

L'étalement urbain en France

Denise PUMAIN

UMR Géographie-cités, Université Paris I e CNRS
pumain@parisgeo.cnrs.fr

Marianne GUÉROIS

Fabien PAULUS

Resumo

O alargamento da mancha urbana, observado em França entre 1968 e 1999, neste artigo, é medido pela evolução das populações e das superfícies urbanizadas (à escala das aglomerações e das áreas urbanas). Avaliam-se as tendências para a periurbanização e diminuição das densidades urbanas e relacionam-se estas com a evolução das políticas públicas nos domínios da habitação, transportes e urbanismo.

Palavras-chave: alargamento da mancha urbana, periurbanização, urbanismo, França.

Résumé

L'étalement des villes en France est ici mesuré par l'évolution des populations et des superficies, dans le cadre des agglomérations d'une part et des aires urbaines d'autre part, entre 1968 et 1999. Cela permet d'évaluer l'importance relative des tendances à la péri-urbanisation et à la dé-densification ou desserrement urbain. Celles-ci sont ensuite mises en relation avec l'évolution des politiques publiques concernant le logement, les transports et l'urbanisme.

Mots-clés : étalement urbain, péri-urbanisation, urbanisme, France.

Abstract

A measurement of urban sprawl in France is established by comparing the evolution of urban populations and surfaces from 1968 to 1999, within the two different frames of urban agglomerations and daily urban systems.

The relative strength of the trends toward peri-urban growth and decrease in urban densities are then assessed. Tentative explanations are provided by examining the evolution of public policies in terms of housing, transportation and urbanism during that period.

Key-words: urban sprawl, peri-urban growth, urbanism, France.

L'étalement urbain s'est affirmé en France avec des caractéristiques originales qui pourraient être résumées par la position intermédiaire du pays entre Europe du Nord et Europe du sud. La phase d'intensité la plus forte du processus d'étalement urbain, des années 1970 au début des années 1980, a été plutôt tardive, par comparaison avec d'autres pays d'Europe du Nord, mais la France est aussi un pays où ce processus s'est imposé avec vigueur, plus qu'en Espagne voire même qu'en Italie par exemple. Le cas français est toutefois cependant assez représentatif des représentations collectives européennes, favorables à une combinaison des avantages des villes compactes et de ceux d'établissements plus dispersés (Guérois, Pumain, 2002). Ainsi, malgré sa vigueur, l'étalement urbain en France n'apparaît pas comme l'expression d'une idéologie « anti-urbaine ». La prégnance d'un attachement aux centres villes et à l'urbanité héritée de la culture latine est réelle. Même si l'héritage rural de la France a marqué toute une génération d'adultes (la moitié de la population était encore rurale en 1950) et peut expliquer un attachement profond à la campagne, l'héritage urbain garde une valeur symbolique et économique très forte en France. L'évolution des prix fonciers et immobiliers ainsi que la localisation encore très centrale des emplois et de la plupart des services en témoignent.

L'extension spatiale des villes sur les espaces ruraux voisins est une caractéristique essentielle de l'urbanisation des trente dernières années. D'ampleur mondiale (Dureau *et al.*, 2000, Richardson, Bae, 2004), ce processus est sans doute lié à la diffusion rapide de certaines technologies – celle des modes de transport individuels en particulier –, souvent associée à l'élévation du niveau de vie et à la mondialisation de nombreux standards économiques et culturels. Bien que les effets de l'étalement urbain aient été ressentis plus tôt, dès les années 1950, en Amérique du nord, il serait trop simpliste d'expliquer cette nouvelle manière de bâtir les villes et d'organiser la vie urbaine par l'adoption d'un modèle morphologique et d'un mode de vie urbains originaires des Etats-Unis. Plusieurs traditions urbaines coexistent dans le monde, chacune ayant une manière différente de réagir à la nécessaire adaptation à de telles innovations. Le modèle européen d'urbanisation constitue ainsi une alternative au modèle américain qui s'est

heurté, dans la gestion des villes, à des problèmes sociaux et économiques sévères.

La recherche d'un mode de développement urbain adapté aux pratiques sociales, politiques et culturelles européennes s'exprime à travers les orientations définies par l'Union européenne (*European Spatial Planning Development Programme*, 1999). Les recommandations de ce document vont dans le sens d'un développement urbain de type polycentrique, et impliquent des partenariats ville-campagne à différentes échelles d'intervention. L'efficacité des politiques envisagées dépend de toute évidence d'une bonne connaissance des tendances contemporaines de l'urbanisation, étant données la diversité des systèmes urbains et la variété des modes de gouvernance urbaine d'un pays à l'autre (SPESP, 2001). On rappellera ici la spécificité du cadre politique et institutionnel du développement urbain en France. Sans être aussi interventionniste dans l'aménagement urbain que les Pays-Bas ou la Suède, l'Etat français a sans doute joué un rôle important dans l'extension des villes, à travers les politiques du logement et des transports. La fragmentation spatiale du territoire en très petites communes est en partie compensée par l'existence d'instruments généraux de planification et par l'émergence d'une coopération entre municipalités. L'extension spatiale des villes est ainsi devenue une question politique, qui s'inscrit dans la problématique du développement durable, en même temps qu'elle a donné lieu à de nouvelles définitions de l'espace urbanisé.

1. De nouvelles définitions de l'espace urbanisé

La croissance des villes s'effectuant non seulement par augmentation de la population dans des limites fixes mais aussi par expansion spatiale, sa mesure est toujours difficile. Les comparaisons internationales sont encore compliquées par la diversité des définitions de la population urbaine et des délimitations de la ville selon les pays (Pumain, Saint-Julien, 1991).

1.1 De l'agglomération morphologique aux aires urbaines

Les divisions territoriales françaises (niveau NUTS 5 des unités locales) sont parmi les plus petites d'Europe (15 km² et 1600 habitants en moyenne, mais la moitié des communes ont moins de 400 habitants). Le principe de définir des unités statistiques urbaines multi-communales a donc été accepté très tôt. *L'agglomération urbaine* (ou unité urbaine), créée en 1954, a été définie à partir du critère morphologique de continuité du bâti (moins de 200

m entre deux constructions) et du seuil de population de 2000 habitants. Elle regroupe la commune centre, qui correspond à la commune la plus peuplée de l'agglomération (généralement le centre historique) et des communes de banlieue.

Pour prendre en compte l'extension spatiale des populations urbaines au-delà des zones de bâti continu, les *aires urbaines* ont été définies en 1996. Une aire urbaine est composée d'un pôle urbain et d'une couronne péri-urbaine. Les *pôles urbains* sont les agglomérations urbaines qui comptent plus de 5000 emplois. Constituée de manière itérative, la *couronne péri-urbaine* regroupe les communes dont au moins 40% des actifs travaillent dans le pôle urbain ou dans un pôle secondaire déjà rattaché au pôle urbain à l'aide de ce critère. *L'espace à dominante urbaine* comprend les aires urbaines mais aussi les *communes multipolarisées*, qui envoient au moins 40% de leur population dans plusieurs pôles urbains sans atteindre ce seuil avec un seul de ces pôles.

1.2 L'étendue de l'espace urbanisé

L'étalement urbain ne peut être analysé que de façon trop approximative si l'on se contente de comparer les définitions officielles aux dates pour lesquelles elles ont été établies. C'est pourquoi la base de données construite par Ph. Julien (2001) et analysée par F. Paulus (Paulus, Pumain, 2002), reconstituée pour les recensements antérieurs à 1990 les différentes délimitations qui auraient été obtenues pour les aires urbaines avec la définition de 1996. Les extensions des agglomérations et des aires urbaines donnent ainsi deux images complémentaires de l'urbanisation française (tableau 1). Au recensement de 1999, on dénombrait 1995 agglomérations, s'étendant sur près de 6000 communes, soit 44,2 millions d'habitants, et une superficie de 100 000 km². Regroupant 75,5% de la population française sur 18% du territoire, avec une densité moyenne de 442 habitants au km², les agglomérations constituent les noyaux denses de l'urbanisation. Les aires urbaines sont à la fois moins nombreuses et plus étendues : ces 354 bassins d'emploi et de vie quotidienne centrés sur les plus gros foyers d'emploi regroupent une population un peu plus large (45 millions d'habitants soit 77% de la population française) mais surtout s'étalent sur une superficie bien plus importante (13900 communes, 176000 km² soit 32% du territoire). La densité moyenne de ces zones sous forte influence urbaine n'est que de 250 habitants au km², soit seulement deux fois la densité moyenne de la population française.

Tableau 1 - Evolution de l'urbanisation en France selon deux définitions (1968-1999)

Zonage urbain	Caractéristiques démographiques et spatiales	1968	1975	1982	1990	1999
Agglomérations	Nombre d'entités	1 520	1 642	1 781	1 890	1 995
	Nb. de communes	3 958	4 450	4 879	5 300	5 956
	Surface (km²)	68 827	76 227	83 323	89 642	100 052
	Population	34 817	38 333	39 850	41 894	44 201 027
	Densité moyenne (hab. par km²)	487	592	831	167	442
Aires urbaines	Nombre d'entités	319	347	359	361	354
	Nb. de communes	3 502	6 064	8 313	10 687	13 908
	Surface (km²)	42 733	71 756	100 218	132 090	175 997
	Population	30 106	34 918	37 725	41 277	45 052 901
	Densité moyenne (hab. par km²)	017	289	248	858	256

D'après F. Paulus (2004). Sources : INSEE – Recensements de la population, et Ph. Julien (2001)

2. Le processus d'étalement : une vague d'urbanisation et de péri-urbanisation

Cette configuration actuelle du peuplement résulte d'un cycle d'urbanisation, qui a profondément transformé le paysage français depuis une cinquantaine d'années. Une très forte croissance démographique et économique, accompagnée d'un puissant exode rural, s'est d'abord traduite par une croissance très rapide de la population des villes (de l'ordre de 2% par an entre les années 1950 et 1975) et, jusque dans les années 1960, par une augmentation des densités urbaines. Du fait de la baisse de la fécondité à partir de 1964, et du tarissement progressif des réserves de population rurale, la croissance de la population urbaine s'est ralentie, ce qui s'est traduit par des taux moyens annuels inférieurs à 1%, et une modification de ses composantes, puisque l'accroissement naturel est devenu supérieur aux apports migratoires.

Mais c'est surtout l'étalement dans l'espace qui constitue la nouveauté la plus spectaculaire du mode d'expansion des villes à partir des années 1970. Ce processus résulte à la fois d'un report de la croissance des villes vers des périphéries rurales plus lointaines, et d'un desserrement des populations tendant à faire baisser les densités urbaines.

2.1 La péri-urbanisation

Dès les années 1960, la croissance des villes s'est projetée assez loin à l'écart des agglomérations urbaines, dynamisant des communes rurales situées à leur périphérie, dans des zones qui n'étaient plus bâties en continuité du tissu urbain préexistant, mais qui possédaient ou qui ont établi des liens fonctionnels quotidiens très étroits avec l'agglomération et sa ville centre.

Quand on la mesure dans le cadre des aires urbaines, cette extension spatiale de l'urbanisation prend toute son ampleur: entre 1968 et 1999, la superficie ainsi « urbanisée » a été multipliée par 5, le nombre de communes urbaines a été multiplié par 4, alors que la population rassemblée n'a augmenté que de 50%. Alors que les agglomérations n'ont augmenté leur superficie que de 1,2% par an pendant toute cette période, celle des aires urbaines a crû dans des proportions bien plus considérables : 4,7% par an (tableau 2). Dans les deux cas, l'année 1975 marque le début d'un ralentissement de ce processus : depuis cette date, les aires urbaines ont continué à s'étendre en surface, mais le taux actuel n'est plus que de 3,2 % par an, tandis que celui des agglomérations, après un fléchissement, reste de l'ordre de 1,2 % par an.

L'extension spatiale des villes a donc été considérablement plus rapide que la croissance de la population qu'elles accueillent. En périphérie, les formes d'urbanisation sont de plus en plus diluées sur les bordures des zones de péri-urbanisation, tandis qu'au contraire une certaine condensation se produit dans les premiers anneaux périphériques, ceux qui sont les plus proches des anciennes banlieues et qui deviennent partie intégrante des agglomérations. Dans les deux cas, le processus de péri-urbanisation se combine à un processus de dé-densification de la population résidente dans les zones urbanisées, qui contribue à expliquer la diffusion urbaine.

Tableau 2 - Taux moyens annuels de variation de l'expansion urbaine (%)

Zonage urbain	Caractéristiques démographiques et spatiales	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1968-1999
Agglomérations	Nombre d'entités	1,11	1,17	0,75	0,60	0,88
	Nb. de communes	1,69	1,32	1,04	1,31	1,33
	Surface (km ²)	1,47	1,28	0,92	1,23	1,21
	Population	1,38	0,56	0,63	0,60	0,77
	Densité moyenne (hab. par km ²)	-0,08	-0,71	-0,29	-0,62	-0,44
Aires urbaines	Nombre d'entités	1,21	0,49	0,07	-0,22	0,34
	Nb. de communes	8,16	4,61	3,19	2,97	4,55
	Surface (km ²)	7,69	4,89	3,51	3,24	4,67
	Population	2,14	1,11	1,13	0,98	1,31
	Densité moyenne (hab. par km ²)	-5,15	-3,60	-2,30	-2,19	-3,21
<i>France (Métropole)</i>	<i>Population</i>	<i>0,81</i>	<i>0,47</i>	<i>0,52</i>	<i>0,37</i>	<i>0,53</i>

D'après : F. Paulus (2004). Sources : INSEE – Recensements de la population, et Ph. Julien (2001)

2.2 Le processus de dé-densification

Qu'on les mesure dans le cadre des agglomérations ou des aires urbaines, les densités de population urbaine n'ont cessé de diminuer depuis 1968 (tableau 2). Cette diminution est lente, de l'ordre de 0,4% par an dans les agglomérations et irrégulière, avec deux phases plus intenses vers la fin des années 1970 et 1990. Dans le cadre des aires urbaines, la forte densité initiale reflète surtout le fait qu'elles concernent à cette date les plus grandes villes (en moyenne les densités s'élèvent avec la taille des villes), et sa diminution rapide témoigne de l'intégration progressive de plus petits centres urbains mais surtout de très nombreuses communes rurales faiblement peuplées.

Les contrastes de densité de population entre le centre et la périphérie des villes ont diminué, au moins dans toutes les agglomérations de plus de 20 000 habitants (Bessy-Pietri, Julien, Royer, 2000). Cependant, on n'a observé dans aucune ville une inversion du gradient centre-périphérie, ni en termes de densité de population, ni en termes de prix fonciers et immobiliers.

Le processus de desserrement se mesure également par les inégalités de la croissance démographique observée dans les diverses composantes des aires urbaines telles qu'elles sont délimitées actuellement (tableau 3). Celles-ci illustrent une propagation ondulatoire de la croissance, d'abord maximale dans les banlieues, puis dans les couronnes péri-urbaines dès la période 1975-82, alors que les communes centres amorçaient une décroissance démographique. Avec la réduction de la croissance générale de la population urbaine, la tendance est à une certaine convergence des intensités de croissance dans toutes les composantes au cours de la dernière décennie.

Tableau 3 - Evolution démographique des villes centres, banlieues et couronnes péri-urbaines (1968-1999, limites de 1999)

Composantes des aires urbaines	Taux de variation moyens annuels de la population (%)			
	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Ville centre	0,29	-0,44	-0,10	0,12
Banlieue	2,13	0,94	0,87	0,43
Couronne Péri-urbaine	1,40	2,24	1 ,66	0,97
Ensemble de l'aire urbaine	1,19	0,58	0,64	0,42

D'après F. Paulus (2004). Sources : Recensements de la population, INSEE

Le desserrement des populations urbaines est entretenu par le schéma des migrations résidentielles, qui ont produit une dynamique centrifuge des populations, du centre vers la banlieue et la couronne péri-urbaine. Le péri-urbain doit ainsi son dynamisme aux populations qui ont choisi de s'y installer. C'est à l'inverse l'évolution des naissances qui a permis de maintenir la population de centres, qu'un bon nombre d'habitants décidait de quitter.

Au total, la part de la population des aires urbaines qui habite les communes centres a régulièrement diminué, passant de 46% en 1968 à 37% en 1999, tandis que celle des banlieues est devenue prépondérante, en progressant de 38 à 42% et que celle des couronnes péri-urbaines a augmenté, de 16 à 21%. Le genre de vie « rurbain » ne concerne donc qu'un cinquième environ des populations urbaines.

2.3 L'emploi se desserre moins vite que les résidences

La localisation des emplois reste quant à elle encore très concentrée dans les parties centrales des agglomérations : en 1999, plus de 41% des emplois se situaient dans les communes centres, et 30% dans les communes de banlieue. Certes, le nombre des emplois localisés dans les communes centres a diminué de 1,3% par an entre 1990 et 1999, mais il a continué à augmenter dans les banlieues bien plus fortement que dans les couronnes péri-urbaines (1,3% contre 0,4%). Moins de 10% des emplois sont aujourd'hui installés dans les couronnes péri-urbaines, tandis que le nombre des emplois des communes rurales (16% du total) continue à se réduire (ceux des communes multipolarisées gardent une proportion stable, soit 3%) (Talbot, 2001).

Certes, dans la périphérie des plus grandes villes, des centres d'emploi secondaires ont émergé, soit par absorption de centres urbains préexistants, soit par implantation d'activités nouvelles à proximité d'infrastructures de transport (aéroports, carrefours autoroutiers), ou dans des zones d'urbanisation nouvelle (la Défense à l'ouest de Paris, les villes nouvelles, ou encore les technopoles dans la plupart des métropoles régionales). La croissance de ces nouvelles zones d'emploi a été très rapide, sans jamais menacer toutefois la prééminence du centre urbain principal. Leur profil d'activités est souvent plus spécialisé (par exemple dans les activités de logistique, ou les grandes surfaces commerciales), moins diversifié que celui des villes centres (Guérois, Le Goix, 2000). On observe ainsi que les structures spatiales des villes sont devenues plus complexes, impliquant notamment des schémas de déplacements nouveaux, de périphérie à périphérie, mais qui n'ont pas oblitéré jusqu'ici les organisations de type centre-périphérie (Berroir, 1998).

Du fait d'un étalement plus important pour les résidences que pour les emplois, les déplacements quotidiens se sont allongés : depuis 1975, la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail a été multipliée par 2 (elle est en 1999 de 15 km pour les actifs qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence). Toutefois, le temps consacré à ces déplacements est demeuré constant, de l'ordre de 30 minutes pour un trajet. Cela s'explique par un accroissement des vitesses moyennes de circulation, qui d'après des enquêtes nationales sont passées, en ville, de 26 à 31 km/h entre 1982 et 1994 (Orfeuil, 2001). Liée à l'utilisation intensive de la voiture particulière et à l'amélioration des axes de transport, cette augmentation est surtout sensible dans les zones périphériques (de 40 à 43 km/h de banlieue à périphérie, de 22 à 29 km/h de périphérie à périphérie) mais elle reste stable pour les déplacements effectués dans le centre des villes. Dans son enquête

générale sur les transports, l'INSEE a montré que pour la France entière, un déplacement moyen porte-à-porte prenait en voiture particulière 16 minutes contre 36 minutes en transports en commun.

2.4 Interpréter les tendances récentes

Le processus d'étalement urbain et de dé-densification à l'échelle locale est intervenu dès 1968 pour Paris et dès 1975 pour les autres villes françaises, qui ont vu alors leurs périphéries croître deux fois plus vite qu'avant. La prise de conscience de la péri-urbanisation a donc été retardée par l'inexistence d'une définition appropriée au moment de son apparition. L'ouvrage de Bauer et Roux (1976) et le rapport Mayoux (1979) avaient déjà alerté sur l'ampleur du phénomène, mais ce sont surtout les résultats du recensement de 1982 qui en donnèrent la mesure. « Renaissance des communes rurales ou nouvelle forme d'urbanisation ? » se demandaient les statisticiens Boudoul et Faur (1982). L'évolution de la population des villes entre 1975 et 1982 a été ressentie par beaucoup comme une rupture dans le processus d'urbanisation, marquant un renouveau des communes rurales et peut-être la « fin des villes » (d'après le titre de l'ouvrage publié par le sociologue Chombart de Lauwe en 1982). Les taux de croissance plus élevés des petites villes à cette époque, le déclin des densités centrales dans la plupart des agglomérations urbaines ainsi que la migration de populations des centres villes vers des communes rurales, ont été souvent interprétés en termes de « contre-urbanisation », suivant en cela la description de B. Berry pour l'Amérique du Nord (1976), reprise pour l'Europe par T. Champion (1989).

Certaines publications ont cependant proposé une interprétation différente, appuyée sur une analyse à plus long terme de l'évolution de la distribution spatiale de la croissance urbaine (Pumain, 1982 et 1983). Selon cette interprétation, le processus plus que séculaire de concentration de la population dans les villes à l'échelle nationale a continué durant toute cette période (des confirmations de cette hypothèse ont été apportées par les recensements des années 1990 attestant notamment d'une reprise de croissance des métropoles). Par ailleurs, le processus d'étalement urbain, d'échelle locale, marque certes un retournement des tendances à la densification (retournement amorcé depuis près de deux siècles dans les quartiers centraux des plus grandes villes), mais peut aussi être interprété, dans une certaine continuité historique, comme une dilatation des villes dans un espace d'accessibilité, élargi par l'usage de l'automobile, mais relativement stable en termes de distances-temps (Bretagnolle, Paulus,

Pumain, 2002). Cette tendance paraît appelée à se poursuivre, mais avec quelle intensité ?

A l'échelle des aires urbaines, la déconcentration de la population des centres villes et des banlieues vers les zones péri-urbaines va probablement continuer. Les évolutions démographiques différenciées de la ville centre, de la banlieue et de la couronne péri-urbaine observées entre 1990 et 1999 prolongent bien la tendance au desserrement des populations depuis le centre des villes: plus on s'éloigne du centre, plus la croissance démographique moyenne est élevée, même si, en périphérie, cette croissance porte sur des effectifs réduits (tableau 3). L'augmentation de l'activité féminine et, par conséquent, du nombre de ménages bi-actifs, contribuerait a priori à grossir le flux des déplacements domicile-travail intercommunaux. Si les tendances actuelles de l'évolution de la mobilité urbaine se poursuivent, le nombre de kilomètres parcourus en voiture dans les agglomérations françaises pourrait augmenter de 30% d'ici 2010 (GART, 2001).

Une comparaison avec l'évolution de la mobilité en Amérique du Nord amène néanmoins à des conclusions plus nuancées. Alors que le taux de motorisation était déjà très élevé en Amérique du Nord en 1960, la mobilité y a peu progressé entre 1960 et 1990 : elle a « seulement » doublé alors qu'elle était presque multipliée par trois en Europe. On peut s'attendre, par analogie, à ce que l'évolution des taux de motorisation et de l'usage de la voiture soit, en France, beaucoup plus lente que par le passé. Mais il existe encore un réservoir important de population non motorisée du côté des personnes âgées, des femmes et surtout des jeunes (Orfeuil, 2000).

Un des enjeux principaux de la mobilité urbaine dans les années à venir est la part croissante des déplacements de périphérie à périphérie. La difficulté croissante de gestion des déplacements se trouve par ailleurs amplifiée par l'impact de la loi sur les 35 heures de temps de travail sur la désynchronisation des temps urbains. Les transports collectifs, conçus pour des déplacements de masse dans des zones denses, composent mal avec l'éparpillement spatial et temporel des mobilités urbaines (Beaucire, Lebreton, 2000).

Toutefois, si le processus de péri-urbanisation s'est poursuivi dans les années 1990, les résultats du dernier recensement ont bien montré que le ralentissement de cette dynamique, décelé dès 1990, se confirmait. Le tassement du rythme de l'étalement urbain n'est peut-être pas indépendant de la diminution de la croissance de la population française. Il s'explique aussi en partie par la reprise démographique des centres villes. Le regain

relatif de certains centres avait été relevé dès 1990 mais il s'est affirmé davantage en 1999, la grande majorité des communes centres ayant cessé de perdre des habitants entre 1990 et 1999.

Il ne suffit pas cependant de prolonger les tendances quantitatives pour dessiner les futurs contours de l'étalement des villes. Les facteurs qui expliquent ce mouvement se sont modifiés, du fait du changement des contextes sociaux et politiques, et aussi à partir des analyses des conséquences de la diffusion urbaine. Ces transformations sont à prendre en compte pour une appréciation correcte des futurs possibles.

3. Une expansion facilitée par les politiques publiques ?

Comme dans l'ensemble des pays développés, l'étalement urbain a été porté par une vague d'expansion économique et par l'augmentation consécutive du pouvoir d'achat des ménages. Il exprime aussi la dilatation de l'espace accessible quotidiennement, liée à la diffusion de l'automobile individuelle. En ce sens, la date d'apparition du processus en France correspond bien à la situation relative du pays dans le mouvement d'urbanisation et de modernisation d'après-guerre, qu'on pourrait schématiser comme une diffusion spatiale amorcée en Europe du nord et gagnant l'Europe du sud. La forte intensité du processus en France (hypothèse qui reste à prouver quand les possibilités de comparaison européenne se seront améliorées) doit cependant pouvoir être expliquée par des conditions particulières. La faiblesse générale des densités, induisant des coûts fonciers plus faibles, et de plus grandes disponibilité d'espace, est un facteur probable. L'intervention des politiques publiques qui ont accompagné le mouvement constitue une autre explication plausible.

3.1 La maison individuelle et les politiques du logement

La politique conduite par l'Etat pour résoudre la pénurie de logements dans un contexte de reconstruction d'après-guerre, puis de croissance démographique sans précédent (baby-boom, exode rural massif, puis au début des années 1960 accueil de deux millions de rapatriés d'Algérie) s'est d'abord traduite par la construction de grands ensembles collectifs, entre 1950 et 1970, favorisée par l'institution en 1958 des Zones d'Urbanisation Prioritaires (ZUP).

Cependant, le rejet des grands ensembles par les classes moyennes et la modification des structures familiales ont suscité dès la fin des années 1960

les premières vagues de construction de lotissements. Ces tendances ont été soutenues et sans doute amplifiées par les politiques nationales. La loi foncière de 1967, avec la procédure de ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) a donné plus de souplesse aux opérations de lotissements en maisons individuelles. C'est surtout la loi de 1977 sur le financement du logement social, substituant à « l'aide à la pierre » une « aide à la personne », en assurant des prêts pour l'accèsion à la propriété des ménages aux revenus modestes, qui a favorisé l'extension des villes. Ainsi, au début des années 1980, 40% des nouvelles constructions étaient destinées à des ménages bénéficiant d'aides.

3.2 La priorité au « tout voiture » dans les années 1960-70

Si l'évolution de la mobilité a été comparable à celle observée dans d'autres pays européens, l'Etat français est particulièrement intervenu dans la construction d'infrastructures favorables à la voiture. Dans les années 1960-70, la politique dominante a été d'adapter la ville à la voiture. Ces années ont ainsi été marquées par l'ampleur des investissements dans les autoroutes et les voies rapides visant au désenclavement des territoires à différentes échelles. La longueur du réseau autoroutier a été multipliée par 2,5 entre 1975 et 1990 (de 2700 km à 6800 km), en grande partie sous l'impulsion d'une politique de rattrapage. Les grandes voiries interurbaines ont suivi une logique d'implantation qui favorise le trafic automobile intra-urbain, en étant fréquemment implantées au plus près des agglomérations, sinon en les traversant. Certaines voies rapides ont alors ouvert de vastes espaces à la péri-urbanisation, comme la Route Nationale 20 au sud de Paris, le long de laquelle s'étirent les lotissements dans le sud de l'Essonne, de Montlhéry à Arpajon (Dupuy, 1995).

L'idée, dans quelques villes, d'organiser une résistance à l'envahissement automobile a émergé dès les années 1970, avec la généralisation de zones piétonnes, ainsi que l'insertion de transports collectifs en site propre, et a pu contribuer à ralentir la progression du trafic automobile intra-urbain. Mais dans le même temps, l'apparition, début 1970, des rocades de contournement pour « protéger la ville », ainsi que les facilités de stationnement offertes pour les employés des entreprises, ont contribué à un étalement urbain considérable.

3.3 Des tentatives de régulation limitées

Dans l'ensemble, les pouvoirs publics n'ont pas énoncé de politique générale qui aurait été à l'encontre ou en faveur des tendances à l'étalement

urbain. De nombreuses dispositions institutionnelles ont néanmoins concouru, sinon à encourager l'étalement, du moins à tolérer un certain laisser faire. La multiplicité des maîtrises d'ouvrage (Commune, Etat, Etablissements Publics de Coopération Intercommunale), d'objectifs, de périmètres, d'horizons temporels de planification et de mise en œuvre, a entraîné une approche souvent trop fragmentée du développement spatial des villes. L'absence d'une taxe professionnelle unique a longtemps conduit les communes à pratiquer la surenchère pour attirer les entreprises, et favorisé le « mitage » urbain du paysage (Sueur, 1999). Contrairement aux pratiques allemandes, anglaises ou néerlandaises, les politiques de l'urbanisme et des transports sont relativement indépendantes en France et il n'existe pas de contrainte de desserte en transports pour la localisation de la plupart des activités.

La volonté de maîtriser l'étalement urbain s'est cependant exprimée dans deux domaines privilégiés : une opération d'urbanisme de grande ampleur, dans le cas des villes nouvelles de la région parisienne, et une série de lois-cadres, sur l'environnement, les transports urbains ou la réglementation des équipements commerciaux.

A travers la politique des villes nouvelles, l'Etat a encouragé la maîtrise de l'étalement de l'agglomération parisienne. Inscrite dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne de 1965 (et donc adoptée plus tardivement que dans d'autres pays européens), cette politique a conduit à la création de cinq villes nouvelles, localisées à proximité de l'agglomération parisienne, à moins de 30 km du centre de la capitale, sans création de ceinture verte. L'Etat affirmait, par sa participation à cette opération exceptionnelle d'urbanisme, un choix stratégique de mise en œuvre du polycentrisme urbain. Ce choix apparaissait comme motivé par « un discours restrictif à l'encontre de l'habitat pavillonnaire » et par la volonté de « contrecarrer les tendances radio-concentriques du développement urbain spontané » (Pumain, 1997), renforcé par l'incitation à produire des densités urbaines élevées. De ce point de vue, les villes nouvelles ont en partie contribué à organiser l'expansion de l'agglomération parisienne.

Depuis 1975, elles ont absorbé plus de la moitié de la croissance démographique parisienne et se sont dotées d'équipements qui en font, au moins pour quatre d'entre elles, des centres polarisant les banlieues environnantes. Elles n'ont pas cependant limité significativement la consommation d'espaces verts franciliens. Des Zones Naturelles d'Equilibre en Ile-de-France étaient censées créer des zones tampons disposées dans

l'intervalle des cinq villes nouvelles pour protéger l'agriculture et les forêts, mais en l'absence de directives juridiques et réglementaires précises (cette directive n'est pas opposable aux tiers, en particulier), leur impact est resté très limité.

Par ailleurs, différents types de lois-cadres ont participé, directement ou indirectement, à la régulation de l'étalement urbain. En incitant à la protection d'espaces vulnérables par rapport à l'extension des villes, plusieurs lois ont, en 1985, doté de procédures spécifiques les zones d'environnement protégé et certaines zones particulièrement sensibles comme les littoraux ou les montagnes. Des plans de déplacements urbains (PDU) ont été institués pour mettre en œuvre des politiques de transports urbains moins favorables à l'automobile et plus respectueuses de l'environnement des villes. Créés en 1983 par la loi d'orientation des transports intérieurs, ils ont jusque dans les années 1990 principalement servi d'habillage à des projets de transports collectifs dans les centres villes, sans liaison étroite avec les plans d'occupation des sols et les schémas directeurs. Les lois sur le grand commerce, souvent générateur de déplacements en périphérie urbaine, sont un autre aspect de ces lois-cadres : elles ont d'abord recherché la protection des commerces existants (loi Royer) pour exprimer ensuite, au début des années 1990, la volonté d'organiser la trame commerciale en périphérie urbaine (loi Raffarin), en y incluant de plus en plus de services.

Malgré ces dispositions, l'essentiel du contrôle de l'urbanisation, à travers la délivrance des permis de construire, est devenu la prérogative des communes depuis les lois de décentralisation de 1982-1983¹. Ce sont elles qui ont en définitive le pouvoir de décider de l'extension ou non du bâti sur leur territoire. Les différents outils peuvent s'articuler en théorie, mais n'ont pas tous un caractère obligatoire.

4. Une nouvelle donne institutionnelle pour la régulation de l'étalement urbain

En l'espace de deux ans, entre 1999 et 2000, le vote de deux lois sur l'intercommunalité et l'adoption de la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » ont rénové le cadre institutionnel du gouvernement des villes. En renforçant l'échelon intercommunal et en érigeant la maîtrise de

¹ Avant ces lois, les permis de construire étaient délivrés par la Préfecture du département, autorité représentative de l'Etat à l'échelon local.

l'urbanisation périphérique comme objectif majeur du « renouvellement » urbain, ce nouveau dispositif législatif va dans le sens d'une gestion de l'étalement urbain plus cohérente et plus efficace à l'échelle de l'agglomération.

4.1 De « l'éclatement communal » aux communautés d'agglomération et communautés urbaines (1999)

Les lois dites Voynet² (26 juin 1999) et Chevènement³ (12 juillet 1999) ont renforcé l'émergence d'un pouvoir d'agglomération en allant plus loin que les tentatives précédentes de gestion supra-communale. Elles ont davantage développé les moyens, compétences et ressources fiscales nécessaires à la mise en place d'une stratégie intégrée de développement.

Deux nouvelles structures ont en effet été créées par la loi du 12 juillet 1999: les communautés d'agglomération et les communautés urbaines. Les communautés d'agglomération, qui remplacent les districts et les communautés de communes, regroupent un ensemble de communes d'un seul tenant et qui comptent au moins 50000 habitants autour d'une ville centre de plus de 15000 habitants. Les communautés urbaines sont réservées aux plus grandes villes et doivent comprendre au moins 500000 habitants. Parmi les nombreuses compétences attribuées à ces structures, quelques unes, comme l'aménagement de l'espace ou la gestion des transports et de l'habitat, sont directement liées à la question de l'étalement urbain et de sa régulation.

Les innovations principales apportées par cette loi résident dans la création des leviers financiers que sont l'adoption de la taxe professionnelle unique et l'attribution d'une dotation globale de fonctionnement. Les communautés d'agglomération et communautés urbaines sont de plus les principaux interlocuteurs et bénéficiaires des contrats de plan Etat-région, dans le cadre de projets d'agglomération encouragés par la loi du 26 juin 1999. La création des communautés et projets d'agglomération pourrait donc entériner la reconnaissance du niveau de l'agglomération comme territoire de concertation, de gestion et de décision.

4.2 La limitation de l'urbanisation périphérique dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain

² Loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (L.O.A.D.D.T.)

³ Loi de simplification et de modernisation administrative du territoire français

Tout en s'inscrivant dans une problématique générale de lutte contre l'éclatement urbain et de mise en œuvre du droit au logement, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), adoptée en décembre 2000 prolonge l'esprit de ce dispositif législatif en incitant à une meilleure coordination intercommunale⁴. De manière plus précise, elle affiche aussi la limitation de l'urbanisation périphérique comme l'un de ses objectifs prioritaires. La prise en compte de la question de l'étalement urbain s'exprime à travers la modification des documents d'urbanisme, dans le sens d'une plus grande articulation entre les politiques de l'urbanisme, de l'habitat et des déplacements, et à travers de nouvelles politiques locales en matière de transports collectifs.

Modification des documents d'urbanisme locaux

La maîtrise de l'étalement urbain s'affirme dans la loi SRU comme un objectif auquel doivent souscrire les principaux documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux. A cette occasion, des aménagements ont été prévus pour modifier les documents d'urbanisme instaurés par la loi foncière de 1967 (Tribillon, 2001).

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) remplacera le Plan d'Occupation des Sols (POS) au niveau communal à l'occasion de sa révision. Dans l'esprit de la loi SRU, l'intégration de nouvelles mesures doit permettre aux communes de privilégier le renouvellement urbain et de maîtriser l'extension périphérique. Des mesures fiscales par exemple : les taxes pour dépassement des planchers maxima de densité sont supprimées afin de ne pas dissuader un certain nombre d'opérations de recomposition urbaine. Par ailleurs, les valeurs forfaitaires qui servent au calcul de la taxe locale d'équipement sont corrigées pour aider à la construction de logements collectifs. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) doit par ailleurs remplacer l'ancien Schéma Directeur. Comme ce dernier, le SCOT précisera à l'échelon de l'agglomération les objectifs d'aménagement et d'urbanisme en prenant en compte les politiques de l'habitat, de loisirs, de services et d'infrastructures, mais il s'en distingue du Schéma Directeur par son caractère plus contraignant. En l'absence d'un SCOT en effet, les zones d'urbanisation future des communes définies dans le plan local d'urbanisme ne pourront être ouvertes à l'urbanisation. Dans ce cadre, les communes auraient donc moins de liberté pour urbaniser leur territoire. Néanmoins, certains amendements récents à cette loi vont dans le sens d'un assouplissement de

⁴ Pour les logements sociaux et les transports publics, le périmètre de gestion urbaine se calque sur celui de l'agglomération tandis que pour la planification urbaine et les transports routiers, l'échelle de cette concertation est élargie à l'aire urbaine.

ces contraintes, les communes étant moins pénalisées si elles ne participent pas à un SCOT.

Vers une plus grande intégration des politiques urbaines ?

La loi SRU vise à rendre les politiques urbaines plus cohérentes entre elles et à faciliter la construction d'une approche transversale pour maîtriser l'étalement urbain (Wiel, 2000). Cet objectif se réalise en partie à travers le Schéma de Cohérence Territoriale qui contraint plus que ne le font les Schémas Directeurs les collectivités locales à s'entendre sur un projet d'urbanisme.

Cette volonté s'exprime par ailleurs dans le renforcement des liens entre documents de planification urbaine et documents de planification des déplacements, des transports en commun notamment. Si les transports et leur articulation avec l'urbanisme sont le volet auquel la loi SRU accorde le plus de moyens, la loi encourage aussi de manière plus générale une plus grande cohérence des politiques urbaines sectorielles d'habitat, d'aménagement, de développement économique et d'implantations commerciales : les Programmes Locaux d'Habitat et les Schémas de Développement Commerciaux doivent, au même titre que les Plans de Déplacements Urbains, être compatibles avec les Schémas de Cohérence Territoriale. D'autre part, les Plans Locaux d'Urbanisme doivent être compatibles avec ces documents et pas seulement les « prendre en compte » comme c'était le cas avec les POS.

Si les politiques pour limiter la place de l'automobile dans la ville sont en France moins répressives que dans d'autres pays, par exemple en Italie (Fouchier, 1996), la France reste un des pays de l'Union Européenne qui, à court et à moyen terme, attend le plus de retombées structurantes de l'investissement dans une politique des transports collectifs. La relance des Plans de Déplacements Urbains (PDU) apparaît comme l'élément moteur de la politique de limitation de l'automobile dans les villes.

4. 3 Les transports urbains comme levier majeur de régulation

Les PDU : une procédure intercommunale et intermodale pour diminuer le trafic automobile dans la ville

Les Plans de Déplacements Urbains sont un document clé de la régulation de l'étalement urbain en France. Leur première ambition, qui vise à réduire le trafic automobile, est poursuivie à travers un arsenal de moyens

comprenant le développement des transports collectifs et des moyens de transport moins polluants, l'aménagement du réseau de voirie, l'organisation du stationnement, la réduction des impacts du transport et de la livraison de marchandises, ou encore l'encouragement du personnel des entreprises et des collectivités à prendre les transports en commun et à recourir au co-voiturage.

Les Plans de Déplacements Urbains ont été créés en 1983 mais c'est la loi sur l'air de 1996 qui leur a donné un « second souffle » en les rendant obligatoires pour les agglomérations de plus de 100000 habitants. Cette loi précise de plus que les Plans d'Occupation du Sol et les Zones d'Aménagement Concerté doivent prendre en compte les orientations des PDU lors de la révision des POS. La loi SRU a par ailleurs valorisé les PDU en incitant à la mise en cohérence des politiques de transport et d'urbanisme. Dans cette loi, les PDU sont décrits comme le « volet transports » du Schéma de COhérence Territoriale. Au 30 avril 2001, dans les 58 agglomérations de plus de 100000 habitants, on dénombrait 45 PDU finalisés (GART, 2001). La plupart d'entre eux visaient une baisse de la part modale de la voiture dans les déplacements, Lyon tablant sur une diminution de 3 points d'ici 2005, Toulouse sur une baisse de 5 points d'ici 2008.

Le développement des transports collectifs en site propre

En 1998, la quasi totalité des PDU considéraient le développement des transports en commun comme une orientation prioritaire (GART, 2001). La recherche d'alternatives à la voiture et de la réduction de la voirie automobile dans l'agglomération sont les principaux arguments de la mise en œuvre des transports collectifs en site propre. Cette politique est vue en France comme un outil essentiel de reconquête urbaine. Dynamisée par les Plans de Déplacements Urbains, elle répond à des « préoccupations liées à l'expansion du trafic automobile qui produirait le déclin de la fréquentation des transports en commun et la perte d'attractivité des centres-villes->» (Rouxel, 1998). Ces dernières années, les pouvoirs publics se sont de plus en plus engagés pour suivre ces directives et ont mené une politique de dépenses accrues pour les transports en commun. Une des manifestations les plus concrètes de cet engagement est le retour des tramways, qui avaient été pratiquement abandonnés après la seconde guerre mondiale, puisque seule la ville de Saint-Etienne en avait gardé un. Si Nantes et Grenoble ont renoué en pionnières avec le tramway dans les années 1980, Rouen, Strasbourg, Montpellier, Orléans, Caen et Bordeaux ont suivi en ouvrant depuis de nouvelles lignes. D'autres villes ont choisi des techniques différentes, comme le métro à Lyon et Marseille, le VAL (Véhicule Automatique Léger)

à Lille, Toulouse et Rennes. Plusieurs projets sont en cours à Mulhouse, Valenciennes, Toulon, Nice.

Ces politiques sont certes devenues le symbole de politiques municipales fortes et innovantes, mais des investissements considérables doivent être engagés et la rentabilité immédiate de telles opérations n'est pas garantie. Par ailleurs, des solutions moins coûteuses sont recherchées pour équiper les périphéries moins densément peuplées.

Les mesures de limitation du trafic automobile

Le contrôle du stationnement urbain fait partie d'une série d'actions complémentaires au développement des transports en commun pour réduire le nombre de déplacements automobiles en ville. Avec la loi sur l'air (1996), l'action sur le stationnement urbain apparaît dans les textes comme un élément important des politiques de déplacements, mais reste en pratique l'oubliée des Plans de Déplacements Urbains, davantage axés sur les transports en commun en général et les tramways en particulier (GART, 2001). Dernièrement, la loi SRU a contribué à renforcer le contrôle du stationnement en substituant dans les Plans Locaux d'Urbanisme des normes maximales de places de stationnement aux normes minimales fixées en 1967. Elle encourage par ailleurs à la pratique d'une discrimination positive entre usagers (favoriser les résidents, dissuader les navetteurs) et incite dans cette perspective les entreprises à promouvoir pour leurs employés des déplacements domicile-travail par les modes autres que la voiture (plans de mobilité).

D'autre part, la mise en place de péages urbains, perçus non seulement comme des instruments de régulation des déplacements plus contraignants que l'action sur le stationnement, mais aussi comme une source possible de financement pour faire face aux besoins d'investissement en transport, a été envisagée en France à travers l'expérience de quatre métropoles : Marseille, Toulouse, Paris et Lyon (Klaerr-Blanchard, du Crest, 2000). Ces expériences ont montré qu'il était possible, sous certaines conditions, d'instaurer des péages d'infrastructure en milieu urbain dense en France. Le péage sur de nouvelles infrastructures n'a pas soulevé pas de rejet majeur lorsqu'il était pratiqué dans un souci de transparence et de communication : à Marseille, le tunnel Prado-Carénage, premier ouvrage urbain à péage ouvert en 1993, traverse la ville pour relier deux autoroutes. A Paris, le péage de l'autoroute A14 qui relie le quartier d'affaires de La Défense à Orgeval (Normandie) a été accepté malgré un prix assez élevé (5,6 euros), et reste gratuit pour ceux qui pratiquent le co-voiturage en semaine. A Lyon, le péage du tronçon nord

du périphérique (ex-TEO) n'a été accepté qu'après un boycott qui a conduit à la baisse du prix du passage, jugé au départ excessif. En revanche, la mise en péage d'un ancien tronçon dans la banlieue sud de Toulouse s'est soldée par un échec et l'emprunt de l'ancienne infrastructure est redevenu gratuit. A partir de ces quelques expériences, le débat s'est ouvert sur l'examen de projets de péages globaux de financement, c'est-à-dire de péages qui ne sont pas limités aux infrastructures nouvelles mais délimitent un espace sensible (péage cordon) ou s'appliquent à tout un réseau de voies rapides. Mais pour le moment, les péages d'infrastructures nouvelles sont les seuls permis dans le cadre législatif français.

Avec quelques années de recul, certains diagnostics dressent un bilan mitigé de l'impact des PDU sur la maîtrise effective de l'étalement urbain (Offner, 2003). Les mesures de restriction de la voiture restent dans les faits très limitées, tandis que l'articulation entre politique des déplacements et politique foncière n'a pour l'instant aucun caractère opératoire. L'efficacité de tels dispositifs devrait être améliorée par la formulation plus précise et plus concrète de leurs objectifs tandis que le renforcement de réseaux d'action transversaux devrait affirmer le rôle de porte-paroles qui font encore défaut à l'échelle des agglomérations.

CONCLUSION

Le processus d'étalement urbain est lié à la question de la ville durable qui dominera probablement dans les prochaines décennies les débats de planification urbaine et de planification des transports dans les pays de l'Union Européenne. Le développement durable reste un concept vague et très général qui, appliqué aux villes, soulève des questions à la fois d'efficacité économique (dont celle du capital productif, des infrastructures, des technologies) de performance écologique (capital naturel, ressources, équilibre biologique) et de développement social (capital culturel, savoir, compétences, valeurs communes). Le système des relations et des acteurs impliqués est tellement complexe que l'on devrait se garder de recommander quelque politique que ce soit avant d'avoir développé des analyses comparatives approfondies.

La présentation du cas français invite par conséquent à la prudence. L'état des connaissances en la matière en est encore à ses prémises. La mesure de l'extension spatiale des villes a été récemment améliorée et permet de suivre les caractéristiques morphologiques de l'étalement urbain sur cinquante ans. Cependant, du fait du manque de concepts et de

définitions statistiques suffisamment comparables pour les villes européennes (Cattan *et al.* 1994, Pumain et Saint-Julien, 1996), il est resté difficile de relativiser le cas français en fonction des tendances observées dans d'autres pays européens. Tout au moins peut-on avancer que l'étalement urbain a été plus tardif en France que dans les pays d'Europe du nord, mais plus précoce qu'en Espagne et en Italie. L'extension relativement marquée des villes est de plus à mettre en relation avec la faible densité moyenne du pays et le développement de la propriété individuelle.

Le fait que cette chronologie rappelle un processus de diffusion spatiale laisse à penser que les mêmes transformations démographiques, sociologiques et économiques pourraient rendre compte de l'expansion spatiale des villes d'un pays à l'autre. Cependant, une lecture attentive des interprétations données dans la littérature montre que plusieurs facteurs, spécifiques à la société et au territoire français, interfèrent avec le processus général et sont pour beaucoup responsables d'un style de péri-urbanisation. En dehors de la préférence marquée pour la maison individuelle (à rapprocher du passé rural récent d'une partie de la société française), l'intervention de l'Etat, à travers sa politique du logement favorable à la construction neuve, a sans doute joué un rôle déterminant dans la croissance des marges périurbaines. La France associe néanmoins deux traits qui ailleurs relèveraient du paradoxe : bien que l'usage de la voiture individuelle ait été particulièrement encouragé par rapport aux villes d'Europe du nord, les centres villes restent fortement valorisés. Ils ont depuis longtemps fait l'objet de protections et de rénovations antérieures au concept même de ville durable, et qui maintiennent leur capacité d'attraction de la population et des activités économiques. Le cas français se caractérise par ailleurs par le fait que cette politique, appliquée dans la plupart des villes, a porté ses fruits sans être fortement soutenue par une intervention de l'Etat, et ce malgré la fragmentation des décisions politiques à l'échelon local et un système de planification relativement peu contraignant.

Pour autant, il n'existe pas en France de consensus général autour de la question de l'étalement urbain. Les conséquences de ce processus ont été évaluées de manière très différente d'un expert à l'autre, et sont toujours en débat.

Références

- BAUER, G.; ROUX, J.-M. (1976), *La Rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Seuil.
BEAUCIRE, F.; LEBRETON J. (2000), *Transports publics et gouvernance urbaine*, Toulouse, éditions Milan.

- BERROIR, S. (1998), *Concentration et polarisation: vers une nouvelle organisation des espaces polarisés?*, Thèse de doctorat, Université de Paris I.
- BERRY, B.J.L. (1976), *Counterurbanization*, New York, Sage.
- BERTUGLIA, C.S.; BIANCHI, G.; MELA, A. (eds) (1998), *The City and Its Sciences*, Heidelberg, Physica Verlag.
- BESSY-PIETRI, P.; JULIEN, P.; ROYER, (2000), "De nouveaux périmètres urbains pour la France de l'an 2000", in Mattei, Pumain (eds), *Données Urbaines*, 3, Anthropos Collection Villes.
- BOUDOUL, J.; FAUR J.P. (1982), « Renaissance des communes rurales ou nouvelle forme d'urbanisation ? », *Economie et Statistiques*, INSEE, 149.
- BRETAGNOLLE, A.; PAULUS, F.; PUMAIN, D. (2002), Time and space scales for measuring urban growth. *Cybergeo*, 219. <http://www.cybergeo.presse.fr>
- CATTAN, N. ; PUMAIN, D. ; ROZENBLAT, C. ; SAINT-JULIEN, T. (1999), *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos, coll. Villes (1^{ère} édition 1994).
- CHAMPION, A. (1989), *Urbanisation and counterurbanisation*, London, Arnold.
- CHALAS, Y. ; DUBOIS-TAINE, G., 1997, *La Ville émergente*, La tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- DUREAU, F.; DUPONT, V.; LELIÈVRE E.; LÉVY, J.P.; LULLE, T. (2000), *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Paris, Anthropos, Coll. Villes.
- DUPUY, G. (1995), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos Coll. Villes.
- ESPD-European Spatial Development Perspective (1999), *Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, Luxembourg, European Commission.
- FOUCHIER, V. (1996), Quels transports, pour quelle ville ?, *Urbanisme*, 289.
- FOUCHIER, V. (1998), *Les Densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*, Editions du Secrétariat Général du Groupe Central des Villes Nouvelles.
- GART (Groupement des autorités responsables de transport), 2001, *Plans de Déplacements Urbains, des intentions à l'action*.
- GUÉROIS, M.; LE GOIX, R. (2000), «La multipolarité dans les espaces métropolitains: Paris, Lyon, Marseille et Lille», in Mattei, Pumain (eds), *Données Urbaines*, 3, Paris, Anthropos Coll.Villes.
- GUÉROIS, M. ; PAULUS, F. (2001),«Commune centre, agglomération, aire urbaine: quelle pertinence pour l'étude des villes?», *Cybergeo*, 212.
- GUÉROIS, M.; PUMAIN, D. (2002), *Urban Sprawl in France (1950-2000)*, Milano, Franco Angeli.
- JULIEN, Ph. (2001), *Des nomenclatures spatiales françaises : application à la mesure de l'urbanisation en France métropolitaine*. Université de Toulouse-le-Mirail, thèse de doctorat.
- KLAERR-BLANCHARD, G.; DU CREST, T. (2000), Péages urbains: quelle acceptabilité?, *Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France*, 128.
- LAINÉ, F. (2000), «Périurbanisation des activités économiques et mouvements d'emploi des établissements», in Mattei, Pumain (eds), *Données Urbaines*, 3, Anthropos Coll.Villes
- MAYOUX, J. (1979), *Demain l'espace. Rapport de la mission d'étude sur l'habitat individuel péri-urbain*, Paris, La Documentation Française.
- OFFNER, J.M. (2003), Les Plans de Déplacements Urbains (1996-2002), in Pumain D., Mattei M.-F. (eds), *Données Urbaines 4*, Anthropos Coll.Villes.
- ORFEUIL, J.P. (2000), *Stratégies de localisation. Ménages et services dans l'espace urbain*, Paris, La Documentation Française.
- ORFEUIL J.P. (2001), *L'Évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Synthèse INRETS, 37.
- PAULUS, F. (2004), *L'évolution des structures économiques des villes françaises*, thèse de doctorat, Université Paris I.
- PAULUS, F.; PUMAIN, D. (2002), Répartition de la croissance dans le système des villes françaises. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 1, 35-48.
- PUMAIN, D. (1982), *La dynamique des villes*. Paris, Economica.
- PUMAIN, D. (1983), Déconcentration urbaine, *Population et Sociétés*, INED, 166.
- PUMAIN, D.; SAINT-JULIEN, T. (1991), *Le concept statistique de ville en Europe*, Eurostat, Luxembourg.
- PUMAIN, D. (1997), Vers une théorie évolutive des villes. *L'Espace Géographique*, 2, 119-134.
- RICHARDSON, H.W.; BAE, C.C. (2004), *Urban Sprawl in Western Europe and United States*. Aldershot, Ashgate.

- ROUXEL, F. (1998), *Transports collectifs et développement durable. Les villes françaises font-elles du développement durable avec leurs transports en commun en site propre ?*, Paris, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, Programme PREDIT.
- SPESP (Study Programme on European Spatial Planning) (2001), *Final Report*, Bonn, Federal Office for Building and Regional Planning.
- SUEUR, J.P. (1999), *Changer la ville*, Paris, Editions Odile Jacob.
- TALBOT, J. (2001), Les déplacements domicile-travail. De plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux. *INSEE Première*, 767.
- TRIBILLON, J.F. (2001), Sur quelques innovations urbanistiques de la loi SRU, *Etudes foncières*, 90.
- WIEL, M. (2000), Une rupture conceptuelle, *Etudes foncières*, 86.