



HAL
open science

Les entreprises, actrices de la périurbanisation en France

Patricia Lejoux

► **To cite this version:**

Patricia Lejoux. Les entreprises, actrices de la périurbanisation en France. Menjot D., Collin-Bouffier S., BreLOT C.-I. Aux marges de la ville. Paysages, sociétés, représentations, L'Harmattan, p.195-204, 2015. halshs-01283968

HAL Id: halshs-01283968

<https://shs.hal.science/halshs-01283968>

Submitted on 10 Mar 2016

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.

Pour citer cet article :

Lejoux P., 2015, « Les entreprises, actrices de la périurbanisation en France ». In Menjot D., Collin-Bouffier S. & Brelot C.-I., *Aux marges de la ville. Paysages, sociétés, représentations*, Paris, L'Harmattan, p.195-204.

Les entreprises, actrices de la périurbanisation en France

Patricia Lejoux

Laboratoire d'Economie des Transports
(CNRS-ENTPE-Université Lyon 2)

Résumés

Au cours des quarante dernières années, les dynamiques spatiales en France ont été marquées par le phénomène de la périurbanisation. L'objectif de cet article est de voir comment les entreprises ont contribué à la périurbanisation : sur le plan empirique, à travers les évolutions de la localisation des entreprises dans l'espace, et sur le plan théorique, à travers les controverses scientifiques qui ont porté sur l'émergence des centralités périurbaines autour des zones industrielles, des centres commerciaux, des parcs de loisirs dans les disciplines de l'aménagement et de la géographie.

During the last four decades, spatial dynamics in France have been characterized by urban sprawl. The aim of this article is to highlight the ways firms have contributed to this phenomenon : first, on empirical basis, by studying evolutions of firms locations in urban areas ; second, on theoretical basis, by analyzing scientific controversies in urban planning and geography about the development of industrial parks, shopping centers and leisure parks on the edge of towns.

Mots-clés

Périurbain – Périurbanisation - Entreprises – Emploi – Localisations - Centralités – Desserrement – Périphéries - Ville - Aménagement - Géographie

Introduction

Au cours des quarante dernières années, les dynamiques spatiales en France ont été marquées par le phénomène de la périurbanisation. Celle-ci recouvre : « l'ensemble des mouvements centrifuges qui ont conduit à l'étalement urbain au-delà des limites des agglomérations urbaines, dans les communes rurales situées à leur périphérie » (Pumain, Paquot & Kleinschmager, 2006, p. 214). Cette nouvelle phase d'expansion périphérique des villes qui s'opère en France à partir de la fin des années soixante constitue un tournant dans l'évolution urbaine en raison de ses ressorts, de son ampleur et de ses modalités. Ses ressorts, d'abord : la périurbanisation a été permise par la diffusion massive de l'automobile comme mode de transport individuel (Wiel, 1999), les gains de vitesse autorisés par son usage ayant été investis dans une augmentation des distances parcourues et non dans une réduction des temps de déplacement, les ménages et les entreprises ont pu accéder, grâce à l'automobile et au développement des infrastructures de transport, à des espaces éloignés, plus vastes et moins chers. Son ampleur, ensuite : la périurbanisation s'est traduite par un redéploiement des villes sur des espaces encore plus larges, la croissance des villes devenant plus rapide en surface qu'en population (Baud, Bourgeat & Bras, 2008, p. 546), et encore plus lointains, les espaces périurbains se situant désormais à plus de 25 kilomètres de la ville-centre dans les villes moyennes, 40 à 60 kilomètres dans les métropoles régionales, plus de 100 kilomètres à Paris (Cailly, 2010, p. 214). Ses modalités, enfin : la périurbanisation a fait émerger un nouveau mode d'organisation de la ville fondé sur la discontinuité spatiale, les faibles densités et une moindre diversité (Cailly, 2003, p. 706), incarnant le passage de la « ville pédestre » – ville héritée, caractérisée par la densité, la proximité, la mixité - à la « ville motorisée » - ville redéployée, fragmentée, éparpillée (Wiel, 1999). De nombreux travaux de géographie et d'aménagement ont été consacrés à l'étude de la périurbanisation, qui est devenue au fil des décennies un véritable objet de recherche pour ces disciplines. La plupart de ces travaux se sont penchés sur le rôle des ménages dans le développement de ces espaces périurbains, à travers l'étude des évolutions démographiques au sein de ces espaces, des profils de ménages qui y résidaient, de leurs stratégies résidentielles, de leurs pratiques spatiales, notamment de leurs comportements de mobilités... La richesse de ces travaux a souvent fait oublier qu'à côté des ménages, les acteurs institutionnels (Wiel, 2002 ; Vanier, 2008 ; Estèbe, 2003) et les entreprises ont également joué un rôle important dans le développement des espaces périurbains. L'objectif de cet article est justement de revenir sur la contribution des entreprises au phénomène de la périurbanisation. Il se base pour cela sur deux approches : la première, empirique, s'attache à retracer le mouvement de desserrement des emplois et l'émergence progressive de centralités périurbaines (1) ; la seconde, plus théorique, tente de montrer comment ces évolutions de la localisation des entreprises ont contribué à alimenter les débats des aménageurs et des géographes sur le statut des espaces périurbains dans la ville (2).

1. Les entreprises à l'assaut des périphéries

La contribution des entreprises à la périurbanisation se différencie de celle des ménages sur plusieurs points. Le mouvement de desserrement des emplois a été plus tardif que celui des résidences et de moindre portée (1.1). Il ne s'est pas fait de manière diffuse mais polycentrique, avec l'apparition de nouvelles centralités organisées autour des zones d'activités, des centres commerciaux, des parcs de loisirs... Enfin, il repose sur des logiques spécifiques liées aux choix de localisation des entreprises, mais qui ont, comme pour les ménages, été encouragés par les politiques publiques (1.3).

1.1 Le desserrement des emplois

Dans le processus de périurbanisation, les ménages ont joué un rôle précurseur par rapport aux entreprises : le desserrement des résidences se manifeste dès la fin des années soixante (Baccaïni & Sémécurbe, 2009, p. 1) alors que celui des emplois est plus tardif. S'il est difficile de retracer clairement sa chronologie, en raison notamment des fluctuations économiques, on peut dire schématiquement qu'un début de desserrement des emplois apparaît dans la région parisienne dans les années soixante-dix (Gilli, 2005, p.4), qu'il s'engage réellement au cours des années quatre-vingt et s'intensifie dans les années quatre-vingt-dix (Lainé, 2000, p. 253). Il se manifeste à travers la croissance particulièrement vive de l'emploi dans les espaces périurbains : entre 1989 et 1996, l'emploi diminue dans le centre (-0,6%), stagne en banlieue (+0,7 %) mais augmente fortement dans les couronnes périurbaines (+ 2,1 %), en particulier dans les grandes aires urbaines¹ de province (Lainé, 2000, p. 251 fig. 1). Cette croissance de l'emploi dans les espaces périurbains repose sur plusieurs mécanismes (Mérenne-Schoumaker, 2008a, p. 103-105 ; Mérenne-Schoumaker, 2008b, p. 121-125). Elle est d'abord liée à la délocalisation de certaines entreprises qui quittent le centre pour s'installer en périphérie, souvent à proximité des infrastructures routières, ferrées ou aéroportuaires, c'est le cas notamment des entreprises appartenant aux secteurs de l'industrie, du commerce de gros, du transport et de la logistique... Elle s'explique également par la création de nouvelles entreprises en périphérie qui cherchent à se localiser à proximité de la clientèle des ménages périurbains, comme dans les secteurs du commerce de détail, des services aux particuliers et de la construction. C'est le cas également des services aux entreprises qui cherchent à s'installer à proximité des entreprises industrielles qui se sont délocalisées en périphérie. Enfin, elle est liée à la création d'emplois au sein des entreprises déjà localisées en périphérie, souvent jeunes et en pleine phase d'expansion. Aujourd'hui, le processus de desserrement des emplois se poursuit. Les couronnes périurbaines continuent à connaître une forte croissance de l'emploi, supérieure à celle du centre ou de la banlieue : dans les principales métropoles régionales, celle-ci oscille entre 2 % à Mulhouse et 5 % à Rennes. Parallèlement, la part de l'emploi dans les couronnes périurbaines reste encore faible, celui-ci restant majoritairement localisé au centre ou en banlieue : dans les grandes villes de province, cette part est de 5 % à Mulhouse mais atteint déjà 30 % à Rennes (CERTU, 2011, p.7).

1.2 La constitution de centralités périurbaines

Ce desserrement des emplois du centre vers les espaces périurbains s'est fait de manière concentrée : en 1982, pour atteindre 65 % des emplois des couronnes périurbaines il fallait réunir 12 % des communes, mais plus que 9 % en 1999 (Chalonge & Beaucire, 2007, p. 99). Les espaces périurbains ont vu ainsi se constituer de nouvelles centralités liées à l'implantation des entreprises : parcs et zones d'activités, plates-formes logistiques, technopoles, parcs de loisirs... Ces centralités périurbaines se sont développées aux franges des villes, le long des axes routiers (autoroutes, voies rapides, roclades) ou à proximité de

¹ L'INSEE a défini en 1996 le zonage en aires urbaines qui permet d'identifier les espaces périurbains : une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Le pôle urbain est une unité urbaine, c'est-à-dire une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu qui comporte au moins 2000 habitants, offrant au moins 5 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain. Au sein de cette unité urbaine, on peut distinguer la ville-centre, qui regroupe la ou les communes qui ont une population supérieure à 50 % de la commune la plus peuplée, le reste des communes de l'unité urbaine formant la banlieue.

grands équipements (ports, aéroports). Les espaces périurbains ont ainsi vu se multiplier les « parcs d'activités » à partir des années soixante (Mérenne-Schoumaker, 2008a, p. 87-97) : d'abord les « parcs industriels » ou « zones industrielles », puis avec le développement de nouveaux secteurs d'activités sont apparus les « parcs scientifiques et technologiques », les « parcs d'affaires » et les « parcs logistiques » (Mérenne-Schoumaker, 2008a, p. 93-96). Parallèlement, les espaces périurbains ont vu émerger les premiers hypermarchés avec l'ouverture en 1963 du premier Carrefour à Sainte-Geneviève-des-Bois. Rapidement rejoints par de moyennes surfaces spécialisées (ameublement, vêtement, bricolage), ils ont progressivement donné naissance à de vastes centres commerciaux qui se sont diversifiés au fil des années. Formant de véritables « corridors commerciaux » (Gasnier, 2010, p. 59), ils comprennent désormais des activités liées au commerce, aux loisirs (multiplexes, bowlings, discothèques), à la restauration à thème, à l'hôtellerie, voire aux services à la personne (banques, assurances). De Cap 3000 (Nice), centre commercial de première génération ouvert en 1969, à Val d'Europe (Marne-la-Vallée) le concept a connu de profondes évolutions, l'implantation du centre commercial s'accompagnant dans ce cas de la construction d'un parc de loisirs, d'un centre d'affaires, de logements, de commerces de proximité, devenant l'emblème d'un véritable « urbanisme libéral » (Cailly, 2010, p. 225). Ces nouvelles centralités périurbaines, adaptées aux exigences de l'entreprise, se sont imposées progressivement comme des « centres de vie » (Cailly, 2010, p.225) attirant des travailleurs et des consommateurs, urbains comme périurbains et ont favorisé une organisation urbaine polycentrique, structurée autour de centres multiples.

1.3 Une évolution des critères de localisation des entreprises

Comment expliquer le desserrement de l'emploi et l'apparition de ces nouvelles centralités dans les espaces périurbains ? Ces changements résultent de l'évolution des critères de localisation des entreprises, celles-ci ayant connu au cours des dernières décennies de profondes transformations de leurs modes de production et de gestion. L'attrait des entreprises pour des localisations périurbaines s'explique à la fois par des facteurs de rejet du centre et par des facteurs d'attrait de la périphérie (Mérenne-Schoumaker, 2008a, p. 103-105 ; Mérenne-Schoumaker, 2008b, p. 123-125). Bien que les attributs de la centralité constituent traditionnellement un élément déterminant de la localisation des entreprises, à partir des années cinquante les implantations dans le centre des villes présentent de nombreux inconvénients pour certaines entreprises : les locaux sont souvent vétustes et inadaptés aux nouveaux modes de production et de gestion des entreprises, ils sont enserrés dans le tissu urbain et offrent peu de possibilités d'extension, les terrains disponibles sont rares, leur prix est élevé, ils nécessitent souvent des opérations de rénovation, la circulation et le stationnement posent problème, enfin, la cohabitation entre entreprises et ménages apparaît de plus en plus difficile, les nuisances de certaines entreprises (industrie, logistique) étant de plus en plus mal supportées par les riverains. Parallèlement, les localisations dans les espaces périurbains présentent beaucoup d'attraits pour les entreprises. Avec la diffusion de l'automobile et le développement des infrastructures routières, les espaces périurbains ont désormais une accessibilité équivalente, voire meilleure, à celle du centre (Wiel, 1999, p. 46). Les entreprises cherchent alors à se localiser à proximité des échangeurs routiers, des rocaes, des pénétrantes afin d'augmenter leur visibilité et leur potentiel de chalandise. Outre l'accessibilité, la disponibilité et le prix du foncier jouent aussi un rôle non négligeable dans l'implantation des entreprises en périphérie car elles leur permettent de répondre à leurs besoins en surfaces liés à leurs nouveaux modes de production : bureaux en plateaux, surfaces de vente sur un seul niveau, parkings... Comme le soulignait, Bernard Trujillo, le pape du marketing à Dayton aux Etats-Unis : « no parking, no business » (Pumain, Paquot &

Kleinschmager, 2006, p. 294). Enfin, la présence croissante de ménages et d'entreprises dans les espaces périurbains constitue un facteur d'attraction pour certains secteurs d'activité, comme les services aux particuliers et les services aux entreprises qui cherchent à se rapprocher de leurs clients potentiels et à accéder à un réservoir de main-d'œuvre qualifiée. Parallèlement à l'évolution des critères de localisation des entreprises, les politiques publiques menées par l'Etat et les collectivités locales ont aussi favorisé le desserrement de l'emploi et le développement de nouvelles centralités au sein des espaces périurbains (Wiel, 1999 et 2002). A travers le financement des infrastructures de transport (autoroutes, deux fois deux voies, lignes ferroviaires, aéroports, ports), l'aménagement de l'espace (zoning, extensions et créations de zones d'activités, de zones commerciales, création d'hôtels pour entreprises), la fiscalité, les politiques publiques ont encouragé l'implantation des entreprises dans les espaces périurbains.

2. Evolutions de la localisation des entreprises, évolutions des villes

Comment les évolutions de la localisation des entreprises contribuent-elles à alimenter les controverses scientifiques des aménageurs et des géographes sur les espaces périurbains et leur rapport à la ville ? Ces controverses se focalisent sur les centralités périurbaines, organisées autour des zones d'activités, des centres commerciaux et des parcs de loisirs. La première controverse porte sur l'appartenance de ces centralités périurbaines à la ville : elle oppose ceux qui voient dans l'émergence des ces « nouveaux espaces de l'entreprise » (Savy & Veltz, 1993) la fin de la ville et ceux qui y voient, au contraire, une réinvention de la ville (2.1). La deuxième, plus récente, concerne la durabilité de la nouvelle organisation urbaine engendrée par ces centralités périurbaines (2.2) : certains pensent qu'elles constituent l'armature d'une future ville polycentrique, plus durable ; d'autres sont plus sceptiques quant à la capacité de ces centralités à lutter contre la ville étalée.

2.1 Ces centralités périurbaines font-elles partie de la ville ?

A partir des années soixante-dix, ces centralités sont devenues une composante essentielle des espaces périurbains, comme en témoigne l'expression humoristique de Philippe Estèbe, Daniel Pinson et Jean-Michel Roux pour décrire les paysages périurbains : « Blés, melons, voies rapides, parcs d'affaires et pavillons » (Estèbe, Pinson & Roux, 2004, p. 41). Mais pour les aménageurs et les géographes, ces centralités périurbaines organisées autour de zones industrielles, de plates-formes logistiques, de centres commerciaux, de parcs de loisirs, traversées par des voies rapides et entourées de parkings, sont-elles constitutives de la ville ?

Beaucoup d'entre eux portent un regard négatif sur ces centralités périurbaines qui, à leurs yeux, symbolisent l'inurbanité. Dès 1968, Henri Lefebvre, dans une approche marxiste de la ville, dénonce ce processus d'urbanisation favorisant le capitalisme et la société de consommation porté par les promoteurs privés : « Ils conçoivent et réalisent, sans le dissimuler, pour le marché, en vue du profit. Le nouveau, le récent, c'est qu'ils ne vendent pas du logement ou de l'immeuble, mais de l'urbanisme. Avec ou sans idéologie, l'urbanisme devient valeur d'échange. » (Lefebvre, 1992, p. 435). Il raille à ce titre les textes publicitaires des promoteurs du centre commercial Parly II, deuxième centre commercial régional créé en France : « Parly II fait « naître un nouvel art de vivre », « un nouveau style de vie » ». Il voit dans ce nouvel « urbanisme des promoteurs » une concrétisation sur le terrain du règne de la société de consommation : « Ils construiront non seulement des centres commerciaux mais des centres de consommation privilégiés : la ville renouvelée. Ils imposeront en la rendant « lisible » une idéologie du bonheur par la consommation ». Pour lui, ce nouveau processus

d'urbanisation constitue une menace pour la ville et pour la société urbaine : « Autour de ces centres se répartiront sur le terrain, en ordre dispersé, selon des normes de contraintes prévues, les périphéries, l'urbanisation désurbanisée. » Mais la critique la plus virulente de ces nouvelles centralités périurbaines est portée quelques décennies plus tard par David Mangin à travers son ouvrage *La ville franchisée* (Mangin, 2004). Derrière ce terme, qui doit être entendu dans son double sens de « franchise commerciale » et de « franchise territoriale », il dénonce à la fois la commercialisation de la ville et sa privatisation. La multiplication des franchises commerciales dans le paysage urbain contribue, selon lui, à dévoyer les usages de la ville qui est de plus en plus saisie par les logiques du marketing : « On ne donne plus rendez-vous au carrefour mais à Carrefour [...]. » (Mangin, 2004, p. 25). De même, la difficulté croissante à pénétrer les grandes emprises privées, sécurisées, de moins en moins gratuites, comme les zones d'activité, les centres commerciaux ou les parcs de loisirs, traduit une raréfaction progressive des espaces publics au sein de cette nouvelle organisation urbaine, qui apparaît antinomique avec les fondements de la ville. Aujourd'hui encore, de nombreux auteurs considèrent ces centralités périurbaines comme l'antithèse de la ville, comme en témoigne un éditorial récent de Thierry Paquot dans la revue *Urbanisme*, intitulé « Le centre commercial contre la ville ? ». (Paquot, 2011) Ce rejet des centralités périurbaines dépasse même les champs disciplinaires, comme l'atteste l'ouvrage de l'anthropologue Marc Augé sur les « non-lieux » - ni identitaires, ni relationnels, ni historiques - que sont les grandes surfaces, les chaînes hôtelières, les parcs de loisirs, les voies rapides (Augé, 1992, p. 100-102). Il traverse même les frontières scientifiques, un article de l'hebdomadaire *Télérama*, intitulé *Comment la France est devenue moche ?*, portant sur les « métastases périurbaines », considère que ces centralités périurbaines annihilent la mixité urbaine, la proximité pédestre, nient la rue (Jarcy & Rémy, 2010).

D'autres aménageurs et géographes, au contraire, portent un regard positif sur ces centralités périurbaines qui constituent pour eux l'un des symboles des transformations urbaines contemporaines. Yves Chalas et Geneviève Dubois-Taine, par exemple, considèrent qu'elles sont l'expression, non pas de la fin de la ville, mais d'une évolution de la ville, la « ville d'hier » faisant progressivement place à la « ville émergente » (Chalas & Dubois-Taine, 1997). Ces centralités périurbaines, organisées autour des zones industrielles, de centres commerciaux, de parcs de loisirs, constituent l'armature de la « ville polycentrique », qui est l'une des six figures caractéristiques de cette « ville émergente » et qui s'oppose à celle de la « ville-centre », caractéristique de la « ville d'hier ». Ainsi, pour les auteurs : « [Les centres-villes anciens] continuent d'exister et de se renforcer même [...], mais à côté de centralités nouvelles qui émergent, liées à la consommation (zones commerciales), aux transports (complexes d'échanges urbains), au travail (zones d'activités en périphérie), aux loisirs (parcs, mégaplexes cinématographiques) ou aux centres verts. » (Chalas & Dubois-Taine, 1997, p.257-258). Pour Yves Chalas ces lieux, notamment les grandes surfaces commerciales, possèdent tous les caractères de la centralité : ils attirent du monde, ils sont un lieu de brassage social, un lieu d'échange, voire un lieu d'intégration : « Une approche toute juste attentive, pas même bienveillante, à l'égard des grandes surfaces commerciales, par exemple, révèle [...] qu'elles réunissent un certain nombre d'éléments qui leur confèrent un caractère de centralité indubitable, si minime ou relatif soit-il. » (Chalas & Dubois-Taine, 1997, p. 258). Ces nouvelles centralités : « [...] ne se bornent plus à coexister avec la ville, sans être la ville ou en étant contre la ville, mais sont la ville ». De même, pour Arnaud Gasnier (Gasnier, 2010, p. 57-71), les recompositions à l'œuvre dans les pôles commerciaux et de loisirs qui composent ces centralités périurbaines tendent à leur conférer davantage d'urbanité. Elles présentent de plus en plus souvent une diversité fonctionnelle (habitat, travail, achat, divertissement) qui autorise une mixité d'usages. Elles sont mieux articulés à la ville à travers

le développement de dessertes en transports collectifs ou la multiplication des opérations de « couturage » qui permettent de relier les zones commerciales, les zones d'activités, les bourgs anciens et les zones pavillonnaires. Enfin, les pôles commerciaux et de loisirs font plus de place aux équipements et aux espaces publics, offrant davantage de lieux de sociabilité, de rencontre, de flânerie.

2.2 Ces centralités périurbaines peuvent-elles structurer la ville ?

La non durabilité des espaces périurbains repose en grande partie sur une vision monocentrique de la ville où les ménages périurbains continuent à travailler dans le centre, engendrant d'importants déplacements automobiles. Les nouvelles centralités périurbaines, dans lesquelles se sont massivement implantées des entreprises industrielles, logistiques ou commerciales, peuvent-elles contribuer à diminuer ces déplacements automobiles en offrant des emplois de proximité aux ménages périurbains et constituer ainsi l'armature d'une ville polycentrique durable, structurée non plus autour d'un centre unique mais de centres multiples ?

Ludovic Chalonge et Francis Beaucire, à partir d'un travail effectué sur les aires urbaines de province offrant plus de 80 000 emplois, mettent en évidence un début d'autonomisation de ces centralités périurbaines (Chalonge & Beaucire, 2007). De plus en plus d'actifs résidant dans les couronnes périurbaines travaillent dans ces centralités périurbaines : ils sont passés de 12 % en 1982 à 22 % en 1999, ce qui témoigne d'une très forte polarisation sur la période. Là réside une forme d'autonomie, puisque des ménages périurbains peuvent ainsi mener une vie à peu près autonome vis-à-vis des villes-centres et mêmes des banlieues, ces centralités périurbaines leur procurant un emploi mais également des services. Par ailleurs, les emplois procurés par ces centralités périurbaines ne sont pas seulement occupés par les ménages qui résident dans les couronnes périurbaines mais également par des ménages qui habitent en ville-centre, en banlieue ou en dehors des aires urbaines : en 1999 32 % des emplois localisés dans ces centralités périurbaines étaient pourvus par des actifs résidant en ville-centre ou en banlieue et 10 % par des actifs résidant à l'extérieur des aires urbaines. On assisterait ainsi, selon les auteurs, à une montée en puissance des centralités périurbaines capables de polariser non seulement les déplacements des actifs résidant dans les couronnes périurbaines, mais aussi les déplacements des actifs provenant de la ville-centre, de la banlieue ou de l'extérieur de l'aire urbaine. Ainsi, derrière l'image dominante de la ville étalée, qui envoie ses résidents travailler dans la ville-centre ou la banlieue, les centralités périurbaines esquisseraient un début de fonctionnement polycentrique des villes, plus favorables à une réduction des distances parcourues et donc plus durable. Mais parallèlement les travaux d'Anne Aguiléra, de Danièle Bloy et de Dominique Mignot, menés sur sept aires urbaines (Bordeaux, Dijon, Grenoble, Lyon, Marseille, Paris et Saint-Etienne) entre 1990 et 1999, tendent à relativiser cette autonomisation des centralités périurbaines (Aguiléra, Bloy & Mignot, 2009). D'une part, les actifs qui résident dans ces pôles ne travaillent pas tous dans ces pôles, mais de plus en plus dans le centre, en banlieue ou dans d'autres communes de la couronne périurbaine, ce qui se traduit par une augmentation des distances parcourues en voiture. D'autre part, les actifs qui viennent travailler dans ces pôles résident dans des communes périurbaines de plus en plus lointaines, entraînant là aussi une augmentation des distances parcourues, ce qui va à l'encontre de l'idée selon laquelle ces centralités périurbaines auraient une aire d'attraction locale. Au contraire, en procurant des emplois dans des espaces périurbains bien desservis par les réseaux routiers et peu congestionnés, elles permettent à un nombre croissant d'actifs de résider de plus en plus loin des zones urbanisées. Enfin, beaucoup d'actifs qui résident dans le reste de la couronne périurbaine continuent à travailler dans le centre et la banlieue, ce qui

traduit encore une forte dépendance au centre et entraîne une augmentation des distances parcourues. Les auteurs concluent donc à partir de ces travaux que les centralités périurbaines ne permettent pas de rapprocher les lieux d'emplois et les lieux de résidence des actifs résidant dans les espaces périurbains et ne sont donc pas en mesure de résister à un étalement urbain généralisé.

Conclusion

A côté des ménages et des acteurs institutionnels, les entreprises ont joué un rôle essentiel dans le phénomène de la périurbanisation. Sur le plan empirique, l'implantation d'entreprises dans les espaces périurbains s'est traduite par un desserrement de l'emploi et la constitution de centralités périurbaines autour de zones industrielles, de plates-formes logistiques, de centres commerciaux, de parcs de loisirs... Sur le plan théorique, l'émergence des ces « nouveaux espaces de l'entreprise » (Savy & Veltz, 1993) ont contribué à alimenter les controverses scientifiques des aménageurs et des géographes sur le rapport des espaces périurbains à la ville. Aujourd'hui, face à la transition énergétique qui s'annonce - en raison des enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la raréfaction des énergies fossiles - la pérennité de l'implantation des entreprises dans les espaces périurbains est questionnée : l'augmentation des prix du carburant, qui pourrait peser sur le recrutement des salariés et l'acheminement des marchandises, ainsi que l'image environnementale des entreprises peuvent-elles freiner le mouvement de desserrement des emplois et pousser les entreprises à opter pour des localisations plus centrales ?

Bibliographie :

Aguiléra Anne, Bloy Danièle, Mignot Dominique (2009) « Permanence des formes de la métropolisation dans les aires urbaines française », dans Dominique Mignot & Diana Rebeca Villarreal Gonzalez (coord.), *Les formes de la métropolisation. Costa Rica, France et Mexique*, Bron, INRETS, « Rapports », n°277, p. 61-74.

Augé Marc (1992), *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, « La librairie du XXI^e siècle ».

Baccaïni Brigitte, Sémécurbe François (2009), « La croissance périurbaine depuis 45 ans, extension et densification », *INSEE Première*, n°1240, p. 1-4.

Baud Philippe, Bourgeat Serge, Bras Catherine (2008), *Dictionnaire de géographie*, Paris, Hatier, « Initial.Histoire-Géographie. »

Cailly Laurent (2010), « La question périurbaine revisitée » dans Laurent Cailly & Martin Vanier (dir.), *La France, une géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, « U Géographie », p. 213-234.

Cailly Laurent (2003), « Périurbain », dans Jacques Lévy & Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 706-708.

CERTU (2011), *Le desserrement des activités économiques. Localisation de l'évolution de l'emploi salarié privé entre 1997 et 2008*, Lyon, CERTU, « Essentiel ».

Chalas Yves, Dubois-Taine Geneviève (1997), *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, « Monde en cours ».

Chalonge Ludovic, Beaucire Francis(2007), « Le desserrement des emplois au sein des aires urbaines. Dépendance, autonomie ou intégration ? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°102, p. 97-101.

Estèbe Philippe (2003), « Le périurbain à l'écart des grandes manœuvres territoriales », *Pouvoirs locaux. Les cahiers de la décentralisation*, n°56, mars, p. 30-34.

Estèbe Philippe, Pinson Daniel, Roux Jean-Michel (2004), « Blés, melons, voies rapides, parcs d'affaires et pavillons », *Urbanisme*, n°338, p. 41-47.

Gasnier Arnaud (2010), « La recomposition territoriale des pôles commerciaux et de loisirs périphériques : vers de nouvelles urbanités ? », dans Marc Dumont & Emmanuelle Hellier, *Les nouvelles périphéries urbaines. Formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Espace et Territoires », p. 57-71.

Gilli Frédérique (2005), « La région parisienne entre 1975 et 1999 : une mutation géographique et économique », *Economie et statistique*, °387, p. 3-34.

Jarcy de Xavier, Remy Vincent (2010), « Comment la France est devenue moche ? », *Télérama*, n°3135.

Lainé François (2000), « Périurbanisation des activités économiques et mouvements d'emploi des établissements », dans Marie-Flore Mattei & Denise Pumain (dir.), *Données urbaines 3*, Paris, Anthropos/Economica, « Villes », p. 251-260.

Lefebvre Henri (1992), « Industrialisation et urbanisation », dans Marcel Roncayolo & Thierry Paquot (dir.), *Villes et civilisation urbaine. XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Larousse, « Textes Essentiels », p. 420-435

Mangin David (2004), *Infrastructures et formes de la ville contemporaine. La ville franchisée*, Lyon, CERTU, « Dossiers CERTU. Aménagement et exploitation de la voirie ».

Mérenne-Schoumaker Bernadette (2008a), *La localisation des industries. Enjeux et dynamiques*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Didact Géographie ».

Mérenne-Schoumaker Bernadette (2008b), *Géographie des services et des commerces*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Didact Géographie ».

Paquot Thierry (2011), « Le centre commercial contre la ville », *Urbanisme*, n°377, mars-avril.

Pumain Denise, Paquot Thierry & Kleinschmager Richard (2006), *Dictionnaire. La ville et l'urbain*, Paris, Economica / Anthropos, « Villes ».

Savy Michel et Veltz Pierre (1993), *Les nouveaux espaces de l'entreprise*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

Vanier Martin (2008), *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Economica / Anthropos, « Géographie ».

Vanier Martin (2001), « Le tiers espace, acte II de la périurbanisation », *Pouvoirs locaux. Les cahiers de la décentralisation*, n°48, mars, p. 59-63.

Wiel Marc (2002), *Les raisons institutionnelles de la périurbanisation*, Brest, Agence de développement et d'urbanisme de Brest.

Wiel Marc (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée*, Sprimont, P. Mardaga, « Architecture + Recherches ».