, en franchissant des sortes de « tunnels » à travers des espaces à peine perçus, gagner aisément des lieux très lointains* » (Bavoux et al 2005). Cette section analyse l'ensemble des motifs de mobilités (professionnelles, familiales, pour achats, loisirs, vacances,...) énoncés par les enquêtés au sein des quatre terrains d'études, recueillis au cours des années 2015 et 2016 suivant les

terrains et à des temporalités et des fréquences variées. Plusieurs objectifs sont recherchés. Tout d'abord il s'agit de voir si les pratiques de mobilités sont homogènes ou reflètent des profils de mobiles variés. Les mobiles, dont les mobilités quotidiennes sont importantes, ont-ils en général des mobilités plus extraverties ? À l'inverse, les actifs travaillant à proximité de leur domicile ont-ils des pratiques de mobilités plus ancrées localement ?

L'approche relationnelle menée permet de mettre en évidence l'ensemble des pratiques spatiales des enquêtés et les liens qu'entretiennent les habitants avec leur environnement. À partir de l'agrégation des flux, elle définit les lieux structurants et les motifs de déplacements qui leur sont attachés. Elle met en évidence des territorialités individuelles complexes. Le croisement de cette approche avec les résultats des entretiens interroge la perception des espaces vécus par les enquêtés au regard de leurs pratiques de mobilités et notamment leurs relations avec les villes et le pôle de Paris.

## 2.1. Qu'est-ce qu'une ville ? Représentations et pratiques

Nous interrogeons ici la représentation que les enquêtés des terrains d'étude<sup>37</sup> ont des petites villes, des pôles locaux, des grands pôles et des villes régionales qui composent la métropole. Les résultats ici présentés sont tirés de l'analyse des résultats issus des questionnaires réalisés dans trois terrains d'étude. Pour cela, une question ouverte leur a été posée lors des entretiens afin d'exprimer et nous expliquer qu'elle est selon eux la ville la plus proche de leur domicile. La question est ouverte et ne définit pas la notion de ville a priori afin de voir comment ils la définissent au regard de leurs pratiques et de leurs perceptions.

Il s'agit dans un premier temps de questionner la notion de ville au regard des représentations des habitants et faire émerger leur sentiment d'attachement aux espaces urbains environnants, que ce soit selon des critères de taille, de distance, et d'équipements. Puis, à partir de l'analyse des pratiques de mobilités relevées vers les pôles urbains et vers Paris nous mettons en avant les villes qu'ils fréquentent et comment celles-ci sont intégrées à leurs pratiques de mobilités

---

37 Les méthodologies d'enquête et d'analyses sont détaillées dans le chapitre 6.

### 2.1.1. Des espaces d'urbanisation dispersée structurés par des «villes»

Les entretiens réalisés avec les usagers de nos terrains d'étude ont montré que ces personnes ne considèrent pas vivre dans une ville ou en tout cas, ils ne la définissent pas comme telle. Au vu des discours développés, il s'agit principalement du lieu disposant de commerces, équipements ou services dont le lieu de domicile est dépourvu. En termes de taille de population, de rôle administratif ou encore d'équipements, commerces et services disponibles, ces villes ont des statuts très différents laissant à penser que la perception de la notion de ville diffère en fonction des personnes enquêtées.



**Figure 99 | Comparaison entre la taille de la commune d'habitation (population) et de la taille de la ville la plus proche citée par les usagers interrogés dans les trois terrains d'étude**

Réalisation : Damien Delaville

Nous remarquons également qu'en fonction du lieu d'habitation, du type d'établissement humain de résidence <sup>38</sup> les lieux cités sont différents. Ainsi une personne vivant dans ce qui est du diffus ou un hameau tend généralement à considérer le bourg le plus proche comme une « ville », et une personne habitant ce même bourg n'a pas tendance à le citer, mais privilégie l'espace bâti le plus peuplé le plus proche. En fonction du lieu d'habitation, une hiérarchisation de l'espace assortie d'une montée en gamme progressive s'opère. Les personnes interrogées résidant dans un pôle urbain au sens de l'INSEE ont systématiquement répondu qu'elles vivaient dans une ville, nommant ainsi leur ville de résidence. La figure 99 formalise

38 En fonction du nombre d'habitants et selon la classification développée dans le chapitre 3.

ce constat. Elle représente en ordonnée la population communale (en log 10) de la ville citée par les enquêtes et en abscisse la population de leur commune de résidence (en log 10). À titre d'exemple, les personnes demeurant à Bouville (565 habitants) indiquent généralement Bonneval (4 750 habitants) comme étant la ville la plus proche, alors que les résidents de Bonneval citent soit Chartres (38 890 habitants), soit Châteaudun (13 040 habitants).

Les représentations et les pratiques sont plus complexes qu'il n'y paraît et les villes citées correspondent finalement peu à des grands pôles urbains au sens de l'INSEE. Pour une grande partie des enquêtés, les villes sont au contraire ce que nous considérons comme des petits pôles locaux qui structurent les espaces d'urbanisation dispersée (bourgs et petites villes) tels que Nesle, Crécy, Bonneval, Ham ou Châteaudun. Ce résultat confirme le caractère structurant et attractif pour la population de ces pôles constitués au sein des espaces d'urbanisation dispersée. Il met en évidence une forme d'indépendance des pratiques des habitants vis-à-vis des grands pôles urbains.

### 2.1.2. Une disjonction entre espace pratiqué et espace vécu

La figure 100, établie sur la base des données recueillies dans les questionnaires d'enquête, localise la « ville la plus proche » citée par les personnes consultées et les lieux fréquentés quotidiennement en fonction du nombre d'individus ayant répondu. Les résultats observés sur les terrains de Bonneval et Nesle sont comparables et se différencient de ceux de Crécy-la-Chapelle.

Trois villes sont ainsi identifiées par les enquêtés de Bonneval (Bonneval, Chartres et Châteaudun), et cinq par ceux de Nesle (Nesle, Péronne, Ham, Roye et Amiens), ce qui s'avère être des nombres restreints au regard des lieux fréquentés. En dehors d'Amiens et de Chartres qui sont des grands pôles urbains au sens de l'INSEE, tous sont des pôles situés dans les espaces d'urbanisation dispersée. Chartres et Amiens sont considérés comme étant la ville la plus proche uniquement par les usagers interrogés s'y rendant quotidiennement. La ville citée ne correspond pas toujours au lieu le plus important visité quotidiennement, et nous observons parfois une déconnexion entre les représentations des personnes enquêtées et leurs pratiques réelles. Ainsi, au regard de leur fréquentation, Bonneval et Nesle apparaissent sous-représentés, tandis que Châteaudun, Ham et Péronne sont surreprésentés.

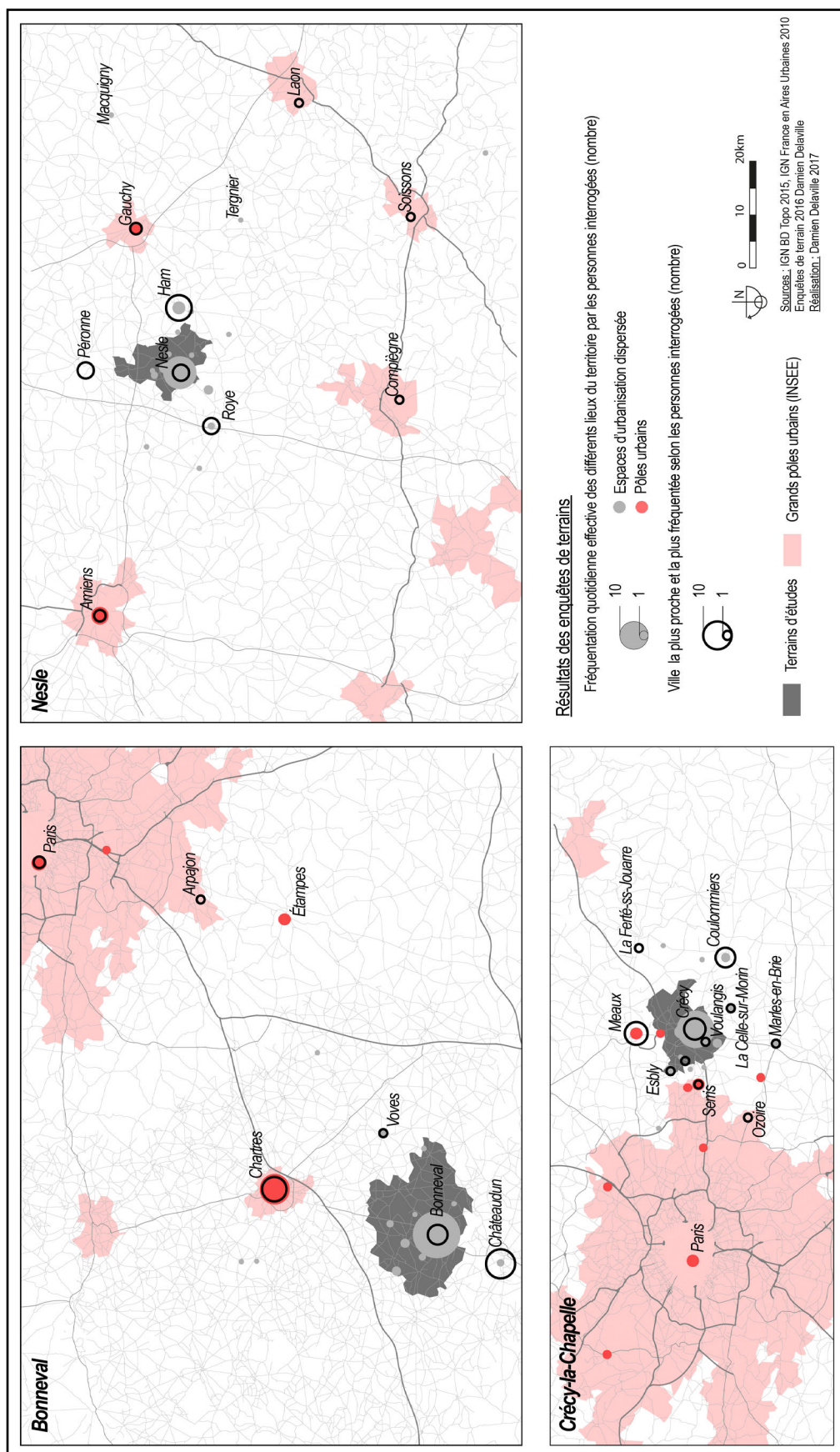


Figure 100 | Listes des « villes » considérées comme plus proches du domicile et des lieux les plus fréquentés par les usagers interrogés dans les terrains d'étude

La distribution des villes citées comme telles par les enquêtés de Crécy-la-Chapelle fait ressortir une structure multipolaire : Crécy, Meaux, Esbly, Voulangis, Ozoire, La Ferté, Coulommiers, Marles,... Ce terrain qui représente les formes les plus concentrées d'urbain dispersé est un patchwork serré composé de nombreux gros bourgs et de petites villes <sup>39</sup>. Dans ce terrain, les lieux visités quotidiennement par les enquêtés sont nombreux et correspondent de leur point de vue à des villes. En dehors de Crécy, et dans une moindre mesure de Meaux et Coulommiers, aucune ville ne ressort plus qu'une autre.

Au regard de ces analyses, plusieurs conclusions se détachent. Tout d'abord, nous observons que pour les habitants de ces terrains d'études, la notion de ville renvoie principalement, au regard des lieux cités et du discours développé, à des lieux où du commerce est présent et où les structures de peuplement sont concentrées. Ce résultat est intéressant, car il montre que pour les usagers l'urbain dispersé est composé de villes en capacité de structurer ces espaces. Les villes peuvent revêtir des formes diverses. Il peut s'agir de bourgs et villages comme Nesle et Bonneval, de gros bourgs comme Ham et Châteaudun, de petites villes comme Crécy ou encore de grandes villes comme Amiens et Chartres. Ce sont principalement les gros bourgs qui sont cités comme étant des villes bien qu'ils soient moins fréquentés. Les grandes villes telles que Chartres, Amiens, Compiègne ou encore Soissons situés à une trentaine de kilomètres des terrains d'études sont considérés comme la ville la plus proche, c'est-à-dire le lieu le plus structurant situé à proximité de leur domicile par les personnes ayant l'habitude de s'y rendre quotidiennement.

Malgré la distance importante la séparant des terrains d'enquête, Paris a été citée par deux enquêtés comme étant la ville la plus proche. L'un d'eux habite un village situé près de Bonneval, et l'autre un village proche de Crécy-la-Chapelle. Dans les deux cas, ils ont indiqué ne jamais se rendre dans la capitale, ce qui apparaît révéler un imaginaire spécifique lié à Paris. Au contraire, aucun des actifs réalisant des navettes quotidiennes avec Paris ne l'a citée.

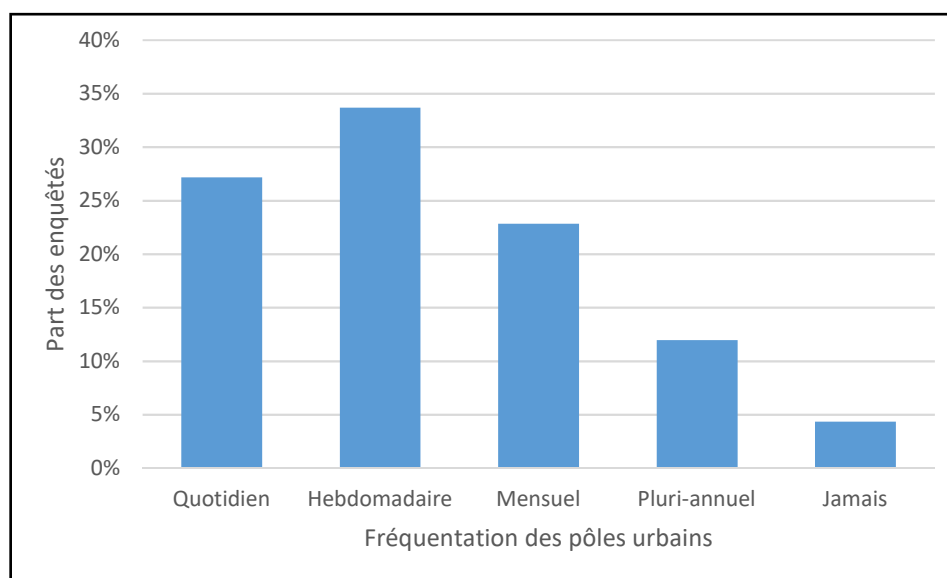
---

39 Selon la typologie développée dans le chapitre 3.

## 2.2. Les multiples motifs de l'attractivité des grands pôles urbains et de Paris

À partir de l'analyse des boucles de déplacements quotidiens, le chapitre 6 a mis en évidence que près d'un quart des enquêtés fréquentent quotidiennement un grand pôle urbain. Prenant en compte ces mêmes résultats, la présente section intègre de surcroît des déplacements plus exceptionnels dans le but d'étudier spécifiquement les pratiques de déplacements à destination des grands pôles et de Paris. Il s'agit de voir dans quelle mesure ces lieux sont intégrés ou pris en compte dans les modes de vie des habitants et usagers. À travers l'analyse des motifs de déplacements, nous interrogeons l'attractivité de ces lieux et de leurs fonctions.

Cette sous-partie intègre les résultats des enquêtes réalisées à Romorantin qui, malgré un questionnaire différent de ceux des trois autres terrains étudiés, a comporté la même question portant sur les relations spécifiques à Paris et aux grands pôles urbains.



**Figure 101 | Fréquence maximale des mobilités vers les grands pôles urbains des usagers interrogés dans les terrains d'étude**

Réalisation : Damien Delaville

### 2.2.1. Des achats exceptionnels réalisés dans les grands pôles urbains

Les quatre terrains d'études sont chacun situés à proximité de plusieurs grands pôles urbains et de grandes villes régionales : Blois, Orléans, Tours, Chartres, Amiens, Meaux, Marne-la-Vallée,... À partir de l'ensemble des déplacements réalisés dans ces pôles par les enquêtés à différentes temporalités, la figure 102 classe les motifs en fonction de leur récurrence. Cette



figure permet ainsi de faire ressortir ce que les individus attendent et recherchent en se rendant dans ces pôles et à quel type de besoins répond leur déplacement.

Malgré le nombre et la diversité des motifs de déplacements cités, des postes comme le commerce ou les loisirs ressortent spécifiquement. Les mobilités d'achats réalisés dans ces pôles diffèrent de celles observées dans le cadre des mobilités quotidiennes étudiées au chapitre 6. Il s'agit ici de mobilités moins fréquentes, de l'ordre du mensuel ou bimensuel (figure 101) répondant à des besoins d'achats de produits plus rares ou spécifiques. Le recours à ces pôles permet donc de répondre à des besoins que le lieu d'habitation ou ceux fréquentés quotidiennement ne permettent pas de satisfaire. Chez les personnes interrogées, ces déplacements sont principalement pendulaires dans le sens où ils sont principalement réalisés pour répondre à un seul motif et réaliser une seule activité. Ce résultat va dans le sens de ceux présentés par Mireille Bouleau et Catherine Mangeney pour l'Ile-de-France

« pour les autres déplacements, les Franciliens se rendent dans des polarités systématiquement mieux équipées que leur commune de résidence et choisissent même, en majorité, les polarités les mieux équipées. Dans un système théorique de polarités métropolitaines fortement hiérarchisées, il serait possible d'imaginer que les habitants utilisent toujours la polarité la plus proche de chez eux présentant l'équipement ou le service dont ils ont besoin. En réalité, les Franciliens investissent au maximum leur commune de résidence et préfèrent, lorsque l'équipement recherché ne s'y trouve pas, se rendre directement dans des pôles « majeurs » présentant l'intégralité des équipements et services possibles. Par ailleurs, ils ne choisissent pas la polarité « majeure » la plus proche en distance de leur domicile. Puisque l'usage des modes doux n'est alors généralement plus possible, la concurrence entre les destinations devient plus forte. Les critères de choix de destination sont alors multiples et tiennent compte, par exemple, des réseaux de transports collectifs, des zones de congestion routière, de l'offre de stationnement sur place, de la qualité de l'offre, et évidemment de la situation géographique

dans un enchaînement de déplacements quotidiens souvent complexe » (Mangeney et Bouleau 2015).

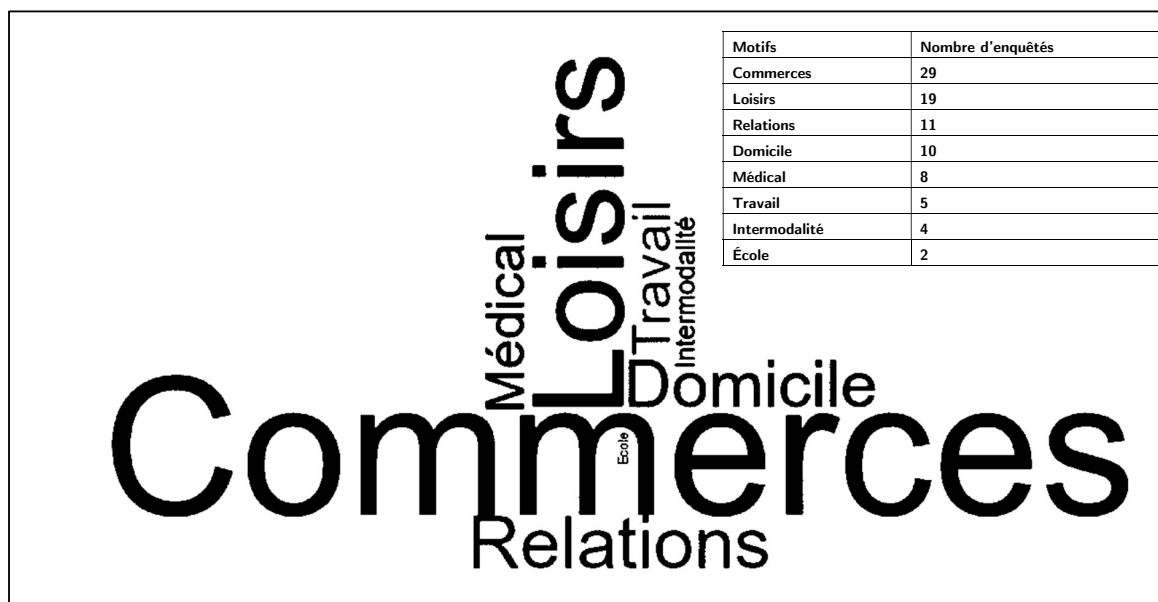
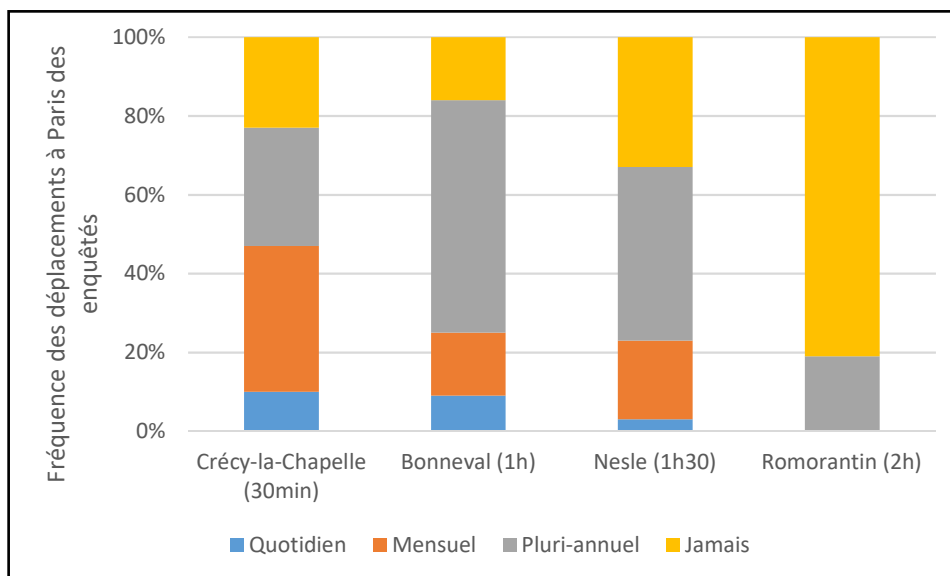


Figure 102 | Motifs des déplacements réalisés vers les grands pôles urbains par les usagers enquêtés  
Réalisation : Damien Delaville

### 2.2.2. L'attractivité de Paris soutenue par le tourisme, le travail, le commerce et les déplacements familiaux

Cette partie analyse les relations des enquêtes des quatre terrains avec Paris. En dehors de Romorantin, plus de 70 % des enquêtés se rendent au moins une fois par an à Paris. La distance à Paris n'est pas le seul facteur expliquant la différence des liens avec Paris. À Bonneval, Nesle et Crécy, la part des enquêtés ayant des liens, quotidiens, hebdomadaires, mensuels, ou pluriannuels avec Paris est similaire malgré une accessibilité en voiture variant de 30 min à 1h 30. Au regard des modes de déplacements utilisés par les enquêtés, la facilité d'accès à Paris par les transports en commun semble conditionner sa fréquentation. À Romorantin, les personnes interrogées se déplacent peu, et moins régulièrement à Paris qu'aucun transport en commun direct ne relie (figure 103). En revanche, ils développent des échanges très denses avec les grands pôles régionaux.



**Figure 103 | Fréquence des déplacements vers Paris des usagers enquêtés**

Réalisation : Damien Delaville

Ces différentes pratiques concernent uniquement les personnes interrogées à Bonneval, Nesle et Crécy. Les motifs de déplacement, invoqués par les personnes interrogées, se rendant dans le pôle urbain de Paris sont essentiellement de quatre ordres : loisirs et tourisme, travail, visite familiale ou amicale, et commerces (figure 104). En fonction des motifs, des types de déplacements marqués par des temporalités, des fréquences et des durées variables émergent. Les entretiens réalisés mettent en lumière l'attractivité commerciale de Paris, la spécificité et la rareté de certains produits et magasins recherchés par les enquêtés. Le commerce est un objectif dominant de déplacement vers Paris, mais pas le seul. Il s'inscrit dans le cadre d'un déplacement mixte qui se combine avec un motif lié au travail, au loisir ou à la satisfaction de relations familiales. Les déplacements pour le travail à Paris sont quotidiens pour l'ensemble des actifs enquêtés travaillant à Paris. Certains actifs travaillant dans les terrains d'étude sont également amenés à se rendre ponctuellement à Paris pour le travail dans le cadre de formations ou de réunions. Parmi les enquêtés, ces déplacements sont réalisés dans la journée, généralement seul et par transports en commun. Les déplacements pour loisir ou tourisme ont lieu sur plusieurs jours et sont réalisés dans un cadre familial ou avec des amis. Ils sont ponctuels dans le sens où ils ont lieu une à deux fois par an. Enfin les déplacements s'inscrivant dans le dernier motif majoritaire de déplacement sont liés à des visites familiales ou amicales. Chez les personnes enquêtées, ces déplacements sont réguliers et récurrents au cours de l'année. Ils sont généralement réalisés à plusieurs, en famille et en voiture. Les motifs de déplacements vers Paris sont très différents de ceux vers

les grands pôles urbains. Les grands pôles urbains constituent des lieux d'achats privilégiés. Les motifs et l'organisation de ces déplacements par les individus montrent que Paris est une destination plus exceptionnelle. Les entretiens révèlent que les habitants des espaces d'urbanisation dispersée de notre périmètre d'étude sont liés à Paris qui occupe une place privilégiée dans leur imaginaire. La distance entre les terrains étudiés et Paris autant que la facilité d'accès par les transports en commun ont un impact important sur la force de ces liens. Dans les terrains d'études, la thèse montre que les liens de Crécy, Bonneval et Nesle avec Paris sont forts et de taille équivalente, alors qu'ils sont faibles à Romorantin.

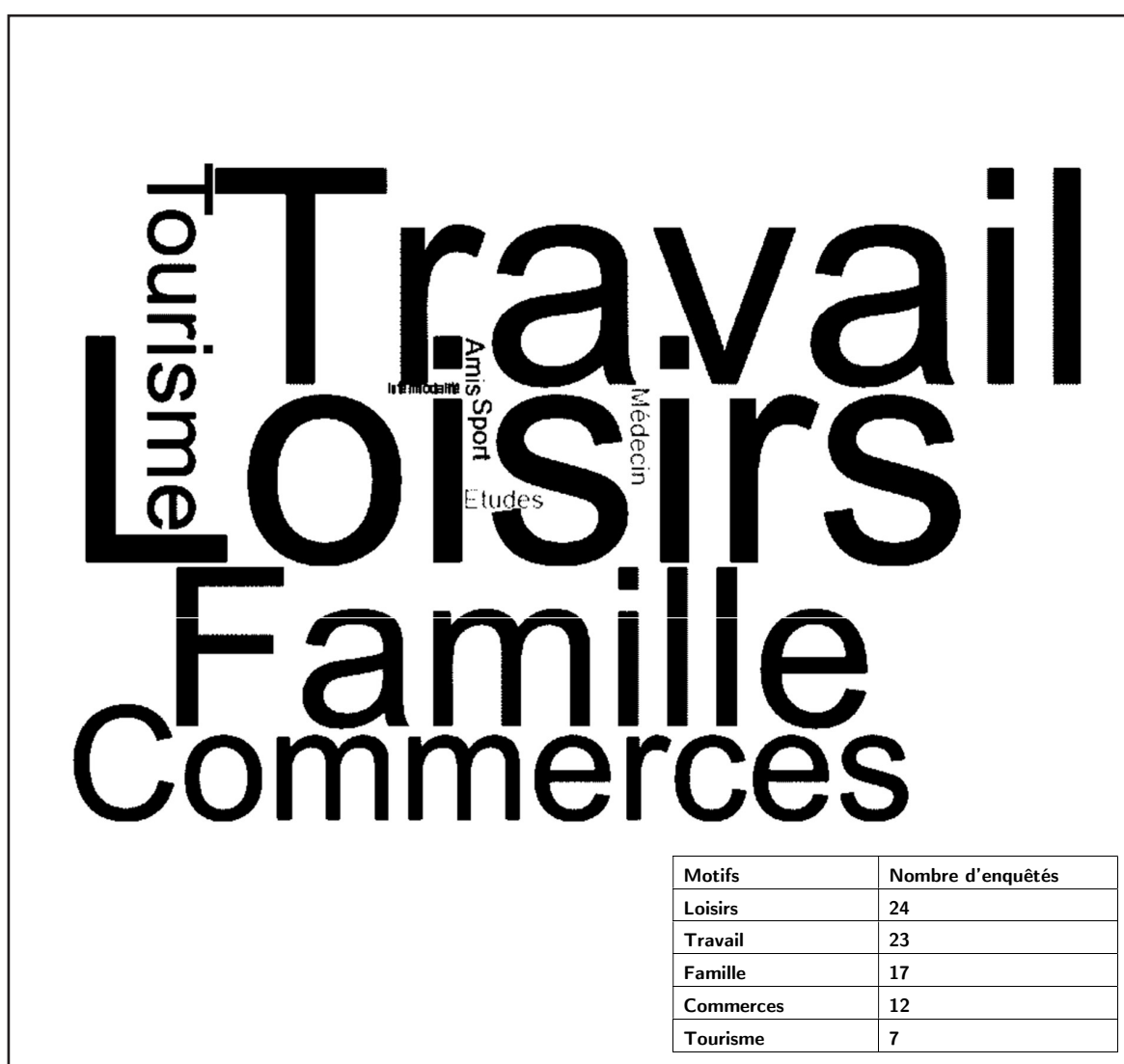


Figure 104 | Motifs des déplacements vers Paris par les usagers enquêtés  
Réalisation : Damien Delaville

## **2.3. Des pratiques de mobilités diverses et multi-échelles qui participent à la mise en réseau de lieux**

La multiplicité des modes de transport aujourd'hui à disposition des usagers et la grande variété de vitesses qui leur sont attachées dessinent des territorialités individuelles complexes et réticulaires. Outre les mobilités quotidiennes qui forment des espaces individuels fonctionnels (Nessi 2012), nous nous intéressons également ici aux mobilités exceptionnelles. Les mobilités des habitants des espaces d'urbanisation dispersée ne sont pas uniques. L'objectif est d'analyser l'ensemble des mobilités des personnes enquêtées dans les quatre terrains d'études <sup>40</sup> afin de définir des types de mobiles existants et de faire émerger leur capacité à se déplacer et à mettre en connexion différents lieux.

### **2.3.1. Déplacements quotidiens et exceptionnels, une approche comparative des distances parcourues annuellement**

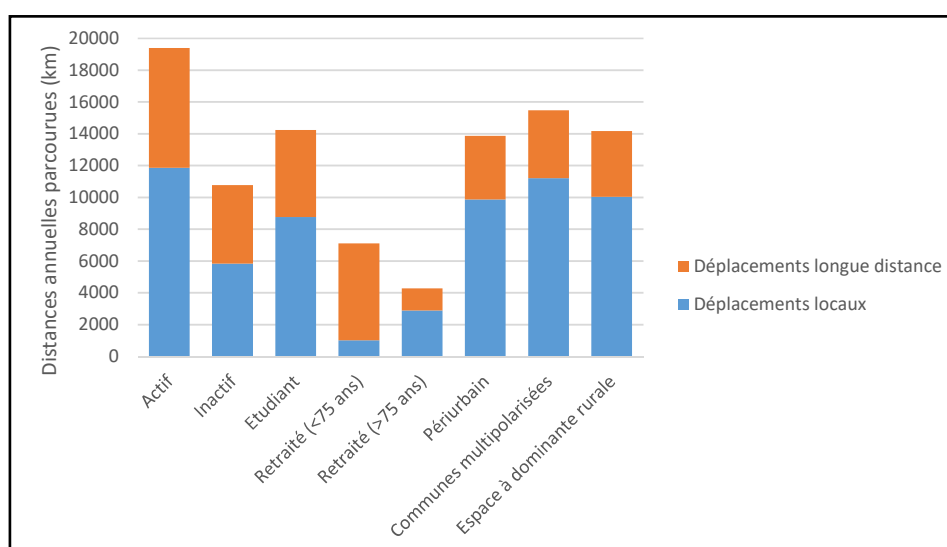
En France, les caractéristiques des déplacements réalisées annuellement sont peu analysées par la littérature, car il n'existe pas de base exhaustive pour y parvenir. Pourtant ces données sont intéressantes à plusieurs niveaux. Elles mettent en évidence la capacité des individus, selon leur âge, leurs caractéristiques socio-professionnelles, leur lieu d'habitation, à accéder à la mobilité et à se déplacer. En comparant les composantes de ces mobilités en termes de récurrence et de proximité des déplacements, elles définissent des profils de mobiles allant du mobile local au mobile extraverti. Les dernières données existantes sont issues de l'Enquête Nationale Transport et Déplacements de 2008 et portent sur un échantillon de la population française. Elles mettent en évidence de fortes disparités selon le statut professionnel, mais une certaine homogénéité à l'échelle nationale entre les espaces périurbains, les multipolarisés et les ruraux (au sens de l'INSEE), qui composent l'urbain dispersé (figure 105). Les résultats ici présentés sont issus du traitement des 124 questionnaires réalisés auprès des usagers des territoires de Crécy-la-Chapelle, Bonneval, Nesle et Romorantin. Ils portent sur l'ensemble des mobilités réalisées par les enquêtés durant une année et concernent aussi bien des motifs de travail, de loisirs, de tourisme, d'accès à des services de santé ou à des commerces spécifiques, que familiaux ou amicaux. Afin d'estimer les distances annuelles parcourues par chaque individu, les distances parcourues quotidiennement (boucles de déplacements

---

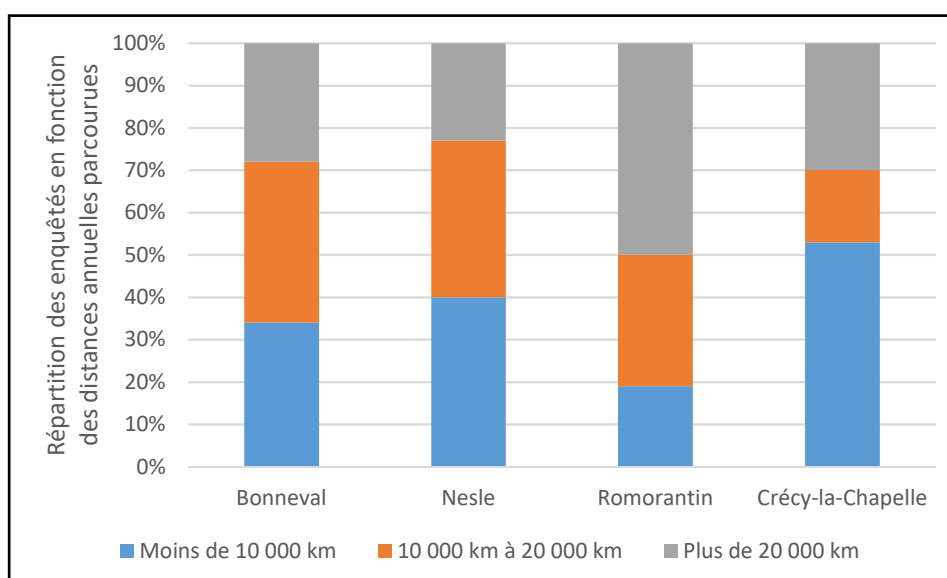
40 Les terrains d'études sont : Bonneval, Nesle, Romorantin, Crécy-la-Chapelle (cf. chapitre 3).

quotidiens) ont été multipliées par 250 (nombre de jours ouvrés dans une année), et celles de chaque déplacement exceptionnel, la distance pendulaire réalisée a été multipliée par la fréquence annuelle de ce déplacement.

Partant des distances moyennes parcourues par un français dans ces espaces, trois classes de distances sont définies. La première correspond à des individus qui ne bougent pas ou peu, effectuant moins de 10 000 km/an. Une seconde catégorie regroupant les personnes dont les mobilités sont proches des distances moyennes nationales (estimées à 15 000 km/an selon



**Figure 105 | Distances parcourues annuellement par les français en fonction de leur statut professionnel et de leur lieu d'habitation**  
Réalisation : Damien Delaville d'après ENT D 2008



**Figure 106 | Distances parcourues annuellement par les personnes interrogées dans les quatre terrains d'étude**  
Réalisation : Damien Delaville

l'ENTD 2008). Et enfin, une dernière catégorie d'individus ayant d'importantes pratiques de mobilités supérieures à 20 000 km/an. Le profil des mobiles varie en fonction des terrains d'étude (figure 106). Ainsi, à Crécy-la-Chapelle, plus de 50 % des enquêtés se déplacent peu chaque année ou sur de faibles de distances, tandis que c'est l'inverse à Romorantin où plus de 50 % des personnes interrogées parcourent plus de 20 000 km par an. Le profil des mobiles enquêtés dans les terrains de Bonneval et Nesle sont assez semblables. Ils se distribuent de manière homogène dans les trois catégories de distance.

### 2.3.2. Du captif au déconnecté, quatre profils de mobilités des usagers

Se basant uniquement sur les mobilité quotidiennes, le chapitre 6 a mis en évidence quatre types de centralités des espaces d'urbanisation dispersée et de mobilités de ces usagers. A partir de ces profils, et en dehors des personnes parcourant annuellement des distances quotidiennes et exceptionnelles proches de la moyenne nationale, quatre profils généraux de mobilités se dessinent ici. La mise en regard des mobilités quotidiennes et exceptionnelles fait ressortir des constats intéressants en termes de distances parcourues. La thèse met en avant une déconnexion entre ces pratiques de mobilités. Ainsi, les hypermobiles du quotidien ne sont pas forcément ceux qui se déplacent le plus le reste du temps.

Le premier profil est composé de personnes « **captives** » vivant dans une « hyper-proximité » par rapport à leur domicile. Parmi les personnes interrogées, il s'agit principalement de personnes inactives de plus de 55 ans, retraités pour la plupart qui déclarent parcourir moins de 1 000 km par an et ne font même pour la plupart aucun déplacement exceptionnel en dehors des terrains d'étude. Certaines personnes indiquent même ne pas être sorties de leur commune de résidence depuis plusieurs années. Le manque ou l'insuffisance de moyens financiers se traduisant par la privation d'un véhicule automobile ou l'impossibilité d'accéder aux modes de transports en commun sont prépondérants et générateurs d'inégalités. L'âge élevé, le statut social défavorisé, des situations de handicap ou de maladies sont également ressortis comme étant des facteurs limitant les mobilités (Bavoux et al. 2005, Jouffe et al. 2015). Les mobilités exceptionnelles de certains de ces ménages sont limitées et les résidents doivent alors rechercher dans le tissu local des compensations à ce manque de mobilités. Ces conclusions se retrouvent dans les travaux menés par Olivier Coutard, Gabriel Dupuy et Sylvie Fol, sur les espaces périurbains, montrant que pour les ménages les plus pauvres, « les territoires de mobilités des ménages interrogés sont circonscrits à un espace restreint et la plupart des déplacements s'effectuent dans un rayon faible autour du lieu de résidence.

---

En dehors des déplacements contraints, cela se répercute sur les loisirs dont le choix s'avère réduit » (Coutard et al. 2002 p159). Le deuxième profil correspond à des **hypermobiles ancrés**, c'est-à-dire de personnes ayant des déplacements quotidiens de longue portée, s'inscrivant dans « centralités extra-territoriales », mais se déplaçant peu en dehors. Au regard des questionnaires, les raisons de ces pratiques de mobilités sont multiples. Ainsi, pour certains le choix d'un lieu de domicile éloigné de son lieu de travail correspond à une envie de disposer d'un cadre de vie différent, et la faiblesse des mobilités exceptionnelles, d'un désir d'en profiter au maximum. Pour d'autres que l'on peut qualifier d'actifs précaires captifs, les longs déplacements quotidiens sont liés à un lieu de travail éloigné, généralement dans un pôle urbain. Ils ne fréquentent ces lieux que pour se rendre à leur lieu de travail en empruntant les transports en commun et ne disposant pas des moyens ou des capacités nécessaires pour se déplacer en dehors des navettes domicile-travail, limitant ainsi les déplacements exceptionnels.

« J'ai décidé il y a quelques mois de rejoindre mon compagnon qui habite près de Nesle. Je travaille à Paris dans un cabinet d'avocat et mon employeur a accepté que j'aménage mes horaires. [...]. Je me rends deux jours par semaine à Paris et je fais du télétravail le reste de la semaine. De temps en temps, je dors même chez une amie. [...] L'avantage d'habiter à la campagne plutôt qu'à Paris, c'est qu'il y a de l'espace, c'est beau, c'est vert, et on ne vit pas les uns sur les autres. [...] Je ressens moins le besoin de partir loin en vacances qu'avant, de m'évader. Je prends davantage mon temps, je profite de mon jardin, je me balade ». Laura, 25 ans, Arcy-Sainte-Restitue

Le troisième profil de mobilités, qualifié d'**hyperlocal ouvert** correspond à des personnes réalisant des mobilités exceptionnelles très importantes, supérieures à 20 000km par an, liées à plusieurs voyages réalisés à l'étranger au cours de l'année (États-Unis, Thaïlande...), mais dont les mobilités quotidiennes sont faibles et inférieures à la moyenne française<sup>41</sup> et s'inscrivent dans une « hyper-proximité ». Cette catégorie est principalement composée d'actifs, hommes ou femmes, âgés de 25 à 45 ans. Cette catégorie fait ressortir un fonctionnement de

---

41 Selon l'ENDT 2008, en France, la distance moyenne parcourue annuellement lors de mobilités quotidiennes est d'environ 10 000km pour les espaces périurbains, ruraux et multipolarisés.



---

proximité important tourné vers le local, mais également une forte ouverture vers des lieux éloignés qui participe à la création de territoires réticulaires. Enfin, le quatrième profil est minoritaire parmi les personnes interrogées. Il met en avant des personnes **hypermobiles aux mobilités déconnectées** des terrains d'étude et ayant une faible pratique des espaces situés à proximité de leur domicile. Cette catégorie est composée principalement d'actifs âgés de 35 à 45 ans dont les distances parcourues annuellement sont supérieures à 20 000km pour les déplacements quotidiens, mais également pour les déplacements exceptionnels. Il s'agit d'actifs travaillant dans des « centralités externes » ou « extra-territoriales » par rapport à leur domicile situé dans l'urbain dispersé.

### 2.3.3. Les « multi-territorialités » des usagers de l'urbain dispersé

L'individualisation de la société crée des parcours, des lieux qui vont à un moment donné par le regroupement de personnes construire de nouveaux territoires. Au travers de leurs pratiques de mobilités, les habitants sont en relation avec des villes et des lieux situés au-delà de la proximité immédiate des terrains d'étude. Les mobilités de certains des usagers interrogés sont comparables à celles des habitants des grandes villes, montrant ainsi que les modes de vie des habitants de l'urbain dispersé sont intrinsèquement urbains. La prise en compte de l'ensemble des mobilités met en lumière la multiplicité de leurs temporalités et des territorialités qui en découlent. Les territorialités individuelles des personnes rencontrées sont complexes et réticulaires.

Les mobilités de personnes enquêtées dans chacun des quatre terrains d'études se recoupent pour certaines, mais leur capacité à se déplacer et à aller loin varie fortement en fonction des individus et des terrains (figure 108). Ce chapitre a montré que les liens entretenus avec Paris par les habitants des terrains d'étude sont importants au cours d'une année. La carte confirme ces résultats en montrant que pour chaque terrain, Paris est le lieu le plus fréquenté. Dans les quatre terrains, les flux sont inégaux en termes de portée et d'importance. Ainsi, à l'image des déplacements quotidiens, l'ensemble des flux de mobilités des enquêtés neslois sont moins importants et se concentrent principalement autour de Nesle, traduisant un fonctionnement local très marqué des habitants. Dans les trois autres terrains, l'ensemble des mobilités repérées s'organisent à plusieurs échelles : celle de la proximité, celle de la France, celle du Monde. Bien que les flux en direction des grands pôles urbains soient systématiquement les plus forts au niveau du nombre d'enquêtés les réalisant, les flux les plus lointains ne sont pas pour autant les plus faibles. La multiplicité des mobilités réalisées

par les usagers de ces terrains d'études participe ainsi à une mise en réseau de lieux.

À partir de l'ensemble des pratiques de mobilités réalisées par les enquêtés au cours d'une journée, de plusieurs mois ou d'une année conduisent à une « multi-territorialité » (Vanier 2008, 2009), des polarités fortes aux fonctions diverses émergent dans les lieux fréquentés par les personnes enquêtées (figure 107). La somme de ces mobilités individuelles montre que les lieux où les personnes se regroupent momentanément sont importants. Les plus fréquentés sont les pôles urbains situés à proximité et pratiqués pour réaliser des achats de produits plus rares, se promener durant le week-end, faire des sorties culturelles, ou accéder à des services médicaux spécifiques tels à Blois, Tours et Orléans, Amiens, Saint-Quentin, Chartres, Châteaudun, ou Meaux. Les lieux fréquentés ne sont pas spécifiques à un terrain et démontrent des pratiques spatiales communes. Cette thèse a ainsi montré la place occupée par Paris dans les pratiques de mobilités des personnes enquêtées. Cette représentation met en avant ce statut spécifique. C'est le lieu le plus pratiqué par l'ensemble des personnes des quatre terrains d'études.

D'autres lieux, plus éloignés et fréquentés de manière plus occasionnelle émergent également. Dans ce cas, le principal motif évoqué est celui du tourisme ou du loisir. Les lieux fréquentés sont divers. Il peut s'agir aussi bien d'une capitale européenne (Bruxelles, Rome, Vienne,...),

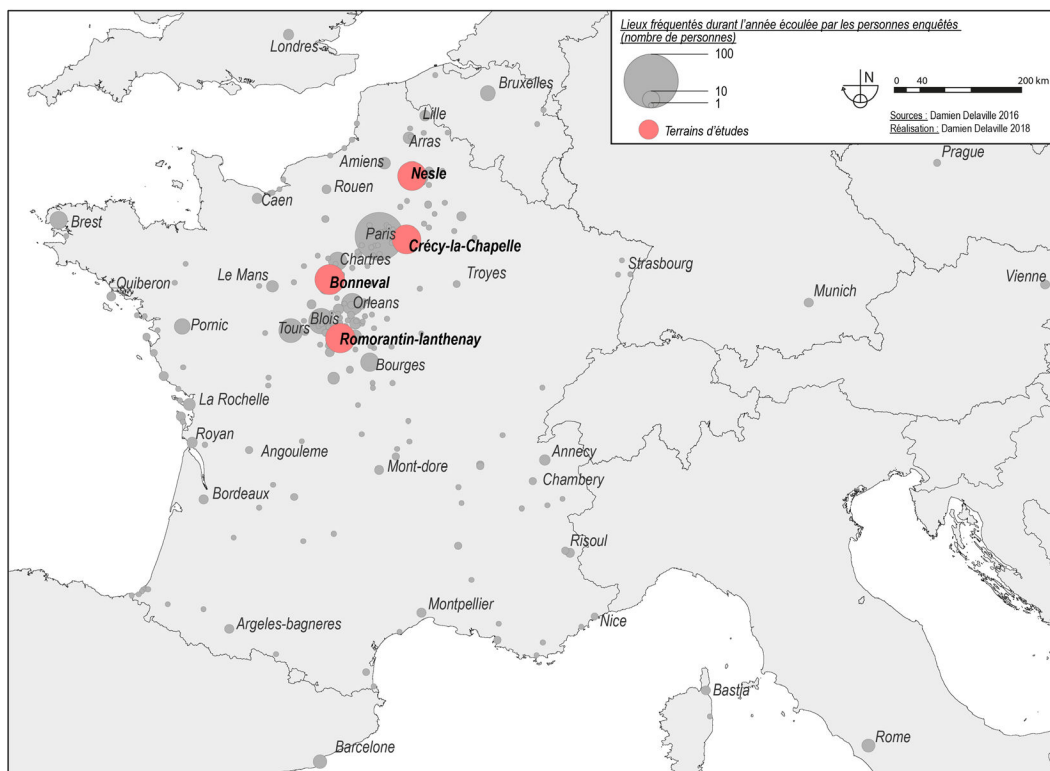


Figure 107 | Lieux fréquentés durant l'année écoulée par les personnes interrogées dans les quatre terrains d'études

que d'une station de sports d'hiver (Risoul, Mont-Dore, Chambéry,...), ou du littoral (Quiberon, Ile-de-Ré, Royan,...). Ces lieux et les pratiques qui leur sont associées montrent que les modes de vie des habitants de l'urbain dispersé sont les mêmes que ceux des résidents des grandes villes.

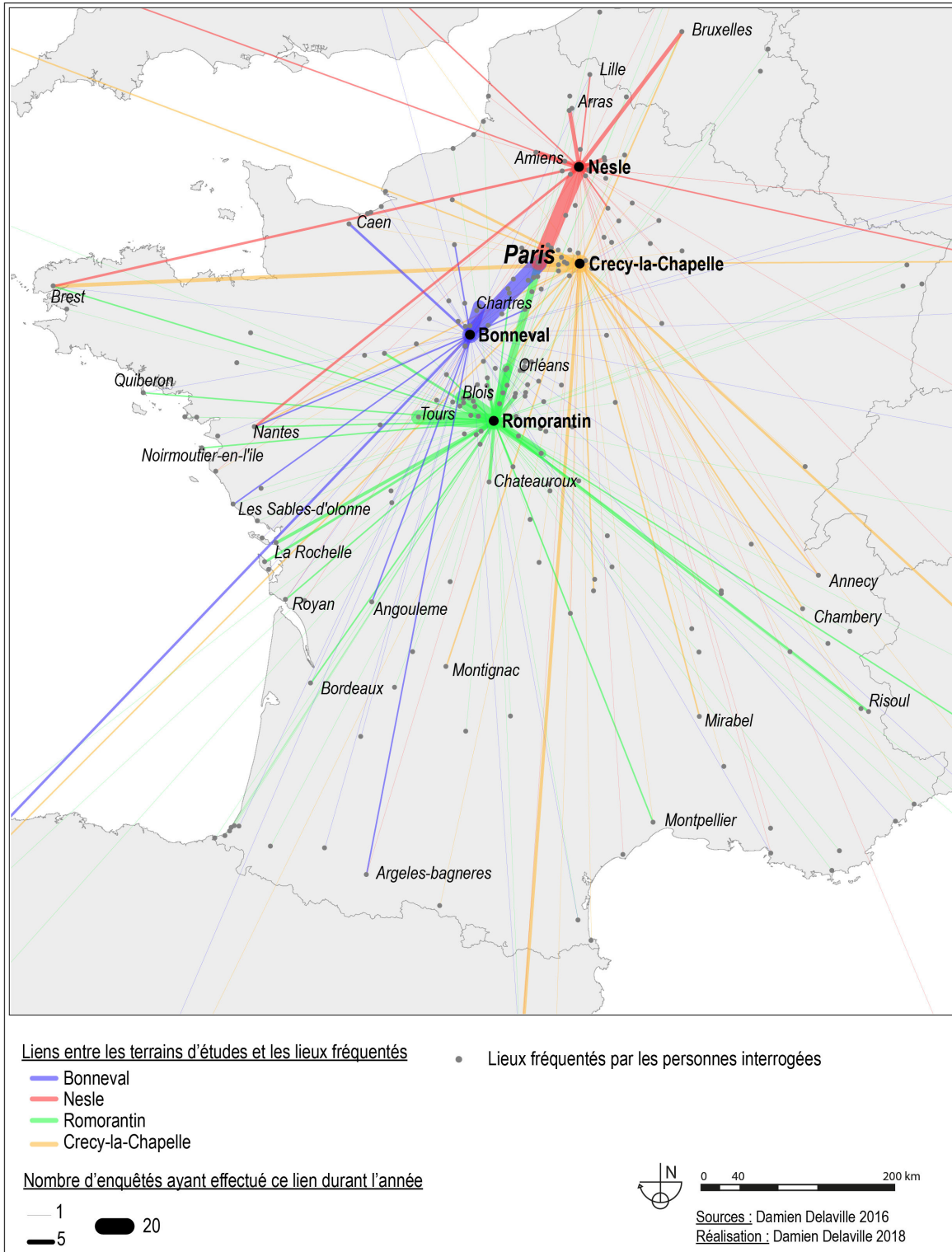


Figure 108 | Déplacements réalisés dans l'année par les personnes interrogées dans les terrains d'étude : une mise en réseau de lieux à plusieurs échelles

### 3. DÉFINIR LES TERRITORIALITÉS ET LES REPRÉSENTATIONS AU REGARD DES MOBILITÉS

Chaque individu établit des relations spécifiques avec son environnement et formalise des représentations de lieux et d'espaces qu'il parcourt. En plus de la compréhension des pratiques de mobilités des usagers à diverses temporalités, cette thèse mobilise une approche qualitative. À partir des résultats issus des enquêtes réalisées par questionnaires et entretiens, dont la méthode est détaillée dans le chapitre 6, nous proposons dans la dernière partie de ce chapitre de considérer la manière dont les enquêtés articulent les différents lieux qu'ils fréquentent afin de mettre en exergue la complexité de leurs territorialités c'est-à-dire, de leurs pratiques de mobilités et de leurs cartes mentales. Dans cette section, nous définissons tout d'abord la méthodologie et le cadre d'enquête spécifique à la réalisation des cartes mentales, et nous faisons émerger les difficultés inhérentes à leur analyse. Puis, après avoir défini une grille d'analyse, nous mettrons en avant la diversité des représentations proposées faisant ainsi ressortir des profils de mobiles.

#### 3.1. Une approche sensible des territoires par les cartes mentales

La carte mentale est une technique d'analyse pouvant être intégrée à un entretien et consistant en la production par l'enquêté d'une représentation graphique d'un phénomène ou d'un discours (Morange et Schmoll 2017). L'objectif est de recueillir les représentations des enquêtés sur un territoire ni borné ni prédéfini. Il s'agit d'un schéma qui représente de manière simplifiée l'espace et la réalité perçue par un individu. Dans sa réalisation, chaque personne effectue des choix conscients ou inconscients en fonction de sa culture ou de son appartenance sociale qui traduisent une construction complexe (Gumuchian et Rattin 1988). C'est un outil à la fois social, symbolique et sentimental, permettant à chacun de maîtriser plus ou moins son espace et aussi de représenter le monde tel que les individus se l'imaginent (André et al., 1989). Il « *comprend l'espace tel qu'il est vu par des sujets, mais aussi imaginé et construit avec l'adjonction des connaissances intériorisées* » (Cauvin 1999). La réalisation de cartes mentales par les usagers permet ainsi de formaliser une approche individuelle de cette perception. Elle met en avant les interactions des individus avec des espaces plus ou moins éloignés. Les cartes mentales permettent ainsi de faire émerger les choix opérés par

les individus dans la sélection des lieux, des fonctions et des déplacements opérés sur le territoire. Elles mettent en évidence les difficultés rencontrées par un individu à fixer dans son esprit les connaissances spatiales accumulées puis à les restituer. Les cartes mentales produites ne sont pas des cartes au sens strict et géographique du terme. Il s'agit davantage de croquis, d'esquisses, de dessins qui peuvent laisser à penser à des cartes. Il existe ainsi de multiples formes de cartes mentales qui se différencient en fonction de phénomènes de plasticité liés aux informations retenues pour être représentées de manière spontanée et à main levée, qu'elles soient d'ordre topologique, géométrique, métrique ou encore euclidienne. L'échelle et la forme de représentation, les lieux et les relations sont librement choisis par l'enquêté et dépendent directement de sa perception de ses propres vécus. En fonction des déplacements opérés, la carte va pouvoir s'enrichir de points de repères (lieux, fonctions,...), de liens ou de routes entre ces points, entre des origines et des destinations. Elles permettent ainsi de faire émerger les lieux incontournables qui se trouvent au centre des pratiques de mobilités, mais également des difficultés rencontrées et des choix de mobilités effectués, tels que des raccourcis et changements d'itinéraires (Delage 2012).

### 3.1.1. Un exercice complexe à réaliser pour les personnes âgées

Les cartes mentales ont été réalisées au cours des entretiens menés à Crécy-la-Chapelle, Bonneval et Nesle. À la suite des questionnaires présentés dans le chapitre 6, nous avons demandé aux personnes interrogées de dessiner « un schéma simplifié des mobilités qu'ils réalisent régulièrement ». Cette question figure à la fin du questionnaire, à la suite de celles portant sur les pratiques de mobilités quotidiennes et plus exceptionnelles auxquelles les personnes ont répondu, considérant qu'à ce stade elles ont eu le temps de réfléchir à leur déplacement, de se remémorer les lieux fréquentés et d'avoir une vision finalement plus éclairée du processus vécu. Afin de répondre à la question, elles ont disposé d'une feuille A5 vierge et d'un stylo.

Le type de dessins demandé s'inscrit dans ce que la littérature scientifique nomme généralement les « cartes à main levée » ou « sketch maps ». Il s'agit de cartes pour la réalisation desquelles la consigne ne présente ni fond de plan ni échelle, et dont le cadrage et la représentation sont totalement libres. L'objectif de la démarche est « *d'étudier des itinéraires ou la manière dont un individu se positionne dans l'espace [en cherchant à] identifier et [...] expliquer le niveau de connaissance ou d'appréciation des niveaux de l'espace* » (Didelon et al. 2011). Libres de

choisir le style graphique, la forme et les éléments à représenter, les personnes enquêtées ont disposé d'environ 5 minutes pour exprimer par le dessin la représentation mentale simplifiée des mobilités régulièrement réalisées. En fonction des personnes interrogées, de la difficulté qu'a pu présenter cet exercice pour certaines d'entre elles, un dialogue s'est parfois instauré durant sa réalisation afin de commenter au fur et à mesure la construction du dessin. Dans tous les cas, un temps d'échange a permis de faire un retour et d'explicitier les cartes.

Terrain	Genre	Âge	Niveau de formation (INSEE)	Statut
<b>Bonneval</b> - 22 cartes	Femme : 9 Homme : 13	15-30 ans : 9 30-50 ans : 10 50-60 ans : 3	V : 9 IV : 7 III : 4 II et I : 4	Actifs : 20 Chômeur : 1 Étudiant : 1
<b>Nesle</b> - 18 cartes	Femme : 12 Homme : 8	15-30 ans : 4 30-50 ans : 5 50-60 ans : 4 60 ans et + : 5	V : 9 IV : 2 III : 2 II et I : 5	Actifs : 13 Chômeurs : 4 Retraités : 3
<b>Crécy-la-Chapelle</b> - 17 cartes	Femme : 14 Homme : 3	15-30 ans : 3 30-50 ans : 7 50-60 ans : 3 60 ans et + : 4	V : 8 IV : 4 III : 3 II et I : 3	Actifs : 14 Chômeur : 1 Retraités : 2

**Tableau 22 | Caractéristiques socio-démographiques des personnes enquêtées**  
Réalisation : Damien Delaville

**Niveaux de formation :**

**Niveau V :** sorties après l'année terminale de CAP ou BEP ou sorties de 2nd cycle général et technologique avant l'année terminale (seconde ou première).

**Niveau IV :** sorties des classes de terminale de l'enseignement secondaire (avec ou sans le baccalauréat). Abandons des études supérieures sans diplôme.

**Niveau III :** sorties avec un diplôme de niveau Bac + 2 ans (DUT, BTS, DEUG, écoles des formations sanitaires ou sociales, etc.).

**Niveaux II et I :** sorties avec un diplôme de niveau supérieur à bac+2 (licence, maîtrise, master, dea, dess, doctorat, diplôme de grande école).

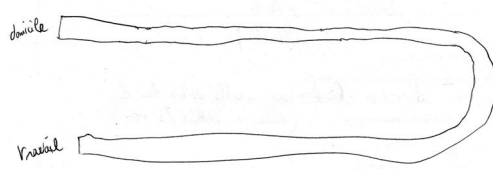
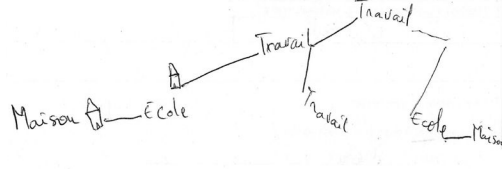
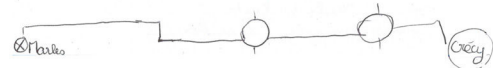
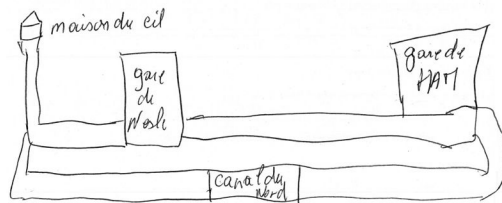
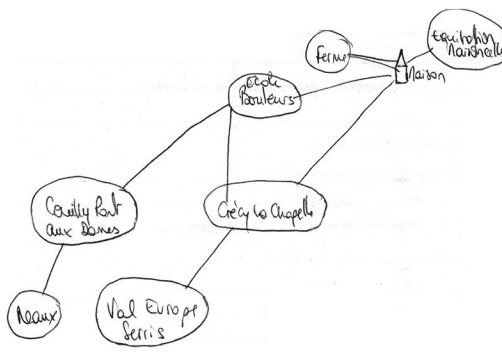
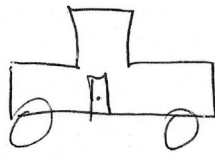
La réalisation de cet exercice s'est avérée compliquée, les personnes rencontrant souvent des difficultés à s'exprimer de manière graphique ou craignant d'être jugées sur leur réalisation. Parmi les 92 personnes interrogées à Bonneval, Nesle et Crécy-la-Chapelle, 59 d'entre elles se sont prêtées à l'exercice et ont dessiné une carte, le nombre de cartes réalisées ayant été comparable dans chaque terrain (tableau 22). Parmi les personnes interrogées, les plus

âgées ont été les moins enclines à répondre à cet exercice. L'âge, la culture, la connaissance du territoire, la manière de penser, ou encore la représentation que l'enquêté se fait de ses mobilités font émerger une multiplicité de formes et de représentations des cartes. Elles sont ici analysées sans différencier les terrains d'étude.

### **3.1.2. Différencier les cartes en fonction des objets et des types boucles de déplacements représentés**

Les cartes mentales ne peuvent pas être considérées comme des « objets » autonomes pouvant être analysés en l'état, en les ayant déconnectés de leur contexte ou en ayant extrapolé leur rendu. Elles doivent être nécessairement associées à la personne enquêtée qui l'a conçue et au discours qu'elle a porté lors de l'entretien. À partir de ses caractéristiques, il s'agit de faire émerger les éléments représentés et les choix opérés, le ressenti des individus, la manière dont chacun considère son territoire, la représentation de ses déplacements et de ses itinéraires. La nécessité s'impose de repartir de la question initiale posée et des consignes données. Les cartes mentales obtenues, réalisées à main levée, sont hétérogènes autant sur la forme de représentation que sur le type d'informations portées au document du fait de l'absence de fond de plan. Elles nous renseignent sur la façon dont les personnes interrogées se représentent leur territoire et la manière dont elles le pratiquent. Elles permettent de s'affranchir des limites physiques du territoire et de faire ressortir des groupements de lieux de fonctions. Les éléments représentés sur la carte font l'objet d'un tri dans l'imaginaire de la personne interrogée et sur les lieux les plus significatifs représentés.

La réalisation de profils sociaux ne permet pas de faire émerger des catégories de cartes comparables, celles-ci ayant des formes très variées. En prenant le contre-pied, c'est-à-dire en réalisant des catégories de cartes, nous verrons si des profils de mobiles émergent. La lecture croisée des cartes, celle des résultats des questionnaires et des entretiens permet de définir pour chacune d'elles le profil de la personne l'ayant remplie et les éléments présentés sur la carte. L'interprétation des cartes mentales nécessite un travail d'objectivation qui s'accompagne de la constitution de catégories (Morange et Schmoll 2017). En observant la totalité des cartes obtenues, et devant la diversité des rendus, deux critères permettent de les différencier respectivement au niveau des éléments représentés et au niveau de la structure. Au niveau des éléments représentés, on distingue les cartes où des noms de lieux sont présents de celles où des activités sont mentionnées. Au niveau de la structure, nous

		Boucles de déplacements	
		Pendulaire	Complexe
Données représentées	Activités	<b>7 cartes</b> 	<b>11 cartes</b> 
	Lieux	<b>13 cartes</b> 	<b>10 cartes</b> 
	Activités et lieux		<b>5 cartes</b> 
	Autre	<b>13 cartes</b> 	

**Tableau 23 | Typologie des cartes mentales selon le type de données et le type de boucles de déplacements représentés**

Réalisation : Damien Delaville

distinguons les représentations prenant la forme de carte de celles s'apparentant à des schémas conceptuels mettant en scène des objets non géographiques. Les dessins ayant une structure de carte sont composés d'une ou plusieurs boucles de déplacements aux caractéristiques variées. Reprenant la typologie des boucles réalisée dans le chapitre 6 de cette thèse, nous différencions les boucles pendulaires, mettant en relation deux lieux, des boucles complexes



qui lient plusieurs lieux et plusieurs motifs de déplacements. Un tableau est réalisé afin de présenter chacun des types de cartes au regard des caractéristiques de la personne enquêtée (tableau 24). En fonction des caractéristiques graphiques des cartes et des éléments mis en avant par les enquêtes, une grille d'analyse est construite qui différencie sept types de cartes selon les deux critères que nous avons cités : éléments représentés et type de boucles de déplacements (tableau 23).

N° questionnaire	Caractéristiques enquêtés						Caractéristiques cartes	
	Commune résidence	Distance quotidienne parcourue	Sexe	Âge	Situation	Niveau Formation	Éléments représentés	Boucle de déplacements

**Tableau 24 | Grille d'analyse des cartes mentales**  
Réalisation : Damien Delaville

### 3.2. Les représentations des cartes mentales au regard des pratiques de mobilités effectives

Cette sous-section est consacrée plus spécifiquement à l'analyse des formes de représentations des cartes mentales au regard des caractéristiques socio-démographiques et de mobilités de leurs auteurs. Il s'agit ici de s'interroger sur la manière dont les usagers se représentent leur territoire et leur mobilité et la manière dont ils articulent les différents lieux fréquentés. Ces analyses et travaux ont conduit à retenir quatre catégories principales de cartes mentales, la première regroupant les cartes mettant en scène les activités représentées, la seconde réunissant celles privilégiant les lieux évoqués, la troisième présentant des représentations au croisement des activités et des lieux, et la quatrième correspondant à des schémas conceptuels.

#### 3.2.1. Les cartes « d'activités » pour mettre en valeur l'hyper-proximité

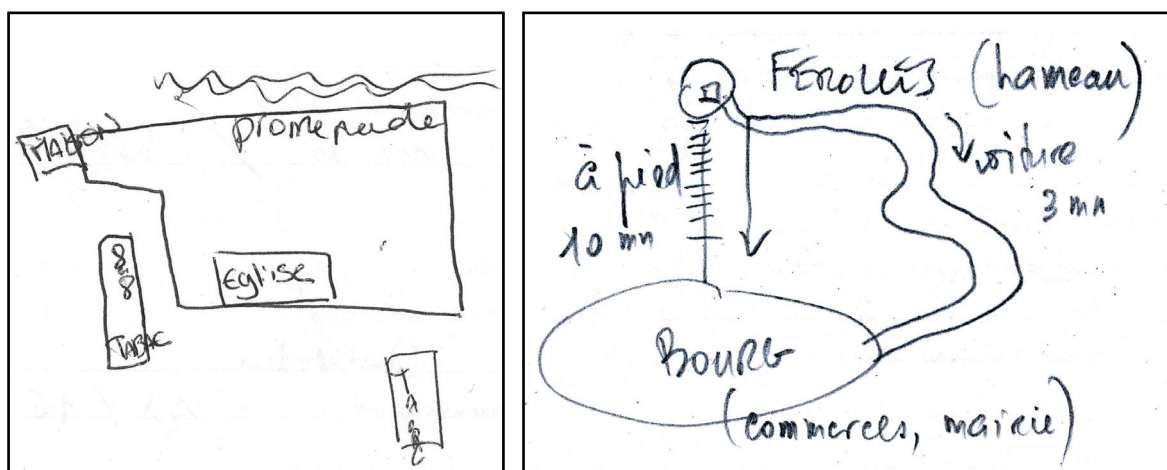
Cette première catégorie de représentation mentale est composée de cartes qui ne s'inscrivent pas dans une réalité géographique, mais font émerger une territorialisation qui passe par les fonctions des lieux visités. Ces cartes sont principalement réalisées par des actifs peu qualifiés ayant les mobilités les plus courtes de l'échantillon (tableau 25). D'un point de vue graphique, elles se singularisent par l'échelle de réalisation zoomée et le plus important degré

Typologie	Genre	Âge	Niveau de formation (INSEE)	Statut	Distance quotidienne (km)
<b>Activités Boucle pendulaire</b>	Femme : 3 Homme : 4	15-30 ans : 2 30-50 ans : 3 50-60 ans : 2 +60 ans :	V : 2 IV : 3 III : 1 II et I : 1	Actif : 7	Moins 10 : 2 10 – 50 : 3 Plus 50 : 2
<b>Activités Boucle complexe</b>	Femme : 7 Homme : 4	15-30 ans : 4 30-50 ans : 4 50-60 ans : 1 +60 ans : 2	V : 8 IV : 1 III : 2	Actif : 8 Sans-emploi : 2 Retraité : 1	Moins 10 : 7 10 – 50 : 3 Plus 50 : 1

**Tableau 25 | Caractéristiques des enquêtés ayant réalisé une carte de la catégorie "activités"**

Réalisation : Damien Delaville

de précision. Ces dessins sont globalement assez imagés et leurs auteurs prennent le temps de dessiner les paysages en lien avec leurs trajets. Les cartes sont plus ou moins complexes en fonction du nombre de fonctions représentées. Elles montrent davantage leur territoire selon une vision « cartographique » mettant en perspectives les caractéristiques physiques (pentes, tracés des routes, monuments, intersections) des éléments qu’elles parcourent. La toponymie y est peu présente, les enquêtés précisant à l’oral que la carte est centrée sur le lieu où est réalisé l’entretien (comme sur la figure 109). Les personnes réalisant les plus petits déplacements se sont également montrées les plus réticentes à dessiner une carte mentale.



**Figure 109 | cartes mentales de personnes ayant des mobilités quotidiennes de proximité**

A gauche : carte d’Alice, 27 ans, habitante à Bonneval

A droite : carte d’Hubert, 65 ans, habitant le hameau de Férolles à Crécy-la-Chapelle

Deux sous-ensembles se sont dessinés dans cette catégorie : le premier regroupant les personnes mettant en avant des relations binaires entre une origine (maison) et un second lieu plus structuré regroupant un bouquet de fonctions (commerces, équipements, travail,...), et le second correspondant à celles mettant en avant des chaînages de mobilités entre différentes fonctions au sein d'un même ou de plusieurs lieux (comme sur la figure 110).

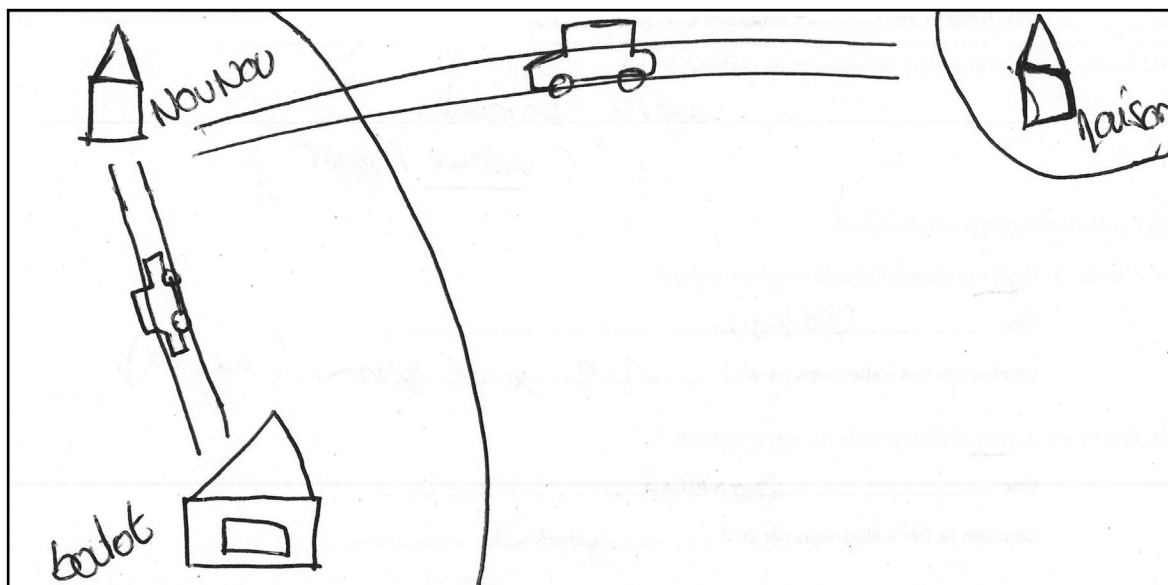


Figure 110 | Carte mentale de Sarah, 28 ans, habitante d'Alluyes travaillant à Bonneval

### 3.2.2. La représentation de « lieux » révélatrice de pratiques d'hypermobilités et de centralités externes

Cette seconde catégorie regroupe les cartes où des informations géographiques (nom des lieux) sont mentionnées. Les noms indiqués nous renseignent à la fois sur l'importance des lieux fréquentés dans la hiérarchie urbaine et sur le rapport des usagers du territoire aux villes et aux pôles urbains situés à proximité. Le style graphique y est plus édulcoré, et les attributs physiques du territoire sont presque toujours absents.

Ces cartes mettent en avant les connexions privilégiées entre les espaces d'urbanisation et des villes. Les villes sont le plus souvent représentées par des points ou un texte, et sont reliées entre elles par des traits. Parmi les centralités externes les plus cités, nous retrouvons Paris, Chartres, Marne-la-Vallée et Amiens. Sur les 23 cartes composant cette catégorie, 13 font figurer le nom d'un pôle urbain, et l'ensemble des cartes nomment l'un des terrains d'étude.

Typologie	Genre	Âge	Niveau de formation (INSEE)	Statut	Distance quotidienne (km)
Lieux Boucle pendulaire	Femme : 8 Homme : 5	15-30 ans : 4 30-50 ans : 4 50-60 ans : 4 +60 ans : 1	V : 3 IV : 2 III : 3 II et I : 5	Actif : 12 Retraité : 1	Moins 10 : 4 10 – 50 : 6 Plus 50 : 3
Lieux Boucle complexe	Femme : 6 Homme : 4	15-30 ans : 3 30-50 ans : 4 50-60 ans : 1 +60 ans : 2	V : 7 IV : 1 III : 0 II et I : 2	Actif : 6 Sans-emploi : 3 Retraité : 1	10 – 50 : 5 Plus 50 : 5

Tableau 26 | Caractéristiques des enquêtés ayant réalisé une carte de la catégorie "lieux"

Réalisation : Damien Delaville

Les usagers qui composent ces catégories sont parmi les plus mobiles de l'échantillon et ont les pratiques de déplacements les plus importantes notamment pour ceux effectuant des boucles complexes (tableau 26). Pour les boucles complexes, ces cartes mettent en avant des chaînages de mobilités, prenant appui sur plusieurs lieux et traduisent souvent des changements modaux liés à l'usage de transports en commun. Dans les 10 cartes représentant des boucles complexes, 5 mentionnent Paris (figure 111).

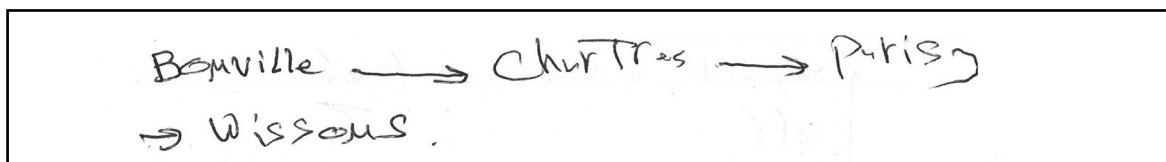


Figure 111 | Carte mentale de Slimane, 43 ans, habitant à Bouville près de Bonneval et travaillant à Wissous

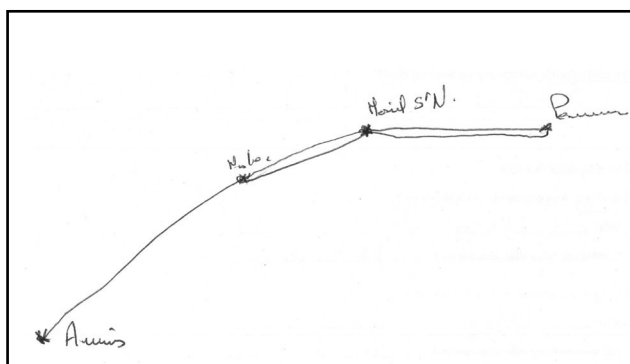


Figure 112 | Carte mentale d'Anne-Laure, 25 ans, habitant à Amiens et travaillant à Nesle

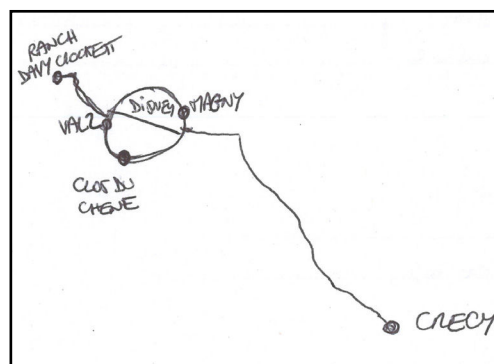


Figure 113 | Carte mentale de Séverine, 50 ans, habitant à Crécyla-Chapelle

Certaines de cartes évoquent également la qualité et la facilité des mobilités dans les espaces d'urbanisation dispersée. Ainsi, la figure 114 réalisée par une habitante de Villiers-sur-Morin âgée de 45 ans, travaillant dans le design à Crécy-la-Chapelle, établit une comparaison de la qualité des déplacements au sein des espaces d'urbanisation dispersée sur de faibles distances avec celle de déplacements qui la conduisent vers Paris. À gauche sur le schéma, cette habitante met en évidence la facilité des déplacements quotidiens effectués en voiture entre son domicile et son lieu de travail, représentés comme étant directs et rapides. Par opposition, le schéma de droite montre ses déplacements bi-hebdomadaires vers Paris en mettant l'accent sur la complexité à les effectuer et sur la notion de temps interminable pour y parvenir. L'accessibilité à Paris en voiture est difficile que ce soit en termes de temps de transport, de congestion des réseaux routiers et du stationnement. Par les transports en commun, il n'existe pas de liaisons directes et il est alors nécessaire de combiner et enchaîner plusieurs modes de transports. La difficulté des déplacements vers Paris est apparue à plusieurs reprises.

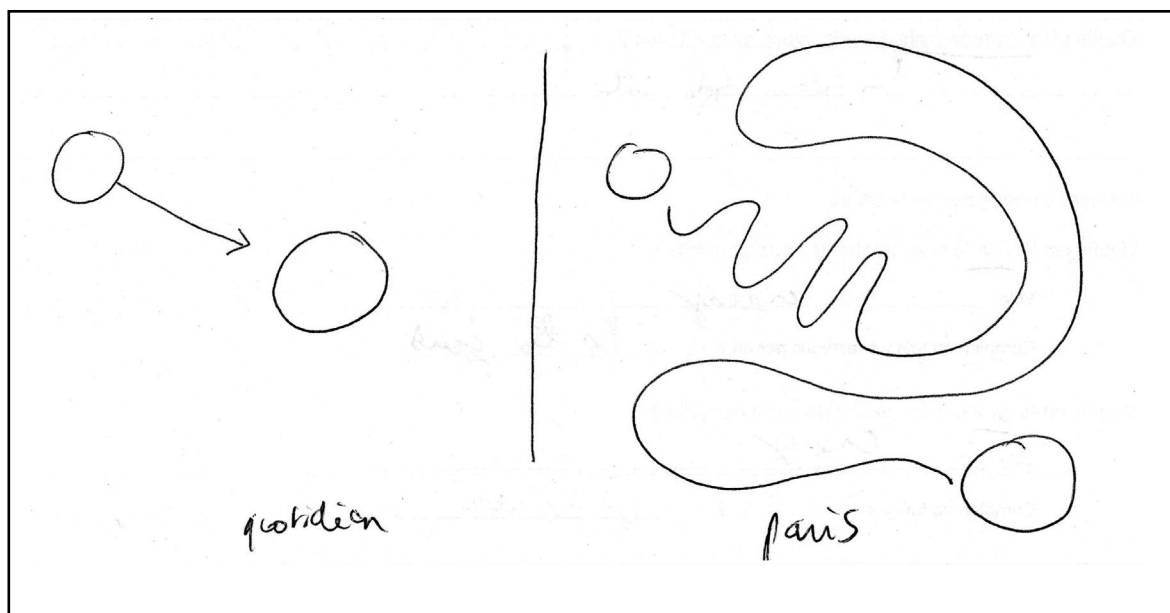


Figure 114 | Carte mentale réalisée par une habitante de Crécy-la-Chapelle représentant ses trajets réguliers et la facilité relative à les réaliser

### 3.2.3. Le domicile au centre des cartes représentant « activités et lieux »

Les cartes regroupées dans cette troisième catégorie correspondent à celles qui nous semblent être les plus abouties du point de vue graphique et des informations présentées. Elles montrent à la fois des lieux et des activités. Elles sont plus complexes et témoignent de la part des

personnes interrogées d'un usage, ou pour le moins, d'une vision plus structurée de leurs mobilités. Elles présentent des territoires en réseau dans lesquels les lieux se structurent, s'entrecroisent. Les territoires et les fonctions affichés sont variés et leur taille différente. Il s'agit aussi bien d'espaces d'urbanisation dispersée que de plus grandes villes. Elles mettent en avant la construction de systèmes territoriaux basée sur une mise en réseau de lieux spécifiques dans l'espace et dans le temps.

Typologie	Genre	Âge	Niveau de formation (INSEE)	Statut	Distance quotidienne (km)
<b>Activités et lieux Boucle complexe</b>	Femme : 3 Homme : 2	30-50 ans : 5	IV : 2 II et I : 3	Actif : 5	Moins 10 : 2 10 – 50 : 2 Plus 50 : 1

**Tableau 27 | Caractéristiques des enquêtés ayant réalisés une carte de la catégorie «activités et lieux»**

Réalisation : Damien Delaville

Les mobiles qui les ont réalisés ont tous entre 45 et 50 ans et disposent majoritairement d'un bon niveau d'étude (minimum le Bac). Ce sont des actifs ayant des mobilités quotidiennes de distance variée (tableau 27). Ils disposent d'une bonne vision globale du territoire et de l'agencement de leurs mobilités. Ils mettent en avant une multiplicité de boucles de déplacements non redondantes réalisées à l'échelle d'une journée ou d'une semaine. Les déplacements liés aux mobilités quotidiennes sont articulés à ceux plus exceptionnels ou ponctuels. On observe ainsi, soit la superposition de plusieurs boucles de mobilités montrant une évolution des flux d'un jour à l'autre, soit l'émergence de pôles secondaires devenant le point de départ d'autres mobilités. Le domicile de ces enquêtes est systématiquement mis en valeur au cœur de ces pratiques de déplacements. Ces cartes mettent en évidence pour ces individus des pratiques multi-échelles combinant à la fois des déplacements réticulaires articulant le domicile avec des lieux structurants de l'aire métropolitaine, et des déplacements locaux mettant en réseau des fonctions situées à proximité du domicile.

« Je bouge tout le temps, pour aller, voir ma maman, pour amener mes enfants à l'école, aller travailler, faire des courses, sortir avec mon compagnon. [...]. Vous savez, je travaille à la RATP, et je sais me repérer sur un plan et optimiser mes

déplacements pour qu'il y ait le moins de perte de temps. En dessinant cette carte j'ai voulu montrer tous les déplacements que je vous ai cités et comment ils sont reliés les uns avec les autres. Ce n'est pas seulement aller de chez moi au travail. Un jour sur deux, j'emmène les filles à l'école, puis systématiquement je vais prendre un mon petit déjeuner au café avec des collègues à côté du travail. Quand c'est nécessaire, je passe faire des courses à Crécy, sinon j'attends le week-end pour sortir en famille et aller à Auchan ou à Val d'Europe [...]. Mes déplacements sont très variables d'un jour à l'autre.»  
 Mathilde, 40 ans, Bouleurs

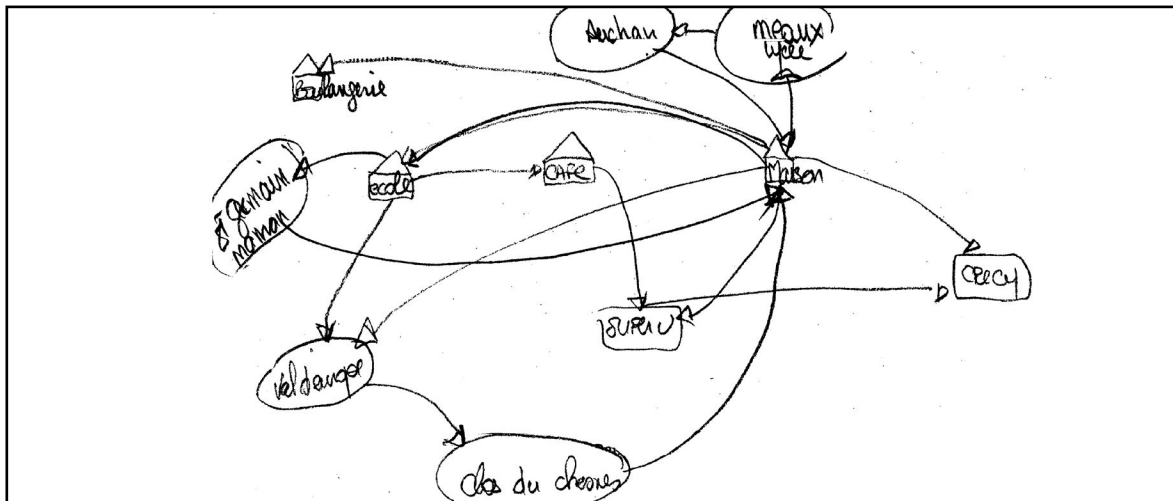


Figure 115 | Carte mentale réalisée par Mathilde, habitante à Bouleurs

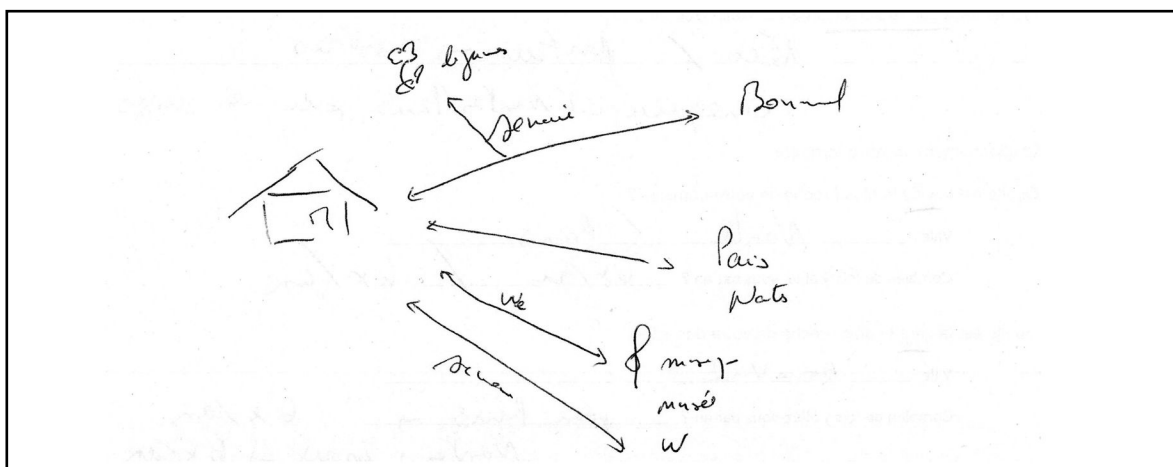


Figure 116 | Carte mentale réalisée par Denise, habitante à Trizay travaillant à Bonneval

### 3.2.4. Les schémas conceptuels pour définir la qualité des déplacements

Enfin, la quatrième et dernière catégorie regroupe les cartes mentales d'habitants ayant une vision plus symbolique de leurs mobilités. Ces cartes sont « hors sol » et ne contiennent ni informations géographiques ni données sur les fonctions et lieux rencontrés. Plutôt que d'identifier les lieux parcourus, les trajets effectués, ou encore les motifs de leurs déplacements, ces derniers s'attachent à représenter la manière dont ils perçoivent leurs modes de vie. Ce sont des schémas conceptuels, des dessins qui ne permettent pas de comprendre la vision du territoire de l'interlocuteur sans être rattaché directement au discours porté par la personne enquêtée.

Typologie	Genre	Âge	Niveau de formation (INSEE)	Statut	Distance quotidienne (km)
<b>Schéma conceptuel</b>	Femme : 8 Homme : 5	15-30 ans : 3 30-50 ans : 5 50-60 ans : 2 +60 ans : 3	V : 5 IV : 3 III : 3 II et I : 2	Actif : 9 Sans-emploi : 2 Retraité : 1 Étudiant : 1	Moins 10 : 4 10 – 50 : 6 Plus 50 : 3

**Tableau 28 | Caractéristiques des enquêtés ayant réalisés une carte de la catégorie "schéma conceptuel"**

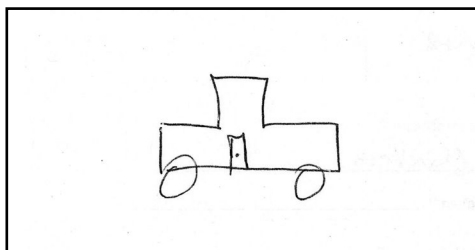
Réalisation : Damien Delaville

La forme des schémas produits y est très diverse. Ainsi, une des personnes interrogées, une femme d'une trentaine d'années habitant un lieu-dit dans la commune de Saumeray a décidé de dessiner une voiture (figure 117), car selon elle, c'est ce qui représente le mieux son mode de vie, ses déplacements au quotidien du fait de son lieu d'habitation :

« J'habite dans un petit village, sans voiture c'est impossible de se déplacer, pour aller au travail, pour tout (...). Il n'y a pas de bus ou de transports en commun. Je suis bien quand je suis dans ma voiture (...), il n'y a pas grand monde sur les routes, je vais facilement de chez moi à mon travail, au collège chercher mon fils, c'est rapide. Le problème c'est pour se garer à Bonneval, il y'a pas assez de parkings et c'est cher. » Marie-Ange, Saumeray, 35 ans



En plus de représentations sur les territorialités et l'imaginaire lié au mode de déplacements, d'autres cartes nous informent sur la manière dont sont perçus le déplacement en lui-même et les souvenirs qu'il laisse, l'imaginaire qu'il évoque pour la personne. Une habitante de Crécy-la-Chapelle et qui se rend chaque jour à Paris en transport en commun a, pour sa part, souhaité présenter dans sa carte le paysage qu'elle observe quotidiennement depuis le train. Il s'agit d'un paysage qui lui plaît où elle y retrouve des villages et des bourgs qui défilent et s'étirent le long d'axes routiers avec leurs alignements d'arbres. Par leur présence, les espaces ouverts (champs, boisements,...) viennent fragmenter et imprégner les espaces bâtis pour former des compositions paysagères. Elle aime pouvoir vivre à la « campagne » et l'admirer tout en travaillant à Paris ; elle apprécie son mode de transport qui est moins fatiguant.



**Figure 117 | Carte mentale réalisée par Marie-Ange, habitante à Saumeray**



**Figure 118 | Carte mentale de Laura, habitante à Crécy-la-Chapelle et travaillant à Paris**

Cette approche des territorialités par les cartes mentales invite à nuancer les visions classiques sur les mobilités dans les espaces d'urbanisation dispersée et plus généralement dans les espaces considérés comme périurbains ou ruraux. À l'image des démonstrations développées respectivement dans ce chapitre et dans le 6 qui l'a précédé, l'analyse des cartes mentales fait émerger des pratiques s'inscrivant dans une vision urbaine, voire métropolitaine élargie intégrant Paris, alors que d'autres relèvent au contraire des espaces complètement autonomisés disposant des ressources nécessaires pour assurer la vie quotidienne de ses habitants.

## CONCLUSION CHAPITRE 7

En prenant en compte l'ensemble des mobilités réalisées sur l'année ce chapitre a permis de faire émerger les liens qui unissent les espaces d'urbanisation dispersée à d'autres espaces, leur diversité et leur nature.

L'observation des flux migratoires met en évidence l'attractivité de ces espaces indépendamment de leur degré de dispersion. L'attractivité se fait essentiellement par rapport à Paris et aux grands pôles urbains, et leur portée varie en fonction des terrains d'étude. Puis, partant de l'ensemble des mobilités réalisées chaque année par les personnes interrogées et de leurs représentations, ce chapitre met en exergue les flux principaux et les lieux qui structurent les territorialités des usagers des espaces d'urbanisation dispersée. Plusieurs types de lieux aux localisations variées se dessinent selon les fonctions recherchées et leur fréquence. Ainsi, les bourgs et les petites villes qui constituent ces espaces sont considérés comme des lieux majeurs, les plus structurants par les enquêtés. Ils organisent les modes de vie quotidiens, voire pour certains l'ensemble des pratiques de déplacement. Les mobilités sortantes de cette proximité sont principalement dirigées vers les grands pôles urbains alentour pour réaliser des achats dans des pôles de commerces importants. Paris occupe une place particulière dans les mobilités des enquêtés. Elle est fréquentée annuellement par la majeure partie d'entre eux, principalement pour des motifs de loisirs, des visites familiales et amicales, couplées à des pratiques d'achats. Enfin, l'analyse des mobilités selon leur fréquence et leur temporalité montre que les distances annuelles parcourues lors des déplacements quotidiens sont indépendantes de ceux réalisés de manière plus exceptionnelle et fait émerger une diversité des profils de mobiles. La diversité des représentations spatiales des cartes mentales réalisées par les enquêtés permet de confirmer et d'affiner ces profils allant de l'hyper-local captif de son domicile, à l'hypermobile ayant des déplacements quotidiens et/ou exceptionnels importants qui s'inscrit dans des pratiques multi-territoriales.

## CONCLUSION DE LA PARTIE 3

L'analyse de l'ensemble des mobilités des usagers enquêtées dans les quatre terrains d'études, effectuée dans cette troisième partie a permis de mettre en évidence les lieux fréquentés et leur attractivité, ainsi que la diversité des trajectoires de mobilités des usagers de ces espaces. Contrairement aux idées reçues mettant en avant une dépendance des habitants des espaces d'urbanisation dispersée par rapport aux grands pôles (travail, achats, loisirs,...), cette partie a montré la capacité des bourgs et des petites villes de ces espaces à structurer leur environnement. Les déplacements réalisés quotidiennement entre les grands pôles urbains et l'urbain dispersé sont importants et réciproques, remettant en cause le spectre d'un modèle centre-périphérie. En effet, l'analyse des navettes domicile-travail a montré la capacité des bourgs et des petites villes à attirer des actifs résidants dans des grands pôles urbains, tout en confirmant l'attractivité exercée par ces mêmes pôles à l'égard des actifs habitants dans de l'urbain dispersé. La polarisation des espaces d'urbanisation dispersée par les bourgs et les petites villes et leur centralité dans les modes de vie mis en avant par les pratiques de mobilités est confirmée par les représentations que se font les usagers de ces espaces. Ainsi, à travers leurs discours, ils définissent ces polarités locales comme des villes, parfois au même titre que de grands centres urbains.

Par l'analyse combinée des mobilités quotidiennes, et de celles plus exceptionnelles, réalisée au cours des douze derniers mois, cette partie a montré la diversité des profils de mobilités des usagers de ces espaces à la fois en termes d'échelles et de lieux fréquentés. La dépendance est là aussi questionnée. Cette partie a mis en évidence quatre profils de personnes comprenant le captif, l'hypermobile ancré, l'hyperlocal ouvert et le déconnecté qui traduisent des territorialités, voire des multi-territorialités, aux formes variées. La mise en regard des deux types de mobilités montre, en termes de distances parcourues, que les hypermobiles au quotidien ne sont pas forcément ceux qui se déplacent le plus durant l'année et inversement. Les usagers de ces espaces ne sont pas captifs de l'urbain dispersé et leurs pratiques de loisirs contribuent à remodeler l'espace en territoires réticulaires s'appuyant sur des grandes villes, des lieux touristiques, et Paris.

Contribuant à approfondir les connaissances sur les polarités commerciales identifiées dans la deuxième partie de cette thèse, l'analyse des pratiques d'achats a révélé deux temporalités

correspondant à des lieux différents. Les pratiques quotidiennes concernent une grande majorité des enquêtés et sont réalisées dans les pôles de commerces des bourgs et des petites villes situés à proximité du lieu de travail ou du domicile ; tandis que les achats hebdomadaires ou mensuels sont réalisés principalement par les actifs dans les pôles de commerces des grands pôles urbains situés à proximité. Les déplacements pour achats quotidiens révèlent une forte dépendance aux pôles de commerces des bourgs et les petites villes, et à ceux des villages pour les ménages les moins mobiles et les plus âgés.



# CONCLUSION GÉNÉRALE

Cette thèse a interrogé la structuration et les représentations des espaces d'urbanisation dispersée dans un contexte métropolitain, par une approche simultanée de la distribution de la population, de l'offre commerciale de proximité et des pratiques de mobilité. S'inscrivant dans la continuité des travaux menés notamment par Bernardo Secchi et Chiara Barattucci, elle a mobilisé la notion d'espaces d'urbanisation dispersée qui recouvre aussi bien des espaces qualifiés de ruraux que des espaces dits périurbains hérités de l'organisation rurale du territoire. Ces espaces sont pénalisés par une certaine invisibilité dans les études académiques et les politiques publiques, et l'enjeu de cette thèse était de proposer une analyse critique sur la manière dont ces espaces s'organisent. Malgré un renouvellement du cadre méthodologique et des approches académiques en cours depuis une quinzaine d'années, les espaces d'urbanisation dispersée sont encore peu étudiés dans un contexte métropolitain dont les études demeurent centrées sur les pôles urbains les plus importants. Partant de ce constat, cette thèse a souhaité produire une vision claire et précise de la structure des espaces d'urbanisation dispersée, et analyser leur intégration à des systèmes territoriaux. La métropole de Paris a été retenue comme périmètre d'étude du fait de sa grande étendue fonctionnelle qui intègre une diversité de types d'espaces bâtis aux caractéristiques morphologiques, de distribution et de densité variées. En changeant de focale, et en considérant les espaces qui la compose par leurs caractéristiques propres et non par rapport aux espaces dominants de la métropole, les travaux ont mis en évidence l'intérêt de s'extraire des méthodes classiques d'analyse et d'une vision centre/périphérie de l'espace pour faire émerger la variété des situations et des dynamiques dans lesquelles se retrouvent les espaces d'urbanisation dispersée.

Ce travail s'est concentré sur les espaces situés à moins de deux heures de Paris et sur quatre terrains d'étude : Crécy-la-Chapelle, Romorantin, Nesle et Bonneval, qui présentent une diversité morphologique et des formes de structuration de la population contrastées. La thèse a développé une méthodologie au croisement des approches quantitatives (à plusieurs échelles d'analyse allant du métropolitain au micro-local) et qualitatives, qualifiée d'approche méthodologique mixte. Elle se base sur trois matériaux analysés, un corpus de données portant sur l'ensemble de la métropole parisienne permettant de comprendre et de repositionner les enjeux ; les résultats d'une enquête par questionnaire que nous avons menée afin d'interroger les pratiques de mobilités et les représentations du territoire de cent trente résidents, actifs ou touristes des terrains d'études ; et les politiques publiques mises en œuvre.

## TROIS ENSEIGNEMENTS MAJEURS

Au terme de cette thèse, il convient de mettre en avant ses apports et les perspectives de travail qu'elle ouvre pour l'avenir. Cette conclusion montre comment les réflexions, les apports et les résultats majeurs de cette recherche contribuent à valider les hypothèses énoncées dans l'introduction.

### **Des bourgs et des petites villes qui structurent les pratiques d'achats et de déplacements**

Face à des **espaces d'urbanisation dispersée méconnus, invisibles et souvent peu pris en considération**, la construction d'un cadre méthodologique et descriptif inédit a permis de révéler dans cette thèse la structure et les différentes composantes de ces espaces. Les résultats mis en évidence dans cette recherche s'inscrivent dans le courant des nouvelles approches géographiques prônées sur ces espaces, et permettent d'enrichir les connaissances portant sur leur organisation, leur fonctionnement et sur l'offre commerciale. La **première hypothèse** mettait en avant la **diversité de ces espaces**, et il s'agissait de faire émerger leurs structures. La thèse a permis de confirmer cette hypothèse en révélant la complexité et la multiplicité de ces espaces, que ce soit par les structures de peuplement et la morphologie, les pôles de commerces, mais également les pratiques de déplacements des usagers.

La première forme de diversité mise en avant est liée à la distribution de la population au sein des espaces bâtis dans les communes et dans la métropole parisienne. Les analyses menées au croisement de la morphologie et des formes de peuplement ont ainsi permis de nuancer les images véhiculées sur ces territoires souvent présentés comme standardisés et connaissant des processus homogènes de développement. En observant les espaces bâtis à une échelle intra-communale, la thèse a confirmé que les périmètres administratifs ne sont pas adaptés et suffisants pour définir leur structure. Contrairement aux grands pôles urbains où une commune est généralement composée d'un seul espace bâti continu, dans les espaces d'urbanisation dispersée, les communes comportent plusieurs dizaines d'espaces bâtis dissociés les uns des autres et de taille variée. Se basant sur ce constat et à partir de l'élaboration d'un « degré de dispersion », cette recherche a mis en évidence plusieurs types d'urbanisation dispersée, quatre au total, différenciant les formes les plus concentrées de celles les plus diffuses. Ces quatre types renvoient à des formes contrastées d'organisation de la population définies en fonction des formes dominantes de peuplement allant de la petite ville à l'habitat diffus. Plus la population se distribue dans un nombre réduit d'espaces bâtis tels que des gros bourgs, des petites villes, plus le degré de dispersion renvoie à des formes concentrées. À l'inverse, plus la population est disséminée dans une multitude de hameaux, et de villages, voire d'habitat diffus, plus celui-ci est diffus. L'analyse de ces degrés de dispersion dans la métropole parisienne est un révélateur de l'organisation territoriale et montre que ces formes d'urbanisation sont anciennes et héritées de structures agraires contrastées telles que le bocage où l'habitat est principalement diffus, ou l'open-space où celui-ci est davantage concentré dans un nombre de lieux restreint.

La deuxième forme observée concerne la trame commerciale de proximité. Pour les besoins de cette thèse, nous avons construit une base de données originale de l'offre commerciale de proximité en prenant en compte à la fois les types de commerces présents, leur distribution, et leur organisation dans l'espace public. Trois niveaux de pôles de commerces ont été définis allant du « commerce alimentaire isolé » représentant l'offre minimale, aux « pôles de commerces intermédiaires » qui propose une gamme de biens et de services variés et qui se matérialisent sous la forme d'une grande rue commerçante, ou d'un centre commercial. L'analyse de cette offre a permis de faire émerger une vision précise de l'aménagement et de la structure commerciale de ces espaces. La distribution des pôles de commerces est fortement liée au « degré de dispersion » des espaces bâtis. Leur localisation et leur taille suivent un gradient parallèle à celui de la population. Ainsi, à l'image des grands pôles



urbains (Grimmeau et al. 2011), plus un espace bâti est peuplé, plus celui-ci est équipé en commerces. Au-delà de ce constat qui peut sembler convenu, cette thèse a mis en évidence un seuil d'apparition des pôles de commerces dans les espaces bâtis. En s'intéressant à la présence des commerces alimentaires isolés, c'est-à-dire à l'offre commerciale minimale, cette recherche a montré un décalage majeur entre les bourgs, qui en disposent chacun au moins d'un, et les villages dont moins de 20% d'entre eux disposent d'un commerce. La quasi-totalité de l'offre commerciale se concentre ainsi dans les bourgs, les gros bourgs et les petites villes. Dans l'urbain dispersé, les gros bourgs et les petites villes sont apparus comme des lieux centraux dans les modes de vie et de consommation des usagers. Ce sont les seuls lieux à disposer d'une rue commerçante et de centres commerciaux.

L'analyse des pratiques de mobilités quotidiennes permet de corroborer ces constats et d'affirmer qu'il existe une polarisation des déplacements par les gros bourgs et les petites villes (travail, achats, accompagner les enfants, loisirs). Les pratiques d'achats des personnes interrogées révèlent une forte fréquentation des pôles de commerces des espaces d'urbanisation dispersée. Deux temporalités qui correspondent à des lieux d'achats et des profils d'acheteurs différents ont été mises en évidence. Les pratiques quotidiennes d'achats concernent une grande majorité des enquêtés et sont réalisées dans des pôles de commerces des gros bourgs et des petites villes situés à proximité du lieu de travail ou du domicile ; les achats hebdomadaires ou mensuels sont réalisés principalement par les actifs dans les pôles de commerces des grands pôles urbains situés à proximité. Les déplacements pour achats quotidiens des personnes interrogées révèlent la présence d'un lien important avec les pôles de commerces des gros bourgs et les petites villes et, dans une moindre mesure, avec les commerces situés dans certains villages. Pour les ménages les moins mobiles et les plus âgés, ils constituent souvent les seuls lieux d'achats fréquentés et représentent des lieux centraux dans la sociabilité de ces personnes. Pour les actifs, cette recherche a montré la construction de stratégies d'achats visant à réduire les kilomètres parcourus. Ainsi, ces pratiques sont souvent intégrées dans des chaînes de déplacements entre le travail et le domicile qui permettent de ne pas augmenter, ou tout au plus de façon marginale, les distances quotidiennes parcourues.

Les gros bourgs et les petites villes qui sont le support de la trame commerciale constituent également un maillage référant pour les habitants de ces espaces, mais aussi pour les résidents des grands pôles urbains qui les fréquentent, à travers les pratiques et les représentations

qu'ils s'en font. Cette place centrale a ainsi été confirmée par l'analyse des discours portés par les usagers interrogés qui les définissent majoritairement comme étant les « villes » les plus proches de leur domicile. L'attractivité des rues et des places commerçantes des petites villes est renforcée par le maintien de marchés qui structurent les pratiques d'achats, accompagnent la flânerie dans l'espace public et sont un moteur pour les loisirs.

### **Des capacités de mobilités différenciées : entre ancrage et multi-territorialité**

La **deuxième hypothèse** s'inscrivait dans la continuité des travaux menés notamment par Lionel Rougé et Martine Berger sur l'**autonomisation** des espaces périurbains (Rougé et al. 2013). Considérant les espaces d'urbanisation dispersée, qui incluent pour partie des espaces périurbains, nous posons l'hypothèse que ces espaces sont attractifs et en capacité d'organiser les pratiques de proximité de leurs usagers. Dans cette recherche, l'analyse successive des mobilités résidentielles, des mobilités quotidiennes et de l'ensemble des mobilités réalisées au cours d'une année a permis de confirmer cette hypothèse et de nuancer la vision d'une dépendance de ces espaces vis-à-vis des grands pôles urbains, remettant ainsi en question le spectre d'un modèle centre/périphérie. La thèse a mis en évidence trois caractéristiques de ces espaces d'urbanisation dispersée : leur attractivité, la réciprocité des échanges avec les grands pôles urbains et leur ouverture.

Tout d'abord, l'analyse des mobilités résidentielles a confirmé que les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne sont dans l'ensemble dynamiques sur le plan démographique. Ces évolutions sont portées par un solde migratoire largement positif ; notamment dans les espaces les plus diffus, ce qui atteste de leur capacité à attirer de nouveaux habitants issus principalement des pôles urbains à proximité et de Paris, mais également à maintenir les populations déjà présentes sur le territoire. Les migrations se réalisent principalement de proche en proche, et le chapitre 7 a mis en avant l'attractivité et la capacité des petites villes situées à proximité de Paris à attirer de nouveaux habitants provenant de la France entière et plus particulièrement de grands pôles régionaux.

Puis, à partir du résultat des enquêtes de terrain et des mobilités sur une journée type, quatre profils de mobilités ont été définis, montrant ainsi la multiplicité des territorialités

quotidiennes des usagers. Le premier profil est celui de la proximité relative associée à la pratique renforcée de la marche à pied, porté par les personnes habitant et travaillant dans le terrain d'étude et les habitants non actifs. Bien que les lieux de résidence de ces personnes soient variés, allant de l'habitat diffus à la petite ville, les destinations quotidiennes intègrent systématiquement le bourg principal ou la petite ville du terrain d'étude, faisant ressortir des centralités liées à l'hyperproximité. Le deuxième profil de mobiles met pour sa part en évidence une centralité inversée des espaces d'urbanisation dispersée. Il révèle la polarisation principalement par l'emploi que certains lieux peuvent exercer sur des personnes habitant dans de grands pôles urbains. Cette catégorie est principalement composée de jeunes actifs résidants dans des grands pôles urbains situés à proximité des terrains d'études, notamment à Chartres, Blois, Meaux, Paris, et Amiens, mais travaillant dans les bourgs principaux ou petite ville des terrains d'étude, et dont les mobilités s'appuient sur l'utilisation de l'automobile. Le choix du lieu de résidence est lié à une volonté de vivre dans une grande ville. Le troisième profil intègre des actifs résidants dans les terrains d'étude et travaillant en dehors dans des grands pôles urbains tels qu'Amiens, Chartres, Meaux, Blois, Tours, ou dans des petites villes des espaces d'urbanisation dispersée, telles que Châteaudun ou Tergnier situées à l'extérieur des terrains d'études. Ces déplacements, qui ont pour principal motif le travail, correspondent en moyenne à des boucles d'environ 80km parcourues en voiture. Ce profil de mobiles a fait émerger des centralités externes de diverses natures. Enfin, le dernier profil est composé d'actifs résidants dans les espaces d'urbanisation dispersée et travaillant quotidiennement à Paris. Ces déplacements sont généralement multimodaux et en grande partie réalisés via les transports en commun. Ce sont des boucles de déplacements complexes intégrant plusieurs chaînes de déplacements dessinant des centralités extraterritoriales de boucles qui s'appuient sur les grands pôles régionaux ou les grands axes de transports situés à proximité des terrains d'étude, tels que Chartres, Orléans, ou la gare TGV Haute Picardie, afin d'accéder à un mode de transport en commun interrégional. L'analyse des pratiques de mobilité quotidiennes fait émerger une multiplicité de lieux organisés en réseau, et montre que les liens entre les espaces d'urbanisation dispersée et les grands pôles urbains ne se caractérisent pas par une dépendance, mais s'inscrivent dans une forme de réciprocité.

Enfin, la question de l'autonomie a également été interrogée en intégrant l'ensemble des mobilités des usagers interrogés sur les douze derniers mois. Ces pratiques de mobilités se composent à la fois de déplacements quotidiens et d'autres exceptionnels (loisirs, achats exceptionnels, tourisme, relations familiales et amicales,...) réalisés à des fréquences variées

allant de l'hebdomadaire à l'annuel. L'analyse des mobilités quotidiennes a fait ressortir la place centrale occupée par les gros bourgs et les petites villes dans la structuration de la vie quotidienne des habitants des espaces d'urbanisation dispersée, mais également de ceux de certains grands pôles urbains. Elle a confirmé la capacité de ces espaces à disposer des structures économiques nécessaires pour permettre à leurs usagers de vivre dans une certaine forme d'autonomie. Pour autant, les usagers de ces espaces ne sont tournés exclusivement vers le local et la proximité. L'intégration d'autres types de déplacements comme ceux pour le loisir a révélé l'ouverture de ces espaces et des pratiques de mobilités de leurs usagers. Les lieux qu'ils fréquentent sont multiples et leurs pratiques spatiales s'inscrivent dans une multi-territorialité à plusieurs échelles. La thèse a ainsi montré que les pratiques d'achats, de loisirs et les relations amicales et familiales remodelent les espaces de proximité en des territoires réticulaires qui prennent appui sur les grands pôles urbains de la métropole parisienne, où Paris occupe une place particulière.

Malgré tout, cette thèse a montré des profils de mobiles « captifs » des services proposés à proximité de leur domicile sont présents. Il s'agit aussi bien d'actifs précaires travaillant dans de grands pôles urbains qu'ils ne fréquentent que pour se rendre à leur lieu de travail en empruntant les transports en commun, que de personnes en situation de précarité ou âgées ne sortant jamais de la proximité de leur domicile. La mise en regard des mobilités quotidiennes et exceptionnelles fait ressortir des constats intéressants en termes de distances parcourues. La thèse met en avant une déconnexion entre ces pratiques de mobilités. Ainsi, les hypermobiles du quotidien ne sont pas forcément ceux qui se déplacent le plus le reste du temps.

### **Une désertification commerciale de l'urbain dispersé à nuancer**

Depuis les années 1960, le nombre de points de vente des commerces de proximité a fortement diminué en France et plus particulièrement dans les espaces d'urbanisation dispersée, conduisant à la mise en œuvre de processus de redistribution des commerces et à un renouvellement des structures spatiales et commerciales. Dans ce contexte, la **troisième hypothèse** posée dans cette thèse était que certains lieux de ces espaces d'urbanisation dispersée étaient en **capacité de conserver un certain dynamisme commercial** et

d'affirmer le maintien de polarités structurantes. Il s'agissait ainsi de nuancer les thèses portant sur la désertification commerciale de ces espaces. S'appuyant à la fois sur un recensement des équipements commerciaux (nombre de points de vente et leur évolution ; structure des pôles de commerces), la thèse a mis en évidence des processus d'évolution de l'offre commerciale contrastés en fonction du « degré de dispersion » des espaces, et des types de commerces considérés.

Elle a ainsi montré que dans les espaces les plus diffus composés de hameaux et de villages, les évolutions actuelles sont révélatrices d'un affaiblissement des commerces alimentaires de proximité, tels que les supérettes, les boulangeries, les commerces multi-services, qui traduit un éloignement progressif des populations vis-à-vis des commerces. La tendance à la disparition de l'offre commerciale dans les villages gagne désormais les bourgs. Ainsi, dans les bourgs, les dynamiques observées révèlent une perte de qualité de l'offre commerciale et une augmentation de la vacance de commerces et services dans les centres. Les processus actuels de transformation, de rachat des supérettes traditionnelles des centres-villes et des centres-bourgs par les acteurs de la grande distribution ne suffisent pour remédier à la dégradation des structures commerciales des bourgs et des villages.

À l'inverse, la thèse a mis en évidence que dans les petites villes et dans certains gros bourgs de l'urbain dispersé peuvent avoir des dynamiques proches, voire supérieures à celles des grandes villes d'envergure régionale et de Paris. Les données agrégées font ressortir une dynamique de concentration du commerce depuis les villages vers les petites villes et les gros bourgs, et l'analyse des pôles de commerces a montré que seules les petites villes disposent aujourd'hui de rues commerçantes qui sont par ailleurs complétées par un maillage de grandes surfaces.

L'évolution de l'offre commerciale reflète également une adaptation des types et des formes de commerces aux changements des modes de vie. Considérant les dynamiques particulières des salons de coiffure, cette thèse a montré que les dynamiques largement positives observées dans les espaces d'urbanisation dispersée sont semblables à celles des grands pôles. Cette offre tend à se développer et à se diffuser dans l'ensemble des espaces d'urbanisation dispersée en s'implantant aussi bien dans des hameaux, des villages, des bourgs que dans des petites villes. Dans les terrains d'études, nous avons observé que cette offre vient remplacer les magasins laissés vacants et œuvre à la recomposition d'une offre de proximité. Ces

dynamiques tendraient également à montrer l'existence d'une homogénéisation des pratiques d'achats liés à ces activités et par conséquent une diffusion des modes de vie urbains aux habitants de ces espaces.

## PERSPECTIVES DE RECHERCHES ET D' ACTIONS

La réalisation de cette thèse s'est appuyée à la fois sur une approche académique de doctorant, et sur des connaissances et approches pratiques de l'aménagement du territoire liées à l'activité professionnelle d'urbaniste. Ce positionnement particulier qui associe recherche et pratique invite à réfléchir aux apports de cette thèse pour la recherche, mais également au bénéfice des aménageurs et des acteurs locaux et nationaux dans le cadre de leurs conceptions de l'aménagement du territoire. Nous proposons ici trois pistes d'actions qui constituent autant de portes d'entrée vers de possibles futurs thèmes de recherches.

### **Services publics et planification territoriale : concentration ou équité spatiale ?**

Cette thèse a mis en évidence des processus à l'œuvre de réorganisation de la trame commerciale qui se traduisent, d'un côté par la concentration des points de vente alimentaires dans les bourgs et les petites villes qui maillent les espaces d'urbanisation dispersée, et de l'autre par un fort développement des salons de coiffure et leur diffusion dans l'ensemble des lieux composants ces espaces. Cela semble confronter deux logiques commerciales opposées : d'une part, l'efficacité qui vise à renforcer les polarités existantes afin d'accroître leur visibilité ; d'autre part, l'équité territoriale aspirant à améliorer l'accessibilité et à renforcer les liens de proximité de ces commerces avec chacun des habitants. Ces logiques sont révélatrices des dynamiques variées liées aux enjeux économiques des acteurs privés et des réponses qu'ils ont choisi de développer pour prospérer ou se maintenir.

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, de recherche de diminution des coûts, les mêmes enjeux se posent dans les débats actuels portant sur la réorganisation des services publics au sein des territoires (Delas 2011, Taulelle 2012, Wolff et al. 2013, Taulelle et al. 2017). Ainsi, tandis que nous observons aujourd'hui une diminution des services publics

notamment dans les espaces les plus diffus, cela pose des enjeux politiques majeurs portant sur le devenir de ces espaces et sur les conditions d'accès des populations à ces services. Parmi les réponses politiques apportées, nous observons par exemple que face à la fermeture des bureaux de Poste, certaines communes créent des « agences postales communales » dont elles assurent la gestion (personnels et locaux), tandis que face à la disparition d'écoles, des arrangements politiques se nouent afin de les conserver sur plusieurs communes, quitte à diminuer le nombre de classes. Plus globalement, à l'image de l'offre commerciale que nous avons analysée, l'évolution des services publics interroge sur leur structuration et leur emprise au sein des espaces d'urbanisation dispersée dispersée : quels sont les choix stratégiques opérés par les acteurs locaux quant à la localisation des services publics ? Favorisent-ils un rééquilibrage territorial passant par une redynamisation des villages et des bourgs, ou bien contribuent-ils à accroître la polarisation exercée par les gros bourgs et les petites villes ? Au regard des degrés de dispersion de la population et de la structure interne des espaces d'urbanisation dispersée, comment se réorganisent les services publics dans ces espaces ? Leur évolution participe-t-elle à affirmer la place centrale occupée par les bourgs et les petites villes ? Il serait intéressant de poursuivre la caractérisation des espaces d'urbanisation dispersée et des formes bâties les constituant en les incluant afin d'observer les dynamiques actuelles et les politiques publiques nationales et locales qui y sont menées.

### **Quelle planification des espaces d'urbanisation dispersée ? Définir ses effets sur le développement**

En analysant la planification territoriale et les politiques spécifiques liées aux commerces dans les espaces d'urbanisation dispersée, cette thèse a montré des formes d'inadéquation du fait de la diversité de ces espaces et de la relative méconnaissance de leur fonctionnement par les acteurs institutionnels. Bien que les enjeux spécifiques liés aux espaces d'urbanisation dispersée aient été pris en compte dès la fin des années 1970 dans la réglementation, cette démarche n'a pas abouti à la création d'outils adaptés permettant d'y répondre. Concernant la question commerciale, cette thèse a montré que les solutions proposées par le législateur pour maintenir et renforcer le petit commerce alimentaire étaient principalement conçues pour les centres urbains et s'avéraient inopérantes dans l'urbain dispersé.

Depuis le début des années 2000, le développement des documents de planification et

l'intégration progressive des questions d'urbanisme commercial marquent le passage à une planification commerciale mise en œuvre plus en amont. Toutefois, les documents de planification intercommunaux ont longtemps été absents des espaces d'urbanisation dispersée du fait de limites intercommunales changeantes associées à une insuffisance de moyens humains et financiers nécessaires à leur réalisation. Les SCOT et les PLUi ont jusqu'alors principalement concerné les pôles urbains. Les récentes évolutions réglementaires initiées par la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) conduisent les élus à repenser l'aménagement et le fonctionnement de leurs territoires davantage à l'échelle intercommunale. Ces documents en cours de rédaction n'ont pas été pris en compte dans cette thèse, néanmoins en 2018, alors que la carte des intercommunalités en France se stabilise, le nombre de documents d'urbanisme en projet augmente dans la métropole parisienne. Dans la continuité de ce travail et partant du constat de la mise en place récente de documents d'urbanisme, il serait opportun et nécessaire d'analyser leur mise en œuvre afin de voir si d'un côté les enjeux et les objectifs de développement sont les mêmes dans l'ensemble de ces espaces et de l'autre, d'interroger les dynamiques en cours dans ces espaces au regard des objectifs initiaux recherchés par les aménageurs et acteurs politiques, et de leur connaissance du territoire.

Cette thèse a également offert une vision claire des spécificités de ces espaces et mis en évidence leur fonctionnement polycentrisme qui s'appuie sur des pôles locaux aux caractéristiques variées. Les enjeux et les objectifs recherchés par ces politiques d'aménagement peuvent-ils être les mêmes selon le degré de dispersion, et selon que les intercommunalités se structurent autour d'un bourg ou d'une petite ville ? Cette question est un sujet en soi qui pourrait faire l'objet d'investigations approfondies des documents d'urbanismes, notamment aux diagnostics. Elle permettrait d'évaluer comment ces espaces sont analysés et pris en considération ou non par les élus, les techniciens, les aménageurs.

### **Développer l'« interterritorialité » au centre des politiques publiques**

Cette recherche s'est basée sur une approche des espaces d'urbanisation dispersée à partir des éléments les plus petits, en les analysant en fonction de leurs structures de peuplement et commerciales et non en fonction des relations qu'ils entretiennent avec les



grands pôles urbains. Considérant l'ensemble des déplacements des usagers, la thèse a analysé les parcours, et les lieux qui, par le regroupement de personnes à un moment de la journée, vont construire de nouveaux territoires. Elle a ainsi montré des fonctionnements multi-territoriaux et à plusieurs échelles qui articulent des territoires proches à d'autres localisés à une grande distance du domicile. Au regard de leurs déplacements, force est de constater que les usagers de ces espaces sont interterritorialisés (Vanier 2008). La mise en évidence de pratiques interterritoriales conduit ainsi à s'interroger sur l'adéquation de ces territorialités déconnectées des échelles et des limites administratives qui encadrent les politiques d'aménagement.

Le renforcement de l'échelon intercommunal par le législateur est présenté comme un moyen à mettre en œuvre pour aménager les territoires de la proximité. Pourtant cet échelon participe également à ancrer des « surterritoires » tournés sur eux-mêmes. Aujourd'hui, l'action publique territoriale doit rechercher l'efficacité en favorisant l'articulation et la coordination entre les périmètres politiques et concevoir des politiques mieux imbriquées. Dans la vision actuelle d'un aménagement du territoire français sectorisé, cette thèse interroge les évolutions à mettre en œuvre par le législateur afin de proposer des approches moins repliées, moins centrées sur elles-mêmes, et au contraire plus ouvertes, plus dynamiques et capables de renforcer les liens entre les acteurs de l'aménagement.





---

# BIBLIOGRAPHIE

- AdCF, (2012), *Urbanisme commercial : une implication croissante des communautés mais un cadre juridique à repenser*, AdCF, Paris, 68 p.
- Albert, A., (2014), *Consommation de masse et consommation de classe. Une histoire sociale et culturelle du cycle de vie des objets dans les classes populaires parisiennes (des années 1880 aux années 1920)*, Université Paris 1, 705 p.
- Allain, M.-L. et Chambolle, C., (2003a), Les relations entre la grande distribution et ses fournisseurs : bilan et limites de trente ans de régulation, *Revue française d'économie*, vol. 17, n°4, p. 169-212.
- Allain, M.-L. et Chambolle, C., (2003b), L'évolution historique de la distribution, In : *Economie de la distribution*, La découverte, p. 21-38.
- André, Y., Bailly, A., Guérin, J.-P. et Gumuchian, H., (1989), *Représenter l'espace*, Economica, Paris, 227 p.
- Antheaume, B. et Giraut, F., (2005), *Le territoire est mort: Vive les territoires !*, IRD, Paris, 384 p.
- Arnaud, B., (2013), *Le commerce alimentaire de proximité. Analyse de marché et évolution des plaintes de consommateurs*, DGCCRF Eco, Paris, 9 p.
- Ascher, F., (2004), *Nouveaux Principes de l'urbanisme*, Éditions de l'Aube, La Tour d'aigues, 110 p.
- Askenazy, P. et Weidenfeld, K., (2007), *Les soldes de la loi Raffarin : Le contrôle du grand commerce alimentaire*, Rue d'Ulm, Paris, 57 p.
- Babayou, P., Volatier, J.-L., Renault, C. et Racaud, T., (1998), *Crise de l'immatériel et nouveaux comportements alimentaires des Français*, CREDOC, Paris, 191 p.
- Barattucci, C., (2006), *Urbanisations dispersées: interprétations-actions, France et Italie*,

- 1950-2000, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 317 p.
- Barczak, A. et Hilal, M., (2016), L'accès aux commerces et services dans les territoires de vie du quotidien, In : *S. Blancard, C. Détang-Dessendre, N. Renahy (dir.), Campagnes contemporaines*, Quae, p. 97-116.
- Barral, O., (2011), La suppression des tribunaux d'instance : la fin d'une justice accessible à tous, *Pour*, n°208, p. 57-60.
- Bauer, G. et Roux, J.-M., (1976), *La rurbanisation ou la ville éparpillée.*, Éditions du Seuil, Paris, 189 p.
- Bavoux, J.-J., Beaucire, F., Chapelon, L. et Zembri, P., (2005), *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris, 232 p.
- Baxandal, R. et Ewen, E., (2001), *Picture Windows: How The Suburbs Happened*, Basic Books, New York, NY, 320 p.
- Beaucire, F., (1995), urbanisme et développement durable. 1, à « ville invisible », citadin insaisissable, *Transports Urbains*, n°88, p. 3.
- Beaucire, F., Chalonge, L. et Minviel, E., (2017), La mobilité des actifs dans la faible densité n'est pas synonyme de la grande distance, In : *Territoire frugal : La France des campagnes à l'heure des métropoles*, Brès et al., Métis Presses, Genève, p. 127-149.
- Beaujeu-Garnier, J., (1965), Méthode d'étude pour le centre des villes, *Annales de géographie*, vol. 74, n°406, p. 695-707.
- Beaujeu-Garnier, J. et Delobez, A., (1977), *La Géographie du commerce*, Masson, Paris New York Barcelone, 282 p.
- Bellanger, F. A. du texte et Marzloff, B. (1996), *Transit : les lieux et les temps de la mobilité*, Media mundi, Paris 313 p.
- Berger, M., (1999), Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France, *Espace, Populations, Sociétés*, n°2, p. 207-217.
- Berger, M., (2004), *Les périurbains de Paris: de la ville dense à la métropole éclatée?*, CNRS Editions, Paris, 317 p.
- Berger, M., Robic, M.-C. et Gillette, C., (1976), L'étude des espaces ruraux français à travers trois quarts de siècle de recherche géographique. L'exemple des thèses de doctorat d'état, *Les cahiers de Fontenay*, p. 51.
- Bernard, P., (1969), *Le Grand tournant des communes de France, des communautés nouvelles*

- à l'épreuve de l'équipement, A. Colin, Paris, 351 p.
- Berroi, S. et Cattan, N., (2006), Les représentations de l'étalement urbain en Europe : essai d'interprétation, In : *La ville insoutenable*, Belin, Paris, p. 87-96.
- Berroi, S., Cattan, N., Dobruszkes, F., Guérois, M., Paulus, F. et Vacchiani-Marcuzzo, C., (2017), Les systèmes urbains français : une approche relationnelle, *Cybergeog : European Journal of Geography*.
- Berroi, S., Cattan, N., Giraud, T. et Saint-Julien, T., (2007), *Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien, Une analyse de la mobilité des populations par les DADS*, 108 p.
- Berry, B. J. L., (1971), *Géographie des marchés et du commerce de détail*, A. Colin, Paris, 255 p.
- Béteille, R., (1981a), *La France du vide*, Librairies techniques, Paris, 252 p.
- Béteille, R., (1981b), Une nouvelle approche géographique des faits migratoires : champs, relations, espaces relationnels, *L'Espace géographique*, vol. 10, n°3, p. 187-197.
- Billard, G. et Brennetot, A., (2009), Le périurbain a-t-il mauvaise presse ? Analyse géoéthique du discours médiatique à propos de l'espace périurbain en France, *Articulo - Journal of Urban Research*, n°5,
- Blancard, S., Détang-Dessendre, C. et Renahy, N., (2016), *Campagnes contemporaines: Enjeux économiques et sociaux des espaces ruraux français.*, Editions QUAE GIE, Versailles, 161 p.
- Boino, P. et Desjardins, X., (2009), *Intercommunalité : politique et territoire, La Documentation Française*, 213 p.
- Bonerandi, E., (2011), Les pôles d'excellence rurale Services et accueil : réponse à des besoins, structuration de services ou création d'emplois en milieu rural ?, *Pour*, vol. N° 208, n°1, p. 157-163.
- Bonerandi, E., Landel, P.-A. et Roux, E., (2003), Les espaces intermédiaires, forme hybride : ville en campagne, campagne en ville ? / Intermediate spaces, a hybrid form : a town in the countryside, or countryside in the town ?, *Revue de Géographie Alpine*, vol. 91, n°4, p. 65-77.
- Bonial et Nielsen, (2016), Infographie, Implantation des enseignes alimentaires de proximité de 2005 à 2015. <http://www.nielsen.com/fr/fr/insights/news/2016/bonial---nielsen-presentent-2-infographies-dynamiques-d-implanta> (page consultée le 25/01/18)
- Bordreuil, J. S., (2000), La ville desserrée, In : *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paquot,

- 
- Lussault, *Body-Gendrot (dir.)*, La découverte, Paris, p. 169-182.
- Brès, A., (2015), *Figures discrètes de l'urbain, à la rencontre des réseaux et des territoires*, Métis Presses, Genève, 172 p.
- Brès, A., Beaucire, F. et Mariolle, B., (2017), *Territoire frugal : La France des campagnes à l'heure des métropoles*, Métis Presses, Genève, 251 p.
- Brès, A. et Delaville, D., (2017a), La dissémination du bâti au filtre du substrat rural : quelle évolution des espaces résidentiels de l'urbanisation dispersée depuis 1960 ? ne peut ignorer l'urbain dispersé, In : *Sery J., Saunier P. (dir), Ruralités et métropolisation, A la recherche d'une équité territoriale*, Publications de l'Université de Saint-Etienne, p. 60-74.
- Brès, A. et Delaville, D., (2017b), Micro-géographie de la dispersion bâtie, Ce qui n'est pas la ville, In : *Bres A., Beaucire F., Mariolle B. (dir), Territoire frugal, La France des campagnes à l'heure des métropoles*, LausanneMétisPresses, p. 51-75.
- Brès, A., Mariolle, B. et Delaville, D., (2011), *Les figures d'une éco-mobilité périurbaine entre intermodalité obligée et densité dispersée. Le Carré Picard au filtre de l'accessibilité durable* (Rapport de présentation), Rapport de présentation, PUCA, Paris, 54p.
- Brès, A., Mariolle, B. et Delaville, D., (2014), *Vivre durablement les territoires ruraux - Atelier des territoires* (Les études, n°7), DREAL Limousin, Limoges, 24 p.
- Brutel, C. et Levy, D., (2012), Le nouveau zonage en bassins de vie de 2012, *INSEE Première*, n°1425, p. 4.
- Cailly, L., (2008), Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ?, *Revue électronique des sciences humaines et sociales*.
- Cailly, L. et Dodier, R., (2007), La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre, *Norois. Environnement, aménagement, société*, n°205, p. 67-80.
- Cattan, N., (1990), Une image du réseau des métropoles européennes par le trafic aérien, *L'Espace géographique*, vol. 19, n°2, p. 105-116.
- Cattan, N., (2007), *Cities and Networks in Europe: A Critical Approach of Polycentrism*, John Libbey Eurotext, 231 p.
- Cattan, N., (2010), Le système urbain français, In : *in : Cailly L., Vanier M. (dir), La France, une géographie urbaine*, A. Colin, Paris, p. 89-118.
- Cattan, N., (2013), Le Grand Paris des échanges, In : *Brès + Mariolle et chercheurs associés*,

- « *Systèmes Métropolitains du Grand Paris* », p. 8.
- Cattan, N., Pumain, D. et Rozenblat, C., (1999), *Le système des villes européennes*, Anthropos : diff. Économica, DL 1999, Paris, France, 197 p.
- Cauvin, C., (1999), Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine, *Cybergeo : European Journal of Geography*.
- Cerdà, I. et Lopez de Aberasturi, A., (2005), *La théorie générale de l'urbanisation*, les Éd. de l'imprimeur, Besançon, 234 p.
- CERTU, (2008), *L'enquête ménages déplacements standard CERTU : Guide méthodologique*, Collection du CERTU 72, 204p.
- CGET, (2015), La taille des EPCI, un levier d'action pour la politique d'égalité des territoires. <http://www.cget.gouv.fr/actualites/la-taille-des-epci-un-levier-d-action-pour-la-politique-d-egalite-des-territoires> (page consultée le 28/01/18)
- Chabot, G., (1948), *Les Villes: aperçu de géographie humaine*, A. Colin, Paris, 224 p.
- Chalas, Y., (2000), *L'invention de la ville*, Anthropos, 222 p.
- Chalas, Y. et Dubois-Taine, G., (1997), *La ville émergente*, Éd. de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 285 p.
- Chaire, O., (1989), L'application de la loi Royer en matière d'urbanisme commercial dans le département du Rhône, 1974-1988 / The application of the Royer Act in relation to urban retailing in the department of Rhône, 1974-88, *Revue de géographie de Lyon*, p. 87-98.
- Charmes, É., (2011), *La ville émiettée: essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Presses universitaires de France, Paris, 288 p.
- Charmes, É., (2015), La ville diffuse. [http://www.citego.org/bdf\\_fiche-document-23\\_fr.html](http://www.citego.org/bdf_fiche-document-23_fr.html) (page consultée le 01/02/18)
- Châtel, C. et Moriconi-Ébrard, F., (2017), Les petites villes à la recherche de valeur ou de richesse ?, *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, n°33, .
- Chaze, M., (2017), Les petites villes : pôles commerciaux en déclin ou centralités d'avenir ?, *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, n°33, .
- Chevillard, G., Mousques, J., Lucas-Gabrielli, V., Bourgueil, Y., Rican, S. et Salem, G.,



- (2015), Mesure de l'impact d'une politique publique visant à favoriser l'installation et le maintien de médecins généralistes : l'exemple du soutien au développement des maisons et pôles de santé en France, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, vol. Octobre, n°4, p. 657-694.
- Chiffolleau, Y., Aubrée, P., Berger, B. et Bernard, C., (2008), *Les circuits courts alimentaires : Bien manger sur les territoires*, Educagri, Dijon, 213 p.
- Choay, F., (1993), Le règne de l'urbain et la mort de la ville, In : *La ville art et architecture en europe 1870-1993*, Editions du Centre Pompidou, Paris, p. 26-35.
- Choay, F., (1994), Penser la non-ville et la non-campagne de demain, In : *La France au delà du siècle*, Ed. de l'Aube.
- Christaller, W., (1966), *Central Places in Southern Germany*, Prentice Hall, 230 p.
- Cirillo, C. et Hubert, J.-P., (2003), *Les déplacements « structurants » de la mobilité, les chaînes d'activité et l'habitat urbain* Présenté à Communication présentée au colloque Mobilité spatiale Fluidité sociale « Offre urbaine et expériences de la mobilité spatiale », Strasbourg.
- Claval, P., (1981), *La Logique des villes : essai d'urbanologie*, LITEC, Paris, 633 p.
- Cochez, N., (2004), *Les entreprises du petit commerce en France entre 1993 et 2003*, INSEE, 36 p.
- Colla, E., (2001), *La Grande Distribution européenne : Nouvelles stratégies de différenciation et de croissance internationale*, Vuibert, Paris, 275 p.
- Coutard, O., Dupuy, G. et Fol, S., (2002), La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile, *Espaces et Sociétés*, n°108109, p. 155-176.
- Daumas, J.-C., (2006a), Consommation de masse et grande distribution, *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. no 91, n°3, p. 57-76.
- Daumas, J.-C., (2006b), L'invention des usines à vendre. Carrefour et la révolution de l'hypermarché, *Réseaux*, vol. 135136, n°12, p. 59-91.
- Davezies, L., (2008), *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Le Seuil, Paris, 96 p.
- David, O., (2012, janvier), La proximité revendiquée et désirée : les apports d'une enquête lancée par des élus locaux, *Géographie, économie, société*, vol. 14, p. 5-29.
- Delage, M., (2012), *Mobilités pour achats et centralités métropolitaines. Le cas de la métropole*

- parisienne* (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne), 371 p.
- Delaporte, C., (2006), *Synthèse régionale de l'offre commerciale existante et en projet en Île-de-France*, Iaurif, 24 p.
- Delas, A., (2011), L'hôpital public, un nouvel acteur territorial entre aménagement sanitaire et rivalités stratégiques, *Hérodote*, vol. n° 143, n°4, p. 89-119.
- Delaville, D., (2016), Distribution des commerces alimentaires dans les espaces périurbains : quelles formes d'organisation de la proximité ?, In : *COSTES L. (dir.), Territoires du périurbain : quelles nouvelles formes d'appropriation ?*, l'Harmattan, Paris, 115-130 pp.
- Dematteis, G., (1997), Représentations spatiales de l'urbanisation européenne, In : *Villes en Europe*, Éd. la Découverte, Paris, p. 67-91.
- Desjardins, X., (2007), *Gouverner la ville diffuse : la planification territoriale à l'épreuve*, Paris 1, 528 p.
- Desjardins, X., (2014), La réforme par le changement d'échelle : retour sur une ambition déçue de la coopération intercommunale, *Géographie, économie, société*, vol. 16, n°2, p. 147-153.
- Desjardins, X. et Fleury, A., (2014), Les espaces publics dans les territoires de densités intermédiaires : conceptions, usages et potentialités, *Revue Géographique de l'Est*, vol. 54, n°vol. 54 / n°3-4,
- Desjeux, D., Moati, P., Badot, O. et Benavent, C., (2016), *Consommations émergentes : La fin d'une société de consommation ?*, Editions Le Bord de l'eau, Lormont, 208 p.
- Desse, R.-P., (2001), *Le nouveau commerce urbain. Dynamiques spatiales et stratégies des acteurs*, Presses universitaires de Rennes, 200 p.
- Desse, R.-P., (2009), La géographie du commerce au risque de l'urbanisme commercial, *Bulletin de la Société géographique de Liège*, n°52, p. 97-100.
- Desse, R.-P., (2013), La fin de l'urbanisme commercial à la française, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 108, n°1, p. 4-15.
- Desse, R.-P., Fournié, A., Gasnier, A., Lemarchand, N. et Collectif, (2008), *Dictionnaire du commerce et de l'aménagement*, PU Rennes, Rennes, 357 p.
- Desse, R.-P., Lestrade, S. et Collectif, (2016), *Mutations de l'espace marchand*, PU Rennes, Rennes, 412 p.
- Deverre, C. et Lamine, C., (2010), Les systèmes agroalimentaires alternatifs. Une revue de

- travaux anglophones en sciences sociales, *Économie rurale. Agricultures, alimentations, territoires*, n°317, p. 57-73.
- Didelon, C., De Ruffray, S., Boquet, M. et Lambert, N., (2011), Un monde d'interstices - Apport de la logique floue pour l'analyse des cartes interprétatives, n°209, p. 71-92.
- Dodier, R., Cailly, L., Gasnier, A. et Madoré, F., (2012), *Habiter les espaces périurbains*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 219 p.
- Donadieu, P., (2003), La construction actuelle des villes-campagnes, *Histoire urbaine*, n°8, p. 157-170.
- Donadieu, P. et Fleury, A., (2003), La construction contemporaine de la ville-campagne en Europe / The modern construction of a « country town » in Europe, *Revue de Géographie Alpine*, vol. 91, n°4, p. 19-29.
- Drevelle, M., (2012), Structure des navettes domicile-travail et polarités secondaires autour de Montpellier, *M@ppemonde.mgm.fr*.
- Dubuisson-Quellier, S. et Le Velly, R., (2008), Les circuits courts entre alternative et hybridation, p. 105-112.
- Dugot, P., (2016), L'urbanisme commercial entre réglementation du commerce et partenariats publics-privés, *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, p. 107-112.
- Dugue, J. B., Régis, (2007), Le nouveau découpage morphologique, *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région île de France*. <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/le-nouveau-decoupage-morphologique.html> (page consultée le 06/02/18)
- Dupré, J., (2014), *La proxi : un format du passé en format d'avenir ?*, IRI, Chambourcy, 10p. p.
- Dupuy, G., (1991), *L'Urbanisme des réseaux: théories et méthodes*, A. Colin, Paris, 198 p.
- Dupuy, G., (1995), *Les Territoires de l'automobile*, Anthropos : diff. Economica, Paris, 216p.
- Dupuy, G., (1999), *La dépendance automobile*, Economica, Paris, 166 p.
- Dupuy, G. et Généau de Lamarlière, I., (2007), *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux. Un défi pour l'aménagement*, 246 p.
- Emelianoff, C., (2007), La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe, The sustainable city: a turning-point in european urban planning?, *L'Information géographique*, vol. 71, n°3, p. 48-65.
- Eymard, I. et Séguin, S., (2000), Les lieux d'achats alimentaires des urbains et des périurbains,

- 
- In : *Données urbaines*, 3, Anthropos diff. Economica, Paris vol. 1-1, , p. 361.
- Fleury, A., (2003), De la rue-faubourg à la rue « branchée » : Oberkampf ou l'émergence d'une centralité des loisirs à Paris, ABSTRACT, *L'Espace géographique*, vol. tome 32, n°3, p. 239-252.
- Fleury, A., (2016), Quels espaces publics pour repenser le périurbain ?, In : *COSTES L. (dir.), Territoires du périurbain : quelles nouvelles formes d'appropriation ?*, l'Harmattan, Paris, p. 99-114 pp.
- Fleury, A., Mathian, H. et Saint-Julien, T., (2012), Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole : le cas de Paris intra-muros, *Cybergeo : European Journal of Geography*.
- Fusco, G. et Araldi, A., (2017), Retail distribution in the city: analyzing point patterns in non-uniform network space, In : *Spatial Analysis and GEOmatics 2017*, INSA de rouen, Rouen, France, 15 p.
- Gasnier, A., (2007), Les temps de mobilité des consommateurs au cœur des nouvelles logiques d'implantation de l'offre commerciale, *Espace populations sociétés. Space populations societies*, n°2007/23, p. 243-254.
- Gasnier, A., (2012), Géographie de la consommation et pratiques de chalandise des périurbains, p. 219.
- Georges, P.-M., (2015, novembre 5), Une typologie des bassins de vie à dominante rurale - le Bouron/Georges en couleurs, *La Géothèque*.
- Gilli, F., (2005), Le Bassin parisien. Une région métropolitaine, *Cybergeo : European Journal of Geography*.
- Gonzalez-Feliu, J., Ambrosini, C., Gardrat, M. et Routhier, J.-L., (2012), Comprendre les chaînes de déplacements pour l'approvisionnement des ménages : une approche empirique, *Revue française de gestion industrielle*, vol. 31, n°3, p. 105-122.
- Goodman, D., (2004), Rural Europe Redux? Reflections on Alternative Agro-Food Networks and Paradigm Change, *Sociologia Ruralis*, vol. 44, n°1, p. 316.
- Gottmann, J., (1965), Grandeur et misères de l'urbanisation moderne, *Urbanisme*, n°88, p. 40-50.
- Grimmeau, J.-P. et Wayens, B., (2003), Le commerce à Bruxelles et l'évolution de la ville, In : *Commerce et négoce* Mardaga, , p. 31-42.
- Grimmeau, J.-P. et Wayens, B., (2016), Les causes de la disparition des petits commerces

- (1945-2015), *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n°23012302, p. 5-114.
- Grimmeau, J.-P., Wayens, B. et Hanson, E., (2011), Une macro-géographie du commerce de détail en Belgique, *EchoGéo*, n°15,
- Grosjean, B., (2010), *Urbanisation sans urbanisme: une histoire de la « ville diffuse »*, Mardaga, Wavre, 350 p.
- Guermond, Y. et Lemarchand, N., (1996), La relocalisation du commerce dans l'espace urbain, In : *Commerce et lien social Metton A. et Lemarchand N. (dir.)*, Université de Rouen, p. 15-26.
- Guiraud, N., Laperrière, V. et Rouchier, J., (2014), Une géographie des circuits courts en région Provence-Alpes-Côte d'azur. État des lieux et potentialités de développement, *L'Espace géographique*, vol. 43, n°4, p. 356-373.
- Gumuchian, H. et Rattin, C., (1988), La région un territoire, In : *Didactique de la géographie et représentations spatiales*, Université J. Fournier, Grenoble.
- Halbert, L., (2010), *L'avantage métropolitain*, Presses Universitaires de France - PUF, Paris, 160 p.
- Hani, M., (2009), Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles. Le cas de l'agglomération du Havre, *Géocarrefour*, n°vol. 84/1-2, p. 113-121.
- Hervieu, B. et Viard, J., (1998), *Au bonheur des campagnes et des provinces*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 156 p.
- Horwood, E. M. ; B., Ronald R., (1959), *Studies of the Central Business District and Urban Freeway Development*, University of Washington Press, 184 p.
- Indovina, F., (1990), *La Città diffusa*, Istituto universitario di architettura di Venezia. Dipartimento di analisi economica e sociale del territorio, 454 p.
- INSEE, (2001), Équipement commercial des communes françaises, *Synthèse*, n°52, .
- INSEE, (2003), *Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie* (Rapport de l'INSEE), Rapport de l'INSEE, 170 p.
- INSEE, (2008), Le commerce de proximité - Insee Première - 1292. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281145> (page consultée le 15/03/18)
- INSEE, (2012), Le nouveau zonage en bassins de vie de 2012 - Insee Première - 1425. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281020> (page consultée le 06/02/18)
- Jollivet, M., (1997), *Vers un rural postindustriel : rural et environnement dans huit pays*

- 
- européens : rural et environnement dans huit pays européens*, Harmattan, Paris, 372 p.
- Joo, J., (2009), The Root and Development of Suburbanization in America in the 1950s, *International Area Studies Review*, vol. 12, p. 65-79.
- Jouffe, Y., Caubel, D., Fol, S. et Motte-Baumvol, B., (2015), Faire face aux inégalités de mobilité. Tactiques, stratégies et projets des ménages pauvres en périphérie parisienne, *Cybergeo : European Journal of Geography*.
- Jousseume, V. et Talandier, M., (2016), Bourgs-centres et petites villes en France, *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, n°32, .
- Joye, (2007), Intégrer l'urbanisme commercial dans l'urbanisme général, *Dalloz*. <http://www.dalloz-actualite.fr/revue-de-presse/integrer-l-urbanisme-commercial-dans-l-urbanisme-general-20070628> (page consultée le 27/09/17)
- Juillard, É., (1961), L'urbanisation des campagnes en Europe occidentale, *Études rurales*, vol. 1, n°1, p. 18-33.
- Kayser, B., (1990), *La Renaissance rurale: sociologie des campagnes du monde occidental*, Armand Colin, Paris, 316 p.
- Kayser, B., (2004), *Ils ont choisi la campagne*, Editions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 208 p.
- Lacombe, P., (2002), *L'agriculture à la recherche de ses futurs*, Ed. de l'AubeDatar, La Tour-d'Aigues:Paris, 183 p.
- Le Goff, T., (2015), Le « bassin de vie » : la géographie sensible des maires, *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région île de France. Cahiers de l'IAU n°172*, p. 20-23.
- Le Jeannic, T., (1997), Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes, *Economie et Statistique*, vol. 307, n°1, p. 21-41.
- Le Velly, R., (2006), Le commerce équitable : des échanges marchands contre et dans le marché, *Revue française de sociologie*, vol. 47, n°2, p. 319-340.
- Le Velly, R., (2011), Si loin, si proches : la difficile association entre circuits courts et commerce équitable, *Revue Tiers Monde*, vol. 207, n°3, p. 133-149.
- Lebeau, R., (2004), *Les grands types de structure agraire dans le monde*, Armand Colin, Paris, 192 p.
- Lebrun, N., (2002), *Centralités urbaines et concentrations de commerces* (phdthesis,

- 
- Université de Reims - Champagne Ardenne), 488 p.
- Lemarchand, N., (2005), Le centre commercial, lieu de consommations et de transactions culturelles, *Géographie et cultures*, n°53, p. 117-122.
- Lemarchand, N., (2008), *Géographie du commerce et de la consommation : les territoires du commerce distractif*, Paris, Paris IV - Sorbonne, 222 p.
- Lemarchand, N., (2011), Nouvelles approches, nouveaux sujets en géographie du commerce. Une géographie renouvelée par l'analyse culturelle, *Géographie et cultures*, n°77, p. 9-24.
- Lemarchand, N., (2014), le renouveau de proximité de la consommation Présenté à Cercle de l'ObSoCo, Consommations émergentes.
- Lemarchand N., (2016). Le renouveau de la proximité dans le commerce : la valorisation d'une consommation locale ?, in : Dejeux D., Moati P. (Eds), *Consommations émergentes. La fin d'une société de consommation ?*, Lormont, Le Bord de L'eau, p.119-136.
- Lestrade, S., (2001), De nouveaux univers d'approvisionnement, n°321, p. 45-46.
- Lestrade, S., (2002), Les centres commerciaux dans la recomposition économique et culturelle des territoires urbains, *Flux*, n°50, p. 59-62.
- Lestrade, S., (2013), Le commerce de proximité de la grande distribution en France. De nouveaux modèles de magasins pour de nouvelles relations avec la ville ?, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 108, n°1, p. 24-35.
- Lévêque, F., (2017, juin 21), Le marché de la coiffure en toute franchise, *La Tribune*.
- Lévy, J., (2013), *Réinventer la France: trente cartes pour une nouvelle géographie*, Fayard, Paris, 245 p.
- Mangeney, C., (2014), La base permanente des équipements de l'Insee (BPE), In : *Les polarités d'équipements et de services en Ile-de-France* IAU-IDF, p. 7-8.
- Mangeney, C. et Bouleau, M., (2015), Déplacements et usages de la métropole, *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région île de France*, n°172, .
- Maréchal, G., (2008), *Les circuits courts alimentaires: bien manger dans les territoires*, Educagri Editions, 218 p.
- Marseille, J., (1997), *La révolution commerciale en France. Du Bon marché à l'hypermarché*, Le Monde Éditions, Paris, 234 p.
- Massot, M.-H. et Orfeuil, J.-P., (1995), La mobilité, une alternative à la densification du centre. Les relations domicile-travail, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 67, n°1,

---

p. 23-31.

May, N., Spector, T., Veltz, P. et Landrieu, J., (1998), *La ville éclatée*, Paris, 351 p.

Mayoux, j, (1979), *Demain, l'espace: l'habitat individuel péri-urbain : analyses sectorielles*, 322 p.

Merenne-Schoumaker, B. et Browet, A., (1988), *Localisation du magasin. Guide pratique*, 128 p.

Merlin, P., (2000), Commerce, In : *Merlin P., Choay F. (Dir.), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses universitaires de France, Paris 3e éd. rev. et augm., p. 182-183.

Metton, A., (1980), *Le Commerce et la ville en banlieue parisienne: petits commerces, marchés, grandes surfaces et centres commerciaux*, A. Metton, Courbevoie, 567 p.

Metton, A., (1982), L'expansion du commerce périphérique en France, *Annales de géographie*, vol. 91, n°506, p. 463-479.

Metton, A., (1984), *Le commerce urbain français*, Presses Universitaires de France - PUF, 280 p.

Metton, A., (1995), Géographie, urbanisme et aménagement commercial, *Les Annales de la recherche urbaine*, p. 140-142.

Metton, A., (1998), Espoirs et amertumes du commerce des centres-villes, *Les Annales de la recherche urbaine*, vol. 78, n°1, p. 46-54.

Metton, A., (2002), *Commerce et espaces fragiles : essai sur la revitalisation du commerce en milieu urbain et rural actes du colloque d'Angers*, CERAC, Centre européen de recherche sur les activités commerciales et l'aménagement des cadres de vie, Créteil, 200p.

Metton, A. et Lemarchand, N., (1997), *Commerce et lien social, Actes du colloque de Rouen*, Université de Rouen, 320 p.

Michaud-Trevinal, A. et Cliquet, G., (2002), Localisation commerciale et mobilité du consommateur, In : *Actes du 5ème Colloque Etienne Thil*, Université de La Rochelle, 15p.

Minviel, E., (2000), Nouveaux regards sur la mobilité. « Boucle de déplacements » : le domicile au coeur de la mobilité quotidienne, n°102, p. 3.

Moati, P., (2001), *L'avenir de la grande distribution*, Odile Jacob, Paris, 392 p.



- 
- Moati, P., (2011), *La Nouvelle Révolution commerciale*, Odile Jacob, Paris, 315 p.
- Mongin, O., (2013), *La Ville des flux: L'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*, Fayard, Paris, 696 p.
- Monnet, J., (2008), L'urbanisme commercial français de 1969 à 2009: quels changements avant et après la Directive européenne « Services »? Présenté à Jornadas internacionales de estudio y análisis « La directiva de servicios y su impacto sobre et comercio europeo », , Editorial Comares (Granada, España).
- Morange, M. et Schmoll, C., (2016), *Les outils qualitatifs en géographie - Méthodes et applications*, Armand Colin, Malakoff, 224 p.
- Moriconi-Ebrard, F. (1993), *L'urbanisation du monde depuis 1950*, diff. Economica, Paris, 372 p.
- Motte-Baumvol, B., (2006), *La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne* (Université Panthéon-Sorbonne - Paris I), 379 p.
- Motte-Baumvol, B., (2008), L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien, *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, n°14, p. 149-164.
- Nessi, H., (2012), *Incidences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir*, Paris Est, 568 p.
- Orfeuil, J.-P., (2003), L'automobilisme : entre autonomie et dépendance, *Cahiers du Conseil*, n°7, p. 20-23.
- Ortuzar, J. de D. et Willumsen, L. G., (2011), *Modelling Transport*, John Wiley et Sons, 751 p.
- Parnaix, A. et Zugetta, I., (2014), De l'intercommunalité aux coopérations souples, *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région île de France*. Cahiers de l'IAU n°172, p. 24-28.
- Péron, R., (2001), Le près et le proche : Les formes recomposées de la proximité commerciale, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 90, n°1, p. 46-57.
- Péron, R., (2004), *Les boîtes: les grandes surfaces dans la ville*, L'Atalante, impr. 2004, Nantes, France, 221 p.
- Pistre, P., (2012), *Renouveaux des campagnes françaises : évolutions démographiques, dynamiques spatiales et recompositions sociales* (phdthesis, Université Paris-Diderot - Paris VII), 407 p.

- 
- Pistre, P., (2013), Les campagnes françaises : un renouveau incontestable mais très inégal, *Population et Avenir*, n°715, p. 48.
- Pitie, J., (1979), *L'exode rural*, Presses universitaires de France, Paris, 127 p.
- Pouille, F., (1997), *Essai sur l'urbanité rurale : cinq territoires ruraux, leurs serments et leurs modes de gouvernement : cinq territoires ruraux, leurs serments et leurs modes de gouvernement*, Syros, Paris, 264 p.
- Poulot, M., (2006), De la clôture patrimoniale des territoires périurbains dans l'ouest francilien, *Socio-anthropologie*, n°19, .
- Pouzenc, M., (1998), *Grande distribution alimentaire et recomposition des territoires. Étude de stratégies d'acteurs dans des zones rurales de Midi-Pyrénées*, 596 p.
- Prats, Y., (2000), Commune, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses universitaires de France, Paris.
- PROCOS, (2017), *Bilan 2016 : chiffres d'affaires du commerce spécialisé étale par rapport à 2015* (Conférence de presse), Conférence de presse, Fédération pour l'urbanisme et le commerce spécialisé, Paris, 11 p.
- Pumain, D., (1982), *La dynamique des villes*, Economica, Paris, 231 p.
- Pumain, D., (2005), Lieux centraux, *Hypergéô*. <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article13> (page consultée le 06/02/18)
- Pumain, D., (2013), Métropoles en réseau : des interdépendances illimitées, in : Grumbach A. (dir.), *Les formes de la métropole, un inachèvement perpétuel*, Paris, Atelier International du Grand Paris, p.96-99 ; p.186-190.
- Pumain, D. et Saint-Julien, T., (1976), Fonctions et hiérarchie des villes françaises [Etudes du contenu des classifications réalisées en France entre 1960 et 1974], *Annales de géographie*, vol. 85, n°470, p. 385-440.
- Pumain, D., Saint-Julien, T. et Cattan, N., (1990), *Le Concept statistique de la ville en Europe: rapport remis à l'Office Statistique des Communautés Européennes*, s. n.], S. l., France, 72 p.
- Racine, J.-B., (1973), La centralité commerciale relative des municipalités du système métropolitain montréalais : un exemple d'utilisation des méthodes d'analyse statistique en géographie, *L'Espace géographique*, vol. 2, n°4, p. 275-289.
- Robert, A. C., (1975), Les hiérarchies du monde rural : centres ruraux de commerces et services en Franche-Comté, In : *Elements de géographie Comtoise*, Presses Univ. Franche-

- Comté, p. 149-189.
- Roncayolo, M., (1990), *La Ville et ses territoires*, Folio, Paris, 288 p.
- Rosales Montano, S., Charvet, F. et Prouvot, M., (1999), *Les services aux ménages. Approche par l'analyse de l'Inventaire communal*, Agence d'Urbanisme de Lyon.
- Rougé, L., Gay, C., Landriève, S., Lefranc-Morin, A. et Nicolas, C., (2013), *Réhabiliter le périurbain: comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?*, Loco Mobiles lives, Forum vies mobiles, Paris, 127 p.
- Roux, E. et Vanier, M., (2008), *La périurbanisation : problématiques et perspectives*, La Documentation française ; DIACT, 88 p.
- Sagot, M., (2015), Le tropisme des territoires familiaux, *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région île de France*. Cahiers de l'IAU n°172, p. 87-90
- Saint-Julien, T. et Le Goix, R., (2007), *La métropole parisienne : Centralités, inégalités, proximités*, Belin, Paris, 333 p.
- Secchi, B., (2009), *La ville du vingtième siècle*, Recherches, Paris, 248 p.
- Secchi, B. et Viganò, P., (2011), *La ville poreuse: un projet pour le grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Métispresses, [Genève], 294 p.
- Sieverts, T. et Tabouret, R., (2004), *Entre-ville: une lecture de la Zwischenstadt*, Éditions Parenthèses, Marseille, 188 p.
- Siniscalchi, V., (2015), « Food activism » en Europe : changer de pratiques, changer de paradigmes, *Anthropology of food*, n°S11, .
- Sorre, M., (1952), *Les Fondements de la géographie humaine. Tome 3. L'Habitat. Conclusion générale...*, A. Colin, Paris, 500 p.
- Soumagne, J., (1996), *Géographie du commerce de détail dans le Centre-Ouest de la France*, Bordeaux 3, 2 volumes, 854 p. et 377 p.
- Soumagne, J., (2003), Les services en milieu rural, enjeu d'aménagement territorial, *Revista da Faculdade de Letras - Geografia I*, vol. série XIX, p. 65-80.
- Soumagne, J., (2012), *Le commerce et la ville : une relation à reconstruire*, PUCA, Nantes, 8 p.
- Talandier, M. et Jousseau, V., (2013), Les équipements du quotidien en France : un facteur d'attractivité résidentielle et de développement pour les territoires ?, *Norois*, n°226, p. 723.

- 
- Tanguy, Y., (1997), La loi Royer et la réforme du 5 juillet 1996. <http://www.reds.msh-paris.fr/communication/textes/tanguy1.htm> (page consultée le 27/09/17)
- Tannier, C., (2003), Trois modèles pour mieux comprendre la localisation des commerces de détail en milieu urbain, *L'Espace géographique*, vol. tome 32, n°3, p. 224-238.
- Tannier, C., (2006, octobre 26), *Utiliser l'approche fractale pour étudier la structuration de l'espace urbain*, Présenté au Séminaire de l'observation urbaine, apporter du sens aux données.
- Taulelle, F., (2012), *Le délaissement du territoire : quelles adaptations des services publics dans les territoires ruraux ?*, Toulouse : Presses universitaires du Mirail, 2012, 178 p.
- Taulelle, F., Fijalkow, Y. et recherche, résultats de, (2017), *Services publics et territoires: Adaptations, innovations et réactions*, PUR, Rennes, 253 p.
- Thomsin, L., (1998), L'apport du concept de contre-urbanisation au cas de la Belgique, n°35, p. 57-66.
- Thomsin, L., (2001a), Repopulation et mobilités rurales, *Espace, populations, sociétés*, vol. 19, n°1, p. 13-17.
- Thomsin, L., (2001b), Un concept pour le décrire : l'espace rural rurbanisé, *Ruralia. Sciences sociales et mondes ruraux contemporains*, n°09,
- Thomsin, L. et Houillon, V., (2001), Définitions du rural et de l'urbain dans quelques pays européens, *Espace, populations, sociétés*, vol. 19, n°1, p. 195-200.
- Toilier, F., Alligier, L., Patier, D. et Routhier, J.-L., (2005), *Vers un modèle global de simulation de la logistique urbaine : FRETURB*, 121 p.
- Van Den Berg, L., Drewett, R., Klaassen, L. H., Rossi, A. et Vijverberg, C. H. T., (1982), *A Study of Growth and Decline: Urban Europe*, Pergamon, 184 p.
- Vanier, M., (2008), *Le pouvoir des territoires: essai sur l'interterritorialité*, Economica-Anthropos, Paris, 160 p.
- Vanier, M., (2010), Pour des périurbains assumés, *Revue d'études et de prospective, DATAR*, vol. 2, p. 21-32.
- Vanier, M., (2015), *Demain les territoires: Capitalisme réticulaire et espace politique*, Hermann, Paris, 216 p.
- Vanier, M., Debarbieux, B., Turco, A. et Melé, P., (2009), *Territoires, territorialité, territorialisation : Controverses et perspectives*, PU Rennes, Rennes, 228 p.

Viard, J. et Marié, M., (1978), *La campagne inventée*, 238 p.

Villermet, J.-M., (1993), Histoire des “grandes surfaces” : méthodes américaines, entrepreneurs européens, Hypermarkets’ history: American methods, European managers, *Entreprises et histoire*, n°4, p. 41-53.

Vilmin, T., (2002), *Le Système local de l’urbanisation en maisons individuelles. Étude de cas en Île-de-France*, *PUCA 296*, 103 p.

Wayens, B., (2006), Structure et dynamique du commerce de détail bruxellois. Une approche sous l’angle des facteurs de localisation différentielle., Université Libre de Bruxelles, 246p.

Wolff, M., Fol, S., Roth, H. et Cunningham-Sabot, E., (2013), Shrinking Cities, villes en décroissance : une mesure du phénomène en France, *Cybergeo : European Journal of Geography*.

Wrigley, N. et Lowe, M., (1996), *Retailing, Consumption and Capital: Towards the New Retail Geography*, Longman, Harlow, Essex, 360 p.



**Q3** : Sexe :  1. Masculin  2. Féminin

**Q4** : Quel est votre âge ? : \_\_\_\_\_

**Q5** : Précisez votre situation actuelle :

1. Etudiant. **Q6** -> préciser le domaine : \_\_\_\_\_

2. Actif. **Q7** -> préciser la profession : \_\_\_\_\_

3. Retraité

4. Autre. **Q8** -> préciser : \_\_\_\_\_

**Q9** : Précisez votre niveau de formation \_\_\_\_\_

**Q10** : Quelle est votre situation familiale ?

1. Célibataire

2. En couple -> **Q11** : si oui, où habite votre conjoint(e) ? (Commune : \_\_\_\_\_  
code postal : \_\_\_\_\_)

3. Autre, préciser \_\_\_\_\_

**Q12** : Avez-vous des enfants ?  Oui  Non

**Q13** : Si oui, combien \_\_\_\_\_

---

**Q14** : Avez-vous des remarques particulières à ajouter ? Des observations à formuler ?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**Le questionnaire est terminé. Merci pour votre participation**

---

A remplir par l'enquêteur : Numéro du questionnaire..... ; Lieu d'enquête..... ;

Date..... ; Heure.....

Commentaires :

## Questionnaire pour les terrains d'étude de Crécy, Bonneval et Nesle (juin 2016)

**Q1 : Où habitez-vous ?** Commune : \_\_\_\_\_ code postal : \_\_\_\_\_

Nom du quartier, du lieu-dit, du hameau, village ? \_\_\_\_\_

**Q2 : Vos habitudes commerciales :**

- Dans quels commerces et à quelle fréquence faites-vous vos courses ?

<b>Commerce</b> (boulangerie, boucheries, superettes, supermarché,...)	<b>Lieu :</b> (Département, commune)	<b>Localisation :</b> (rue, nom, zone commerciale,...)	<b>Mode de transport :</b> Voiture Vélo Pieds Autre, préciser	<b>Nombre de fois où vous vous rendez dans le commerce par mois ?</b>	<b>A partir de quel lieu allez-vous dans ce commerce ?</b> Domicile Travail Trajet entre deux lieux Autre, préciser

**Q2b : Faites-vous des achats dans des commerces indépendants (hors supermarchés, chaîne de magasins,...) ? si oui,**

**Pour quels achats ?** \_\_\_\_\_

Commune : \_\_\_\_\_ A quelle fréquence y allez vous? \_\_\_\_\_

**Q2a : Quel est le centre commercial le plus proche de chez-vous ?**

Commune : \_\_\_\_\_ A quelle fréquence y allez vous? \_\_\_\_\_

**Q2c : Utilisez-vous le e-commerce ou le drive pour vos achats ?**

Lesquels : \_\_\_\_\_

A quelle fréquence? \_\_\_\_\_

Pour quels achats ? \_\_\_\_\_

**Q2d : Quelle offre commerciale aimeriez-vous avoir en plus ?**

**Q3 : Positionnement de votre territoire**

**Q3a : Quelle est la ville la plus proche de votre domicile ?**

Ville : \_\_\_\_\_

Combien de fois y allez-vous par an ? \_\_\_\_\_

**Q3b : Quelle est la gare la plus proche de votre domicile ?**

Ville : \_\_\_\_\_ Combien de fois y allez-vous par an ? \_\_\_\_\_



Q3c : Allez-vous régulièrement à Paris ? Si oui, combien de fois par an ? Pour quels motifs ? \_\_\_\_\_

Q3d : Comment vivez-vous vos déplacements quotidiens (accessibilité, distances parcourues, temps de trajet, confort,...) ? \_\_\_\_\_

Q3e : Etes-vous originaire du territoire ? \_\_\_\_\_ Si non, d'où êtes-vous originaire ? Et quand êtes-vous arrivé ? \_\_\_\_\_

**Q4 : Vos déplacements au cours d'une journée type :**

- Reconstituez les déplacements que vous effectuez au cours d'une journée type.

<b>Origine</b> (Département, commune, nom du lieu)	<b>Destination</b> (Département, commune, nom du lieu)	<b>Motif du déplacement :</b> <i>Travail</i> <i>Commerces</i> <i>Etudes/formations</i> <i>Relations/Famille</i> <i>Autre, préciser</i>	<b>Mode de transport :</b> <i>Marche à pieds</i> <i>Vélo</i> <i>Voiture</i> <i>Train</i> <i>Car</i> <i>Autre, préciser</i>	<b>Durée du trajet :</b> <i>En minutes</i>

Schéma simplifié de vos mobilités quotidiennes



**Q17** : Avez-vous une suggestion à ajouter ? Des observations à formuler ?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**Le questionnaire est terminé. Merci pour votre participation**

A remplir par l'enquêteur : Numéro du questionnaire..... ; Lieu d'enquête..... ;

Date..... ; Heure.....

Commentaires :

---

## Liste des personnes enquêtées dans les terrains d'étude

Prénom	Date	Lieu	Age	Commune d'habitation	Distances parcourues (km/an)	Activité	Carte mentale
Sarah	06/02/2015	Romorantin	25	Clémont	43 975	Vendeuse	Non
Léa	06/02/2015	Romorantin	18	Romorantin	10 083	Etudiante	Non
Guillaume	06/02/2015	Romorantin	30	Mur de Sologne	90 604	Commercial	Non
Nicola	06/02/2015	Romorantin	49	Villeherviers	19 079	Chef de service	Non
Gérard	06/02/2015	Romorantin	50	Romorantin	7 215	Educateur	Non
Eric	06/02/2015	Romorantin	50	Romorantin	16 670	Responsable administratif	Non
Céline	06/02/2015	Romorantin	47	Romorantin	3 219	Cadre	Non
Amélie	06/02/2015	Romorantin	52	Saint Loup	36 174	Vendeuse	Non
Hubert	06/02/2015	Romorantin	69	Selles sur Cher	5 478	Retraité	Non
Judith	06/02/2015	Romorantin	66	Pruniers en sologne	36 560	Médecin à la retraite	Non
Juliette	06/02/2015	Romorantin	67	Romorantin	1 014	Retraitee	Non
Jean-Marc	07/02/2015	Romorantin	49	Soings en Sologne	22 369	Banquier	Non
Marie-Cécile	07/02/2015	Romorantin	42	Pruniers en sologne	9 046	Vendeuse au chômage	Non
Elisa	07/02/2015	Romorantin	27	Saint Gervais	12 271	Assistante	Non
Sophie	07/02/2015	Romorantin	30	Saint Viatre	44 423	Médecin	Non
Romain	07/02/2015	Romorantin	39	Sassay	24 257	Cadre administraitif	Non
Mathilde	07/02/2015	Romorantin	34	Sassay	43 369	Enseignante	Non
Agnès	07/02/2015	Romorantin	41	Gy en Sologne	12 152	Gérant de magasin	Non
Elie	07/02/2015	Romorantin	49	Romorantin	48 617	Logisticien	Non
Ariane	07/02/2015	Romorantin	42	Pruniers en sologne	25 331	Assistante de direction	Non
Alice	07/02/2015	Romorantin	44	Romorantin	18 645	Médecin	Non
Amandine	07/02/2015	Romorantin	52	Pruniers en sologne	8 632	Agent d'entretien au chômage	Non
Antoine	07/02/2015	Romorantin	62	Merisesbois	12 932	Boulangier à la retraite	Non
Jacques	07/02/2015	Romorantin	63	Pruniers en sologne	10 108	Carreleur à la retraite	Non
Hélène	07/02/2015	Romorantin	56	Orleans la Source	78 919	Infirmière	Non
Kévin	08/02/2015	Romorantin	20	Lailly en Val	12 362	Couvreur	Non
Charlotte	08/02/2015	Romorantin	33	Salbris	40 787	Puéricultrice	Non
Pierre	08/02/2015	Romorantin	48	Romorantin	45 163	Fonctionnaire de police	Non

Catherine	08/02/2015	Romorantin	51	Lailly en Val	34 954	Assistante sociale	Non
Magda	08/02/2015	Romorantin	55	Ligny le Ribault	50 728	Infirmière	Non
Chiara	08/02/2015	Romorantin	58	Romorantin	51 936	Secrétaire	Non
Madeleine	08/02/2015	Romorantin	63	Romorantin	13 622	Redactrice à la retraite	Non
Chloé	12/06/2016	Bonneval	17	Bonneval	4 745	Vendeuse	Oui
Benjamin	12/06/2016	Bonneval	27	Mittainvilliers	27 839	Illustrateur	Oui
Elisabeth	12/06/2016	Bonneval	27	Chartres	20 003	Photographe	Oui
Alexandre	12/06/2016	Bonneval	37	Etampes	44 097	Cuisinier	Oui
Sarah	12/06/2016	Bonneval	28	Alluyes	7 289	Vendeuse	Oui
Mathieu	12/06/2016	Bonneval	35	Chartres	23 439	Cadre	Oui
Marie-Ange	12/06/2016	Bonneval	34	Saumeray	17 190	Comptable	Oui
Tabata	12/06/2016	Bonneval	36	Bonneval	28 155	Vendeuse	Oui
Philippe	12/06/2016	Bonneval	43	Bonneval	3 652	Commerçant	Oui
Céline	12/06/2016	Bonneval	42	Bonneval	10 588	Vendeuse	Non
Slimane	12/06/2016	Bonneval	43	Bouville	70 356	Manutentionnaire	Oui
Laure	12/06/2016	Bonneval	43	Bonneval	10 165	Vendeuse	Oui
Denise	12/06/2016	Bonneval	53	Trizay	16 512	Cadre	Oui
Julie	12/06/2016	Bonneval	46	Saumeray	14 394	Vendeuse	Oui
Gaetan	12/06/2016	Bonneval	52	Bonneval	3 009	Animateur	Oui
Robert	12/06/2016	Bonneval	74	Bonneval	24 301	Menuisier à la retraite	Non
Louis	13/06/2016	Bonneval	16	Dancy	23 658	Etudiant	Oui
Sébastien	13/06/2016	Bonneval	29	Chartres	17 090	Enseignant	Oui
Alice	13/06/2016	Bonneval	27	Bonneval	1 499	Vendeuse	Oui
Soufiane	13/06/2016	Bonneval	40	Bonneval	1 920	Actif	Non
Sonia	13/06/2016	Bonneval	40	Bonneval	14 742	Coiffeuse	Non
Thomas	13/06/2016	Bonneval	43	Bonneval	6 620	Peintre	Non
Thibault	13/06/2016	Bonneval	45	Bonneval	9 077	Actif	Oui
Alexandre	13/06/2016	Bonneval	27	Fains la Folie	19 068	Commerçant	Oui
Paul	13/06/2016	Bonneval	47	Saumeray	13 621	Commerçant	Oui

Yanis	13/06/2016	Bonneval	48	Moriers	61 004	Gardien	Non
Eddie	13/06/2016	Bonneval	23	Bonneval	11 408	Chômeur	Oui
Bernard	13/06/2016	Bonneval	75	Bonneval	8 690	Agent de police à la retraite	Non
Xavier	13/06/2016	Bonneval	58	Bonneval	2 059	Actif	Oui
Jean	13/06/2016	Bonneval	70	Bonneval	3 899	Commerçant à la retraite	Non
Mireille	13/06/2016	Bonneval	70	Bouville	13 254	Commerçante à la retraite	Non
Bernadette	13/06/2016	Bonneval	72	Bonneval	17 908	Retraîtée	Non
Aurore	17/06/2016	Crecy	20	Marles-en-Brie	28 887	Apprentie	Oui
Cécile	17/06/2016	Crecy	24	Nanteuil-lès-Meaux	6 908	Commerçante	Oui
Mohamed	17/06/2016	Crecy	32	Voulangis	26 623	Agent accueil taxis	Oui
Anne-Cécile	17/06/2016	Crecy	28	Esbly	27 196	Fonctionnaire	Oui
Laura	17/06/2016	Crecy	30	Crécy-la-Chapelle	26 413	Aide sociale	Oui
Justine	17/06/2016	Crecy	30	Jouarre	19 359	Négociatrice	Non
Astrid	17/06/2016	Crecy	34	Crécy-la-Chapelle	26 564	Employée de bureau	Non
Christophe	17/06/2016	Crecy	55	Guérard	5 555	Commerçant	Non
Claire	17/06/2016	Crecy	30	Crécy-la-Chapelle	7 749	Mère au foyer	Oui
Isabelle	17/06/2016	Crecy	40	Crécy-la-Chapelle	4 267	Secrétaire	Non
Anne	17/06/2016	Crecy	50	La Celle-sur-Morin	6 943	Commerçante	Oui
Séverine	17/06/2016	Crecy	50	Crécy-la-Chapelle	6 308	Chef de service	Oui
Hervé	17/06/2016	Crecy	55	Guérard	10 011	Laborantin	Non
Hubert	17/06/2016	Crecy	65	Crécy-la-Chapelle	12 935	Agent commercial	Oui
Suzanne	17/06/2016	Crecy	70	Crécy-la-Chapelle	6 654	'réparatrice de commande à la retrait	Oui
Claudine	17/06/2016	Crecy	70	Crécy-la-Chapelle	7 525	Commerçante	Non
Léo	18/06/2016	Crecy	24	Crécy-la-Chapelle	20 417	Assistant manager	Non
Julie	18/06/2016	Crecy	25	Crécy-la-Chapelle	32 298	Commerçante	Non
Mario	18/06/2016	Crecy	33	Villevaudé	36 888	Technicien	Non
Auriane	18/06/2016	Crecy	36	Crécy-la-Chapelle	8 336	Commerçante itinérante	Oui
Mélanie	18/06/2016	Crecy	40	Bouleurs	4 499	Aide à domicile	Non
Mathilde	18/06/2016	Crecy	40	Bouleurs	8 809	Agent RATP	Oui

Jeanne	18/06/2016	Crecy	45	Villiers-sur-Morin	7 950	Designer	Oui
Franck	18/06/2016	Crecy	60	Crécy-la-Chapelle	8 467	Agent d'entretien	Oui
Catherine	18/06/2016	Crecy	55	Crécy-la-Chapelle	14 787	Agent municipal	Oui
Anne	18/06/2016	Crecy	40	La Haute-Maison	13 020	Commerçante	Oui
Marie	18/06/2016	Crecy	58	Tournan-en-brie	23 415	Commerçante itinérante	Non
Maurice	18/06/2016	Crecy	70	Voulangis	522	Agriculteur à la retraite	Non
Michel	18/06/2016	Crecy	77	Crécy-la-Chapelle	8 759	Commerçant à la retraite	Non
Germaine	18/06/2016	Crecy	75	Bouleurs	4 038	Commerçante à la retraite	Oui
Anne-Laure	24/06/2016	Nesle	22	Amiens	34 358	Ingénieur	Oui
Lucie	24/06/2016	Nesle	23	Nesle	9 677	Chômeuse	Oui
Laura	24/06/2016	Nesle	25	Arcy-Sainte-Restitue	117 145	Avocate	Oui
Pauline	24/06/2016	Nesle	35	Eppeville	6 197	Sans emploi	Oui
Louis	24/06/2016	Nesle	40	Rosière en Santerre	10 040	Employé de bureau	Oui
Ludovic	24/06/2016	Nesle	45	Macquigny	53 617	Informaticien	Oui
David	24/06/2016	Nesle	46	Mesnil-Saint-Nicaise	26 239	Artisan	Oui
Jean-Marc	24/06/2016	Nesle	50	Mesnil-Saint-Nicaise	9 795	Ouvrier BTP	Oui
Lydie	24/06/2016	Nesle	53	Gruny	10 600	Commerçante	Oui
Véronique	24/06/2016	Nesle	65	Nesle	1 037	Commerçante	Non
Marie	24/06/2016	Nesle	65	Sancourt	14 510	Commerçante itinérante	Oui
Kevin	24/06/2016	Nesle	28	Erches	17 745	Chaudronnier	Oui
Josie	24/06/2016	Nesle	57	Potte	8 090	Pharmacienne	Oui
Ludovic	24/06/2016	Nesle	44	Nesle	6 389	Sans emploi	Oui
Sabine	24/06/2016	Nesle	69	Nesle	287	Sans emploi	Non
Michel	24/06/2016	Nesle	72	Mesnil-Saint-Nicaise	12 752	Electricien à la retraite	Oui
Huguette	24/06/2016	Nesle	80	Nesle	6 381	Femme de ménage à la retraite	Oui
Marine	25/06/2016	Nesle	48	Rouy-le-Grand	11 011	Vendeuse	Non
Emilie	25/06/2016	Nesle	53	Saint-Laurent-Blangy	35 214	Agent de maîtrise	Oui
Nadine	25/06/2016	Nesle	57	Gauchy	30 865	Directrice	Oui
Jacques	25/06/2016	Nesle	76	Nesle	10 010	Chauffeur à la retraite	Non

Renée	25/06/2016	Nesle	70	Breuil	17 550	Professeure à la retraite	Oui
Michelle	25/06/2016	Nesle	70	Nesle	1 177	Sans emploi	Non
Marc	25/06/2016	Nesle	30	Billancourt	6 804	Agriculteur	Non
Sandrine	25/06/2016	Nesle	58	Nesle	19 014	Commerçante	Non
Jules	25/06/2016	Nesle	84	Verberie	52 380	Educateur à la retraite	Non
Max	25/06/2016	Nesle	26	Nesle	1 615	Sans emploi	Oui
Béatrice	25/06/2016	Nesle	55	Gruny	11 825	Commerçante itinérante	Non
Emeline	25/06/2016	Nesle	58	Nesle	2 173	Fonctionnaire	Non
François	25/06/2016	Nesle	50	Morchain	12 114	Ingéneure	Oui





# TABLES DES FIGURES ET DES TABLEAUX

## TABLE DES FIGURES

Figure 1   Les aires d'influence des villes dans le zonage de la France en aires urbaines de 2010 .....	39
Figure 2   Le découpage morphologique de l'Ile-de-France en 1999 .....	40
Figure 3   Espace ruraux et espaces urbains, une classification de la France en bassins de vie .....	43
Figure 4   Comparaison de plusieurs métropoles en fonction de leur population et de leur morphologie .....	48
Figure 5   Exemple de processus d'urbanisation de l'urbain généralisé entre 1962 et 2010 .....	49
Figure 6   Exemples d'espaces d'urbanisation dispersée : formes d'interpénétration des espaces ouverts et bâtis .....	51
Figure 7   Scénario d'aménagement territorial et commercial du SCOT de la communauté de communes du Pays Neslois.....	61
Figure 8   Un petit supermarché intégré aux extensions pavillonnaires dans le bourg de Mont-Prés-Chambord (41) .....	66
Figure 9   Évolution des établissements, surfaces de vente et emplois dans les différents niveaux urbains d'Auvergne .....	70
Figure 10   Figure 3 : Parts de marché des différentes formes de commerces dans la distribution alimentaire et non alimentaire entre 1993 et 2006 .....	71
Figure 11   Historique des lois ayant eu un impact sur l'urbanisme commercial depuis les années 1960 .....	74
Figure 12   Surfaces commerciales acceptées par année parmi les opérations soumises à autorisation.....	78
Figure 13   Document d'aménagement commercial (Dac) du SCOT de la Dombes ....	85
Figure 14   (à gauche) : Supérette Carrefour City implantée dans une rue commerçante d'un centre-bourg (Nesle) / (à droite) Nouvelle petite surface	

commerciale Simply Market implantée à la périphérie d'un centre-bourg (Nesle).....	92
Figure 15   Commerce associatif « l'Antrepot » à Pageas en Limousin (Atelier des territoires - DREAL Limousin, Brès+Mariolle) .....	95
Figure 16   les systèmes urbains de proximité de Paris .....	102
Figure 17   Flux majeur au départ de chaque lieu composant l'aire urbaine de Paris	102
Figure 18   Superposition d'un isochrone de deux heures en voitures de Paris au système urbain de Paris .....	103
Figure 19   Typologie des espaces composant la métropole parisienne.....	105
Figure 20   Complexité des morphologies et des agencements des espaces bâtis, une approche intra-communale .....	106
Figure 21   De l'échelle communale à celle de l'agregat bâti, diversité des formes (à gauche le Limousin, à droite la Picardie) .....	107
Figure 22   Schéma théorique définissant le terme d'agglomération au sens du code de la route français .....	109
Figure 23   Liens entre la répartition des services et de la population dans l'Iowa et le Dakota du Sud entre 1958 et 1967 .....	113
Figure 24   Photos aériennes d'urbain dispersé différenciés en fonction de leur taille de population .....	116
Figure 25   Périmètres et état d'avancement des SCOT (gauche) et des PLUi (droite) dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne ..	119
Figure 26   Superposition des limites des intercommunalités (2015) et des bassins de vie (2012) de la métropole parisienne .....	121
Figure 27   Classification des intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en fonction de leur taille de population en 2015.....	122
Figure 28   Schéma de synthèse montrant le passage d'une classification des établissements humains à une typologie des espaces d'urbanisation dispersée.....	123
Figure 29   Fragmentation des espaces bâtis dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne.....	124
Figure 30   Diversité des classes d'établissements humains présents dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne ..	125
Figure 32   Regroupement des intercommunalités en quatre classes (Degrés de Dispersion) .....	128
Figure 33   Formes de peuplement représentées (valeur moyenne de chaque	

classe) au sein des quatre degrés de dispersion des espaces d'urbanisation dispersée	128
Figure 34   Schéma théorique, des quatre degrés de dispersion des espaces urbanisés.....	129
Figure 35   Spatialisation des Degrés de Dispersion des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne .....	130
Figure 36   Localisation des quatre terrains d'étude au degré de dispersion contrasté et à la localisation variée par rapport à Paris.....	134
Figure 37   Comparaison de la morphologie des espaces ouverts et bâtis dans les quatre terrains d'étude .....	136
Figure 38   Évolution de l'urbanisation entre 1962 et 2014 dans quatre intercommunalités .....	138
Figure 39   Formes de peuplement représentées (valeur moyenne de chaque classe) au sein des quatre degrés de dispersion (D.D.) des espaces d'urbanisation dispersée .....	151
Figure 40   Typologie des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en fonction de leur degré de dispersion et localisation des terrains d'étude .....	152
Figure 41   Exemple de tableau communal de l'Inventaire Communal de l'INSEE ....	154
Figure 42   Attractivité des supermarchés en Loir-et-Cher dans l'Inventaire Communal .....	154
Figure 43   Classification des commerces de proximité .....	156
Figure 44   Densité de commerces de proximité par habitant des intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne ..	160
Figure 45   Densité commerciale par type de commerces de proximité des espaces de la métropole parisienne (grands pôles, urbanisation dispersée et couronne des pôles) et en France .....	161
Figure 46   Densité commerciale par type de commerces de proximité dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne, selon le degré de dispersion.....	163
Figure 47   Evolution du nombre de commerces dans les espaces de la métropole parisienne (grands pôles, urbanisation dispersée et couronne des pôles) et en France entre 2009 et 2015 (sources : BPE INSEE 2009 et 2015, Damien Delaville 2017) .....	165
Figure 48   Evolution de l'offre commerciale entre 2009 et 2015 dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne ..	166
Figure 49   Évolution du nombre de commerces dans les espaces	

d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015 .....	167
Figure 50   Taux de variation de la population entre 2007 et 2014 dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne ..	170
Figure 51   Part des intercommunalités disposant d'au moins un commerce de proximité dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en 2009 et en 2015 .....	174
Figure 52   Évolution du nombre de points de vente entre 2009 et 2015 dans les intercommunalités de la métropole parisienne disposant d'au moins un commerce de proximité .....	174
Figure 53   Processus d'évolution de l'offre commerciale dans l'espace et dans le temps.....	177
Figure 54   Localisation des processus d'évolution de l'offre commerciale de proximité dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015.....	178
Figure 55   Spatialisation des processus d'évolution dans l'espace et dans le temps des petits commerces alimentaires dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015 .....	180
Figure 56   Représentation des processus d'évolution dans l'espace et dans le temps des petits commerces alimentaires (haut) et des grandes surfaces (bas) dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015 .....	181
Figure 57   Comparaison des processus d'évolution dans l'espace et dans le temps des points de vente du commerce de proximité dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne entre 2009 et 2015, et au regard de leur degré de dispersion .....	183
Figure 58   Comparaison des modes de représentation de l'offre commerciale : de l'analyse communale à l'intra-communale.....	189
Figure 59   Extrait du site des Pages Jaunes. Exemple de localisation des boulangeries à l'adresse dans des communes du Loir-et-Cher (avril 2017) .....	192
Figure 60   Méthodologie : de la localisation des commerces à la constitution de pôles de commerces.....	195
Figure 61   Localisation des pôles de commerces dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne .....	202
Figure 62   Représentation des différents types de pôles de commerces présents dans les espaces d'urbanisation de la métropole parisienne (moins de deux heures de Paris) selon leur degré de dispersion .....	204
Figure 63   Localisation et hiérarchie des pôles de commerces dans les	

espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne.....	207
Figure 64   Le coiffeur, seul commerce du village de Champigny-en-Beauce (41) ....	210
Figure 65   Commerce d'alimentation générale sur la place de l'église du village de Selommès (41).....	210
Figure 66   Localisation et hiérarchie des pôles de commerces dans les quatre terrains d'étude .....	212
Figure 67   Boulangerie, supérette et boucher implantés en continuité dans le centre de Dangeau (28) .....	213
Figure 68   Place principale commerciale d'Alluyes (28).....	213
Figure 69   Pôle de commerces situés sur la place de l'église à Pruniers-en-Sologne (41) .....	214
Figure 70   Pôle de commerce s'organisant au croisement de la D92 et de la D976 à Villefranche-sur-Cher (41) .....	214
Figure 71   Evolution des espaces urbanisés et localisation des commerces alimentaires de la grande distribution dans les quatre terrains d'étude .....	217
Figure 72   Des supérettes implantées dans le tissu urbain ancien à Choisy-en-Brie (77) à gauche et Bonneval (28) à droite .....	218
Figure 73   Supermarché SimplyMarket situé en périphérie de Nesle (80) à gauche et Supermarché Carrefour Market situé en périphérie de Bonneval (28) à droite .....	218
Figure 74   Jeudi matin, marché sur la place de la Mairie à Crécy-la-Chapelle (77) ..	219
Figure 75   Localisation des commerces dans les rues commerçantes des quatre terrains d'étude .....	220
Figure 76   Commerces fermés dans la rue principale de Nesle (80) .....	221
Figure 77   Pharmacie fermée dans le bourg de Morée (41).....	221
Figure 78   Exemple de parcours quotidiens réalisés par des personnes interrogées à Nesle (extraits des résultats de l'enquête de terrain) .....	235
Figure 80   Nombre de déplacements effectués quotidiennement par les personnes interrogées .....	242
Figure 79   Typologie des boucles de déplacements .....	242
Figure 81   Distance des boucles pendulaires et complexes en fonction des lieux de résidence et de travail des usagers ininterrogés dans les trois terrains d'études (Damien Delaville).....	244
Figure 82   Exemples de 4 boucles pendulaires à Nesle (80) .....	246

Figure 83   Exemples de 4 boucles complexes à Bonneval (28) .....	247
Figure 84   Réseaux de lieux réalisés en fonction des mobilités quotidiennes des personnes enquêtées dans les trois terrains d'étude.....	249
Figure 85   Typologie des boucles de déplacements multi-boucles .....	251
Figure 86   Typologie de l'intégration des déplacements pour achats au sein des boucles de déplacements quotidiens .....	255
Figure 87   Distance des déplacements pour achats réalisés quotidiennement par les personnes enquêtées en fonction de leur statut professionnel .....	256
Figure 88   Formes d'intégration des pratiques d'achats dans les boucles de déplacements en fonction du statut professionnel .....	258
Figure 89   Distance des déplacements pour achats réalisés quotidiennement par les personnes enquêtées selon qu'elles soient intégrées à une boucle pendulaire ou complexe .....	259
Figure 90   Typologie des boucles de déplacements complexes des actifs et intégration des pratiques d'achats dans les chaînes de déplacements domicile-travail	260
Figure 91   Modes de déplacements utilisés par les enquêtés lors de leurs déplacements quotidiens en fonction du motif .....	261
Figure 92   Carte mentale réalisée par une habitante de Crécy-la-Chapelle représentant ses trajets réguliers et la facilité relative à les réaliser. ....	265
Figure 93   Taux d'accroissement migratoire et excédant naturel dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en fonction du degré de dispersion.....	268
Figure 94   Taux de variation annuel moyen de la population dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne (1999-2012) .....	270
Figure 95   Taux d'accroissement migratoire de la population dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne (1999-2012) .....	271
Figure 96   Taux de maintien des populations locales entre 2003 et 2008 dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne .....	273
Figure 97   Flux migratoires entrants entre 2003 et 2008 dans les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne .....	275
Figure 98   Flux migratoires entrants entre 2003 et 2008 dans les quatre terrains d'études.....	277
Figure 99   Comparaison entre la taille de la commune d'habitation (population) et de la taille de la ville la plus proche citée par les usagers interrogés dans les trois terrains d'étude .....	281

Figure 100   Listes des « villes » considérées comme plus proches du domicile et des lieux les plus fréquentés par les usagers interrogés dans les terrains d'étude .....	283
Figure 101   Fréquence maximale des mobilités vers les grands pôles urbains des usagers interrogés dans les terrains d'étude .....	285
Figure 102   Motifs des déplacements réalisés vers les grands pôles urbains par les usagers enquêtés .....	287
Figure 103   Fréquence des déplacements vers Paris des usagers enquêtés .....	288
Figure 104   Motifs des déplacements vers Paris par les usagers enquêtés .....	289
Figure 105   Distances parcourues annuellement par les français en fonction de leur statut professionnel et de leur lieu d'habitation .....	291
Figure 106   Distances parcourues annuellement par les personnes interrogées dans les quatre terrains d'étude.....	291
Figure 107   Lieux fréquentés durant l'année écoulée par les personnes interrogées dans les quatre terrains d'études .....	295
Figure 108   Déplacements réalisés dans l'année par les personnes interrogées dans les terrains d'étude : une mise en réseau de lieux à plusieurs échelles .....	296
Figure 109   cartes mentales de personnes ayant des mobilités quotidiennes de proximité .....	303
Figure 110   Carte mentale de Sarah, 28 ans, habitante d'Alluyes travaillant à Bonneval .....	304
Figure 111   Carte mentale de Slimane, 43 ans, habitant à Bouville près de Bonneval et travaillant à Wissous .....	305
Figure 112   Carte mentale d'Anne-Laure, 25 ans, habitant à Amiens et travaillant à Nesle .....	305
Figure 113   Carte mentale de Séverine, 50 ans, habitant à Crécy-la-Chapelle.....	305
Figure 114   Carte mentale réalisée par une habitante de Crécy-la-Chapelle représentant ses trajets réguliers et la facilité relative à les réaliser.....	306
Figure 115   Carte mentale réalisée par Mathilde, habitante à Bouleurs .....	308
Figure 116   Carte mentale réalisée par Denise, habitante à Trizay travaillant à Bonneval.....	308
Figure 117   Carte mentale réalisée par Marie-Ange, habitante à Saumeray .....	310
Figure 118   Carte mentale de Laura, habitante à Crécy-la-Chapelle et	



travaillant à Paris .....	310
---------------------------	-----

---

## TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1   Catégories d'espaces au sens de l'INSEE composant la métropole parisienne et leur représentativité .....	104
Tableau 2   Classification des établissements humains de moins de 20 000 habitants en fonction de leur population .....	114
Tableau 3   Comparaison des critères de classification des établissements humains proposés dans la littérature scientifique .....	115
Tableau 4   Nombre de communes composant les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en 2015.....	122
Tableau 5   Présence des différentes classes d'établissements humains dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne.....	125
Tableau 6   Nombre d'établissements humains par classe de population présents dans chaque intercommunalité (extrait).....	127
Tableau 7   Représentativité des six classes d'établissements humains dans chacune des intercommunalités (extrait) .....	127
Tableau 8   Croisement du critère morphologique et de distance à Paris .....	133
Tableau 9   Évolution démographique dans les terrains d'étude entre 1968 et 2012..	139
Tableau 10   Caractéristiques de l'emploi et pratiques de mobilités dans les terrains d'études.....	141
Tableau 11   Comparaison des densités en commerces de proximité par habitant en France et dans les espaces de la métropole parisienne (moins de deux heures de Paris) .....	159
Tableau 12   Typologie des pôles de commerces de proximité .....	198
Tableau 13   Distribution des pôles de commerces dans les intercommunalités des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en fonction de leur degré de dispersion .....	201
Tableau 14   Nombre de pôles de commerces présents dans chacun des terrains d'étude .....	205
Tableau 15   Classification des établissements humains de moins de 20 000 habitants en fonction du nombre d'habitants.....	206
Tableau 16   Taille du pôle de commerces le plus important présents dans l'ensemble des établissements humains des espaces d'urbanisation dispersée	

---

de la métropole parisienne en 2015 .....	210
Tableau 17   Distribution des pôles de commerces de proximité dans les classes d'établissements humains des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne en 2015 .....	211
Tableau 18   Caractéristiques des personnes interrogées dans trois terrains d'études	239
Tableau 19   Caractéristiques des personnes interrogées dans les trois terrains d'étude en fonction des lieux de résidence, de travail et du statut professionnel .....	240
Tableau 20   Caractéristiques des boucles de déplacements effectuées par les enquêtés réalisant plusieurs boucles au cours d'une journée .....	253
Tableau 21   Dynamiques démographiques en France et dans la métropole parisienne selon les différents types d'espaces .....	269
Tableau 22   Caractéristiques socio-démographiques des personnes enquêtées .....	299
Tableau 23   Typologie des cartes mentales selon le type de données et le type de boucles de déplacements représentés .....	301
Tableau 24   Grille d'analyse des cartes mentales.....	302
Tableau 25   Caractéristiques des enquêtés ayant réalisé une carte de la catégorie "activités" .....	303
Tableau 26   Caractéristiques des enquêtés ayant réalisé une carte de la catégorie "lieux" .....	305
Tableau 27   Caractéristiques des enquêtés ayant réalisés une carte de la catégorie « activités et lieux » .....	307
Tableau 28   Caractéristiques des enquêtés ayant réalisés une carte de la catégorie "schéma conceptuel" .....	309

# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE .....</b>	<b>11</b>
Problématique et hypothèses .....	13
Situation de recherche et matériaux .....	14
Plan de la thèse.....	19
<b>PARTIE 1 : LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE AU PRISME DES STRUCTURES DE PEUPLEMENT ET DU COMMERCE .....</b>	<b>23</b>
<b>INTRODUCTION DE LA PARTIE 1 .....</b>	<b>25</b>
<b>CHAPITRE 1 : LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE AU-DELÀ DES PRÉJUGÉS : ÉTAT DE L'ART .....</b>	<b>27</b>
1. L'émergence de la périurbanisation en France.....	28
1.1. L'appropriation de nouvelles formes d'urbanisation par la littérature.....	28
1.1.1. L'apparition de la «rurbanisation» .....	29
1.1.2. Le périurbain, des approches pluridisciplinaires.....	30
1.2. La périurbanisation, entre renaissance du rural et urbanisation des campagnes.....	31
1.2.1. Des espaces perçus comme dépendants de la ville .....	32
1.2.2. Un développement issu d'un redéploiement récent du rural.....	33
1.2.3. Des territoires en réseau : la mobilité comme clé de lecture.....	34
1.3. Les approches institutionnelles mises en oeuvre pour analyser les espaces périurbains en France .....	35
1.3.1. Par les mobilités : le zonage en aires urbaines .....	36
1.3.2. Par la morphologie et le développement urbain : le découpage morphologique de l'Île-de-France.....	38
1.3.3. Par l'accès aux commerces et aux services : les bassins de vie .....	40
2. Des espaces périurbains aux espaces d'urbanisation dispersée .....	43
2.1. Définir une vision « en positif » .....	44
2.1.1. Un changement de focale dans l'analyse.....	44
2.1.2. Vers un autonomisation des espaces périurbains.....	45
2.2. Une remise en cause de la notion de périurbain .....	46
2.2.1. L'émergence de concepts développant des approches endogènes .....	47
2.2.2. La prise en compte des espaces d'urbanisation dispersée.....	50

3. Les commerces et la consommation, comme révélateurs des systèmes territoriaux .....	53
3.1. Les espaces d'urbanisation dispersée dans la géographie du commerce .....	54
3.1.1. <i>Une géographie des espaces urbains renouvelée par l'apport de modèles basés sur le commerce</i> .....	54
3.1.2. <i>Une hiérarchisation de l'espace et de ses composants liée à l'offre commerciale</i> .....	55
3.2. Des pratiques de déplacements et d'achats qui redéfinissent l'espace marchand .....	57
Conclusion du chapitre 1.....	59
<b>CHAPITRE 2 : LE COMMERCE DE PROXIMITÉ DANS LA LITTÉRATURE ET LES POLITIQUES PUBLIQUES. QUELLE SPÉCIFICITÉ DES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE ? .....</b>	<b>61</b>
1. Les évolutions de l'offre commerciale de proximité en France : un essor de la grande distribution au détriment du petit commerce .....	63
1.1. Les mutations liées à « la seconde révolution commerciale » : le développement des grandes surfaces .....	64
1.1.1. <i>L'émergence des acteurs économiques de la grande distribution</i> .....	64
1.1.2. <i>Une croissance de l'offre commerciale à la périphérie des grands pôles urbains</i> .....	65
1.2. Face au déclin des petits commerces : quels enjeux pour les espaces d'urbanisation dispersée ? .....	66
1.2.1. <i>La diminution du nombre de points de vente</i> .....	67
1.2.2. <i>Une « désertification commerciale des campagnes » en débat</i> .....	67
1.3. Une transformation de l'offre commerciale dans l'urbain dispersé .....	69
1.3.1. <i>Des surfaces de vente en augmentation</i> .....	69
1.3.2. <i>Des parts de marchés stables malgré une diminution du nombre de points de vente</i> .....	70
2. Cinquante ans de politiques de protection du petit commerce en France .....	72
2.1. Un urbanisme commercial en faveur de la proximité.....	72
2.1.1. <i>1973 : la loi Royer, une protection étatique du petit commerce</i> .....	73
2.1.2. <i>1982-1996 : un urbanisme commercial défaillant</i> .....	75
2.1.3. <i>2008 : un assouplissement des règles d'implantation</i> .....	77
2.2. De l'urbanisme commercial au commerce dans l'urbanisme .....	80
2.2.1. <i>Accompagner l'évolution du commerce dans les secteurs fragiles</i> .....	80
2.2.2. <i>Favoriser l'équité des territoires dans les régions</i> .....	81
2.2.3. <i>Encadrer le développement commercial dans les intercommunalités</i> .....	83
2.2.4. <i>Définir la localisation du commerce dans les PLU</i> .....	86

3.	Le renouveau de la proximité dans les espaces d'urbanisation dispersée .....	89
3.1.	Un redéveloppement des supérettes .....	90
	3.1.1. Une appropriation de ce modèle par les acteurs de la grande distribution .....	90
	3.1.2. Des formes variées d'implantation dans les espaces bâtis .....	91
3.2.	Des actions publiques et individuelles pour renforcer la proximité .....	92
	3.2.1. Maintenir l'attractivité des centres-villes.....	93
	3.2.2. Le développement de « systèmes alimentaires alternatifs » .....	93
	Conclusion du chapitre 2 .....	95
<b>CHAPITRE 3 : DÉFINIR LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE DE LA MÉTROPOLE PARISIENNE. UNE MÉTHODOLOGIE AU CROISEMENT DE LA MORPHOLOGIE ET DU PEUPEMENT .....</b>		<b>99</b>
1.	La métropole parisienne, un périmètre d'étude vaste et contrasté .....	100
1.1.	A moins de deux heures en voiture depuis Paris.....	101
1.2.	Une diversité des types d'urbanisation .....	103
2.	Construire une grille de lecture des espaces bâtis pour révéler leurs multiples formes .....	104
2.1.	La morphologie, un objet d'étude original.....	107
	2.1.1. Des communes aux caractéristiques contrastées : le choix d'une lecture intra-communale des espaces d'urbanisation dispersée .....	107
	2.1.2. Délimitation des établissements humains : une définition territoriale non consensuelle .....	109
2.2.	Définir la structure intra-communale des espaces d'urbanisation dispersée : méthode .....	110
	2.2.1. Cartographie des espaces d'urbanisation dispersée du périmètre d'étude.....	111
	2.2.2. Une multiplicité des catégories d'établissements humains dans la littérature académique .....	112
	2.2.3. Une classification basée sur la taille de la population .....	114
3.	Les degrés de dispersion des espaces d'urbanisation dispersée .....	117
3.1.	Les intercommunalités, une échelle pertinente pour étudier de grands territoires.....	117
	3.1.1. Un support des politiques locales d'aménagement .....	118
	3.1.2. Un périmètre proche des bassins de vie .....	119
	3.1.3. Des intercommunalités de taille de population équivalente mais à la composition communale contrastée .....	120
3.2.	Une analyse morphologique renouvelée des espaces d'urbanisation dispersée.....	123
	3.2.1. Des intercommunalités aux espaces bâtis morcelés .....	124
	3.2.2. Une coprésence d'établissements humains de taille variée.....	124
3.3.	Typologie des espaces d'urbanisation dispersée .....	126
	3.3.1. Construire une classification des intercommunalités .....	126
	3.3.2. Qualifier les espaces bâtis en fonction des degrés de dispersion .....	126

4.	Quatre terrains d'études aux caractéristiques variées : modes de sélection .....	132
4.1.	Critères mobilisés et localisation des terrains d'étude .....	132
4.1.1.	<i>Choix méthodologiques retenus</i> .....	132
4.1.2.	<i>Une distance variable par rapport à Paris</i> .....	133
4.2.	Présentation des terrains d'étude.....	135
4.2.1.	<i>Quatre intercommunalités aux degrés de dispersion contrastés</i> .....	135
4.2.2.	<i>Une croissance démographique récente</i> .....	137
4.2.3.	<i>Le cas particulier de Romorantin</i> .....	140
	Conclusion du chapitre 3.....	141
	<b>CONCLUSION DE LA PARTIE 1.....</b>	<b>143</b>
	<b>PARTIE 2 : LE COMMERCE DE PROXIMITÉ VECTEUR DES DYNAMIQUES TERRITORIALES DES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE .....</b>	<b>145</b>
	<b>INTRODUCTION DE LA PARTIE 2.....</b>	<b>147</b>
	<b>CHAPITRE 4 : RECOMPOSITION DE L'OFFRE COMMERCIALE DE PROXIMITÉ DANS L'URBAIN DISPERSÉ. ENTRE CONCENTRATION ET DIFFUSION.....</b>	<b>149</b>
1.	Quelle offre commerciale dans les espaces d'urbanisation dispersée ?.....	150
1.1.	Observer l'organisation spatiale des commerces : bases de données et méthodologie .....	151
1.1.1.	<i>L'inventaire communal</i> .....	152
1.1.2.	<i>De l'inventaire communal à la Base Permanente des Équipements</i> .....	153
1.1.3.	<i>Analyser les structures commerciales de proximité : méthode</i> .....	157
1.2.	Une offre en commerces de proximité comparable à celle des grands pôles ...	157
1.2.1.	<i>Comparer les espaces par la densité commerciale</i> .....	158
1.2.2.	<i>Une densité commerciale élevée dans l'urbain dispersé</i> .....	161
1.2.3.	<i>Des grandes surfaces plus présentes dans les petites villes</i> .....	162
1.3.	Une diminution du nombre de points de vente et un redéploiement spatial des commerces .....	163
1.3.1.	<i>Un déclin des commerces alimentaires de proximité</i> .....	164
1.3.2.	<i>Une augmentation du nombre de salons de coiffure</i> .....	164
1.3.3.	<i>Une augmentation de l'offre commerciale à proximité de Paris</i> .....	166
1.3.4.	<i>Les bourgs, supports de la croissance de l'offre commerciale</i> .....	167
2.	Entre concentration et diffusion des commerces .....	169
2.1.	Quels facteurs pour expliquer les mutations de la trame des commerces de proximité ? .....	169
2.1.1.	<i>Une décroissance déconnectée des tendances démographiques actuelles</i> .....	171
2.1.2.	<i>Des évolutions indépendantes des dynamiques démographiques sur le long terme</i> .....	172
2.2.	Une offre commerciale inégalitaire entre les intercommunalités .....	172
2.2.1.	<i>Une évolution contrastée du nombre de points de vente</i> .....	173
2.2.2.	<i>Des processus de recomposition variés qui se différencient dans</i>	

<i>l'espace et dans le temps</i> .....	175
2.2.3. <i>Vers une concentration des points de vente alimentaires</i> .....	179
2.2.4. <i>Une concentration des commerces plus marquée dans les espaces     bâtis les plus diffus</i> .....	181
Conclusion du chapitre 4.....	184
<b>CHAPITRE 5 : DES PÔLES DE COMMERCES QUI RENFORCENT LES PETITES VILLES ET LES BOURGS</b> .....	<b>187</b>
1. Les pôles de commerces, révélateurs de la hiérarchie des territoires.....	188
1.1. Une approche intra-communale .....	188
1.1.1. <i>De l'offre commerciale à la distribution des commerces</i> .....	188
1.1.2. <i>Les annuaires téléphoniques, une base de données majeure</i> .....	190
1.2. Une analyse des concentrations commerciales en géographie.....	192
1.2.1. <i>De la notion de « core » à celle de « pôle » : retour sur les         approches existantes</i> .....	193
1.2.2. <i>De la distribution des commerces aux pôles de commerces : méthode</i> .....	194
1.3. Des pôles de commerces différenciés en fonction de leur taille et de leur composition .....	196
1.3.1. <i>Définir des catégories : les apports de la géographie du commerce</i> .....	196
1.3.2. <i>Du commerce isolé au pôle de commerce structurant, trois types de pôles</i> ..	198
2. Une insertion des pôles de commerces dans les espaces bâtis dépendante du nombre d'habitants .....	199
2.1. Une qualification de la structure des espaces d'urbanisation dispersée à partir de la distribution du commerce.....	200
2.1.1. <i>Des pôles de commerces plus présents dans les espaces les plus concentrés</i> .	200
2.1.2. <i>Une répartition homogène des différents types de pôles de commerces</i> .....	203
2.2. Une localisation des pôles de commerces qui affirme une hiérarchie urbaine pré-existante .....	206
2.2.1. <i>Des gros bourgs et des petites villes qui structurent l'offre commerciale</i> .....	208
2.2.2. <i>Les commerces isolés, dernière forme d'animation des bourgs et des villages</i>	210
2.3. Diversité des formes d'insertion des pôles structurants dans les espaces bâtis : grandes surfaces et rues commerçantes.....	215
2.3.1. <i>Des grandes surfaces alimentaires implantées à la périphérie et         dans les centres anciens</i> .....	215
2.3.2. <i>Des rues commerçantes des centres des petites villes qui persistent</i> .....	217
Conclusion du chapitre 5.....	222
<b>CONCLUSION DE LA PARTIE 2</b> .....	<b>223</b>



<b>PARTIE 3 : LES PRATIQUES DE MOBILITÉ RÉVÉLATRICES DE CENTRALITÉS DANS LES ESPACES D'URBANISATION DISPERSÉE .....</b>	<b>227</b>
<b>INTRODUCTION DE LA PARTIE 3.....</b>	<b>229</b>
<b>CHAPITRE 6 : LES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS AU REGARD DES PRATIQUES D'ACHATS .....</b>	<b>231</b>
1. Une approche qualitative des mobilités.....	232
1.1. Enquête dans les terrains d'étude .....	232
1.1.1. Une enquête par questionnaire et entretien.....	233
1.1.2. Principaux apports méthodologiques : un panorama précis de l'ensemble des mobilités jusqu'à une échelle intra-communales.....	234
1.1.3. Difficultés rencontrées : le choix des enquêtes .....	236
1.2. Un panel d'usagers principalement composé d'actifs .....	237
1.2.1. Des caractéristiques socio-démographiques variées en fonction des terrains .	238
1.2.2. Des usagers qui se différencient en fonction de l'origine et de la destination de leurs déplacements.....	238
2. Les pratiques quotidiennes analysées au prisme des boucles de déplacements	241
2.1. Multiplicité des pratiques de mobilités .....	241
2.1.1. Des mobilités réciproques entre l'urbain dispersé et les grands pôles .....	243
2.1.2. Une inégalité des individus face aux déplacements.....	244
2.2. Les mobilités quotidiennes des usagers polarisées par les gros bourgs et les petites villes .....	247
2.2.1. L'émergence de territorialités multi-échelles.....	248
2.2.2. Le domicile au centre des déplacements quotidiens.....	250
3. Des déplacements pour achats intégrés aux déplacements quotidiens .....	252
3.1. Qualifier les déplacements pour achats : méthodologie.....	254
3.2. Les achats quotidiens, une contrainte pour les usagers ? .....	255
3.2.1. Les pratiques différenciées des retraités et des actifs.....	255
3.2.2. Les actifs privilégient les pôles de commerces situés à proximité de leur travail .....	259
3.2.3. Des mobilités pour achat compliquées pour les retraités .....	260
Conclusion chapitre 6 .....	262
<b>CHAPITRE 7 : MOBILITÉS INDIVIDUELLES ET MULTI-TERRITORIALITÉS DES HABITANTS DE L'URBAIN DISPERSÉ .....</b>	<b>265</b>
1. Les espaces d'urbanisation dispersée au cœur des dynamiques démographiques métropolitaines. ....	266
1.1. Des espaces attractifs pour les habitants des grands pôles urbains .....	267
1.1.1. Une balance migratoire positive .....	267
1.1.2. Un accroissement démographique plus important à proximité	

	<i>immédiate des pôles urbains.....</i>	269
	<i>1.1.3. Un maintien des populations locales.....</i>	272
1.2.	Les parcours résidentiels dans les espaces d'urbanisation dispersée .....	273
	<i>1.2.1. De nouveaux habitants issus des grands pôles urbains .....</i>	273
	<i>1.2.2. Une attractivité migratoire renforcée à proximité de Paris.....</i>	276
	<i>1.2.3. Locaux et nouveaux arrivants, une multiplicité des parcours résidentiels.....</i>	278
2.	Les représentations des enquêtés au regard de leurs pratiques spatiales .....	279
2.1.	Qu'est-ce qu'une ville ? Représentations et pratiques .....	280
	<i>2.1.1. Des espaces d'urbanisation dispersée structurés par des « villes ».....</i>	281
	<i>2.1.2. Une disjonction entre espace pratiqué et espace vécu .....</i>	282
2.2.	Les multiples motifs de l'attractivité des grands pôles urbains et de Paris ....	285
	<i>2.2.1. Des achats exceptionnels réalisés dans les grands pôles urbains.....</i>	285
	<i>2.2.2. L'attractivité de Paris soutenue par le tourisme, le travail, le commerce et les déplacements familiaux .....</i>	287
2.3.	Des pratiques de mobilités diverses et multi-échelles qui participent à la mise en réseau de lieux .....	290
	<i>2.3.1. Déplacements quotidiens et exceptionnels, une approche comparative des distances parcourues annuellement.....</i>	290
	<i>2.3.2. Du captif au déconnecté, quatre profils de mobilités des usagers.....</i>	292
	<i>2.3.3. Les « multi-territorialités » des usagers de l'urbain dispersé.....</i>	294
3.	Définir les territorialités et les représentations au regard des mobilités.....	297
3.1.	Une approche sensible des territoires par les cartes mentales .....	297
	<i>3.1.1. Un exercice complexe à réaliser pour les personnes âgées .....</i>	298
	<i>3.1.2. Différencier les cartes en fonction des objets et des types boucles de déplacements représentés.....</i>	300
3.2.	Les représentations des cartes mentales au regard des pratiques de mobilités effectives .....	302
	<i>3.2.1. Les cartes « d'activités » pour mettre en valeur l'hyper-proximité.....</i>	302
	<i>3.2.2. La représentation de « lieux » révélatrice de pratiques d'hypermobilités et de centralités externes.....</i>	304
	<i>3.2.3. Le domicile au centre des cartes représentant « activités et lieux » .....</i>	306
	<i>3.2.4. Les schémas conceptuels pour définir la qualité des déplacements.....</i>	309
	Conclusion chapitre 7 .....	311
	<b>CONCLUSION DE LA PARTIE 3.....</b>	<b>312</b>
	<b>CONCLUSION GÉNÉRALE .....</b>	<b>315</b>
	Trois enseignements majeurs.....	316
	Perspectives de recherches et d'actions .....	323
	<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>329</b>
	<b>ANNEXES .....</b>	<b>347</b>
	Questionnaire pour le terrain d'étude de Romorantin (février 2015) .....	347

Questionnaire pour les terrains d'étude de Crécy, Bonneval et Nesle (juin 2016) ....	349
Liste des personnes enquêtées dans les terrains d'étude .....	353
<b>TABLES DES FIGURES ET DES TABLEAUX .....</b>	<b>359</b>
Table des figures.....	359
Table des tableaux.....	367
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>369</b>



# **Structuration et représentation des espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne. Une approche par l'offre commerciale et les mobilités.**

## **RÉSUMÉ**

Cette thèse porte sur les espaces d'urbanisation dispersée de la métropole parisienne. Partant de l'offre commerciale et des diverses pratiques et mobilités qui lui sont associées, cette thèse analyse ces espaces dans une approche relationnelle pour saisir les mécanismes qui sous-tendent leurs dynamiques. L'approche s'inscrit dans le sillage des travaux récents qui opèrent un changement de focale en considérant ces espaces pour leurs caractéristiques propres et non par rapport aux espaces dominants des métropoles. L'enjeu est de proposer une vision critique sur la manière dont ils s'organisent au-delà des considérations et des représentations portées par les politiques et les aménageurs sur la dépendance et le déclin de ces espaces. La thèse développe une méthodologie mixte qui combine des approches quantitatives et la réalisation d'entretiens et de cartes mentales permettant de saisir les représentations des habitants dans quatre terrains. Le croisement des structures de peuplement et de la morphologie des espaces bâtis ont permis de mettre en évidence quatre types contrastés de dispersion en fonction des formes dominantes de peuplement allant de la petite ville à l'habitat diffus. Le choix des terrains d'étude situés à moins de deux heures de Paris reflète cette diversité. Les espaces d'urbanisation dispersée ont été étudiés finement tout d'abord à partir de leur structure commerciale. On a pu ainsi constater une évolution contrastée du nombre de points de vente au regard de leurs fonctions au cours des quinze dernières années et une concentration des commerces dans les bourgs et les petites villes. Dans un deuxième temps, l'approche relationnelle a interrogé les liens qu'entretiennent ces espaces avec leur environnement et notamment avec Paris. Par cette analyse, elle met en avant la capacité de ces espaces à se structurer, à participer à des systèmes urbains et à s'inscrire dans des échanges réciproques et non univoques avec de grands pôles régionaux.

**Mots clés :** Espaces d'urbanisation dispersée, commerce de proximité, métropole parisienne, politiques publiques, pratiques de mobilité

# **Structure and representation of the scattered urbanization areas of the Paris metropolis. An approach by the commercial offer and mobilities.**

## **ABSTRACT**

This thesis deals with the scattered urbanization areas of the Paris metropolis. Combining the commercial offer, diversity of practice and mobilities, this thesis analyzes these areas in a relational approach to understand the mechanisms underlying their dynamics. We will approach the subject through the prism of recent works, using a new method that considers these areas for their own characteristics and not in relation to the dominant metropolis areas. The issue is to suggest a critical vision on the way they organize, beyond the traditional considerations and representations carried by politics and planners on the dependency and decline of these areas. Using a mixed methodology (quantitative approach, interview, and "mental maps"), we will try to understand the inhabitants' representations in 4 research areas. Four different types of dispersion from the small town to the scattered housing are highlighted, by crossing population patterns and built area morphology. The research fields are located within a two-hour drive from Paris and reflect this diversity. The scattered urbanization areas were finely studied starting with their commercial structure. We thus noticed a contrasted evolution in the number of stores and a concentration of shops in towns over the last 15 years. In a second stage, the interpersonal approach focussed on the links between these areas and their environment, particularly with Paris. Through this analysis, it highlights the capacity of these areas to be structured, to participate in urban systems and to be part of mutual exchanges with large regional hubs.

**Keywords :** Scattered urbanization, convenience store, Paris metropolis, public policies, mobilities