



HAL
open science

Pratiques et usages dans l'ÉcoQuartier du Grand Hameau, au prisme du contexte périurbain

Kevin Peypelut

► **To cite this version:**

Kevin Peypelut. Pratiques et usages dans l'ÉcoQuartier du Grand Hameau, au prisme du contexte périurbain. Architecture, aménagement de l'espace. 2020. dumas-02965802

HAL Id: dumas-02965802

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02965802>

Submitted on 13 Oct 2020

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.



PEYPELUT Kevin

Pratiques et usages dans l'EcoQuartier du Grand Hameau, au prisme
du contexte périurbain



Projet de Fin d'Etudes de Master 2 « Urbanisme et Projet Urbain »

Sous la direction de M. Gilles NOVARINA

Année universitaire 2019-2020

Notice bibliographique

Projet de Fin d'Etudes Master **2 Urbanisme et Projet Urbain**

Auteur : Peypelut Kevin

Titre du Projet de Fin d'Etudes : Pratique et usages de l'EcoQuartier du Grand Hameau, au prisme du contexte périurbain

Date de soutenance : 10/09/2020

Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme de l'Université Grenoble Alpes

Directeur du Projet de Fin d'Etudes : Novarina Gilles

Collation : Nombre de pages : 87 / Nombre d'annexes : 04 / Nombre de références bibliographiques : 50

Mots-clés analytiques : Développement durable ; EcoQuartier ; Périurbain ; Coupure urbaine ; Pratiques et usages ;

Mots-clés géographiques : Le Havre ; EcoQuartier du Grand Hameau ; Ville haute

Remerciements

Je tiens à remercier avant tout mes proches qui ont su me soutenir pendant ces périodes de travail, de réflexion, d'incertitudes également.

Je dédie ainsi ce mémoire à mes grands-parents qui ne savent pas très bien ce que je fais mais qui se soucient d'une réussite.

Je le dédie également à ma mère qui porte le fardeau maternel naturel des inquiétudes.

Je le dédie à toi Louise qui a su m'aider de milles façons et particulièrement à évoluer.

Je le dédie à toi Lucie pour ton amitié profonde qui m'accompagne au quotidien.

Je remercie enfin mon directeur de mémoire Mr. Novarina qui m'a accompagné.

Sommaire

Partie 1 - Ville durable et ville périurbaine : enjeux, adéquations et oppositions.....	8
I. DEVELOPPEMENT DURABLE ET ECOQUARTIER.....	9
1. <u>La montée en puissance du développement durable.....</u>	<u>9</u>
2. <u>L'EcoQuartier.....</u>	<u>13</u>
3. <u>Le label EcoQuartier</u>	<u>14</u>
II. PERIURBANISATION, ETALEMENT URBAIN, DE QUOI PARLE-T-ON ?	18
1. <u>Historique et définition des notions</u>	<u>18</u>
2. <u>La périurbanisation au cœur du phénomène d'étalement urbain</u>	<u>22</u>
3. <u>Débat autour du périurbain</u>	<u>26</u>
III. LA DOMINATION DE L'AUTOMOBILE EN MILIEU PERIURBAIN.....	30
1. <u>« L'adaptation systématique de la ville à la voiture »</u>	<u>30</u>
2. <u>L'expression de cette domination.....</u>	<u>34</u>
3. <u>La coupure urbaine</u>	<u>39</u>
Partie 2 - Analyse de l'EcoQuartier du Grand Hameau à travers les pratiques et usages des habitants	46
PRESENTATION ENQUETE.....	47
I. HISTORIQUE ET CONSTRUCTION DU GRAND HAMEAU	50
1. <u>Historique du Havre</u>	<u>50</u>
2. <u>L'EcoQuartier du Grand Hameau.....</u>	<u>53</u>
3. <u>Problématiques et émergence d'une enquête habitante</u>	<u>58</u>
II. UN QUARTIER PERIURBAIN CLASSIQUE	61
1. <u>Analyse Socio-démographique.....</u>	<u>61</u>
2. <u>Choix du quartier et considération.....</u>	<u>65</u>
3. <u>Quartier ou « EcoQuartier » ?</u>	<u>68</u>
III. LE PERIURBAIN STRUCTURANT LES PRATIQUES ?	72
1. <u>Un quartier tourné vers la voiture.....</u>	<u>72</u>
2. <u>Un contexte périurbain dominant</u>	<u>76</u>
3. <u>Une enquête qui dégage des demandes citoyennes</u>	<u>82</u>
Conclusion.....	86

Introduction

La question écologique a gagné en importance sur le temps au vu des effets négatifs des différentes phases de la modernité, de la prise de conscience non seulement de notre impact sur la nature, mais également à travers les effets d'une urbanisation accélérée source d'inégalités sociales et économiques. Dans ces cinquante années de prise de conscience lente, l'EcoQuartier, en tant qu'objet urbanistique pratique d'un urbanisme durable, a émergé. Les débats sont agités autour de cet objet tantôt présenté comme solution innovante de réponses aux problématiques contemporaines, tantôt comme porte-étendard d'un « greenwashing » ou élément marketing d'une politique municipale. Il est néanmoins profondément porteur d'une réalité urbanistique, vecteur comme tout élément de ce qui fait ville, de pratiques et d'usages particuliers.

Ces pratiques et usages sont multiples, englobant des réalités triviales répondant aux besoins du quotidien, d'accès aux services, de disponibilités commerciales. Mais cet objet urbanistique, sous-entend la présence en son sein, de pratiques et d'usages particuliers reliés à son affiliation au courant conceptuelle de la ville durable. Les pratiques et usages sont alors l'expression d'une conscience écologique, d'une conscience plus grande des impacts de l'activité humaine sur son environnement proche et de son interaction avec celui-ci.

Cette interaction avec son espace proche, se traduit notamment en géographie par le concept de mobilité. Nous arrêterons ici la définition à son essence primale de mouvance dans l'espace dans le but de restreindre notre champ d'étude. Egalement, dans le cadre de notre travail nous nous intéresserons principalement à la mobilité active, c'est-à-dire le déplacement reposant sur l'effort physique comme la marche ou le vélo.

Notre travail se porte donc logiquement sur un EcoQuartier, celui du Grand Hameau en périphérie Havraise. Il se veut de dégager et d'analyser les pratiques et usages particuliers s'exprimant en son sein et vis-à-vis de son contexte urbain. Il reposera notamment sur une enquête des habitants de ce quartier et voudra de ce fait répondre au propos suivant :

Comment au regard du concept de ville durable et plus précisément de la figure de l'EcoQuartier, les pratiques et usages habitants s'expriment-ils dans un contexte périurbain ? Quels sont les impacts mutuels de la ville durable et de la ville périurbaine sur les pratiques et usages ?

Nous allons structurer notre propos en deux parties distinctes, une partie théorique permettant de dégager les apports conceptuels et opérationnels de la littérature scientifique autour de notre sujet et une partie pratique croisant une analyse urbanistique avec une enquête sur les usages et pratiques du Grand Hameau.

La première partie que nous allons maintenant traiter, tâchera d'aborder dans un premier temps les préceptes de la ville durable et la figure de l'EcoQuartier. Dans un deuxième temps nous expliciterons les dynamiques d'étalement urbain et de sa production d'un espace périurbain, dans le but d'en tirer des conclusions quant aux logiques profondes ainsi que contemporaines. Dans un troisième temps, nous verrons à travers l'expression de la domination automobile, les confrontations de ces figures de ville et notamment de l'impact qu'elles ont sur les mobilités actives à travers le concept de coupure urbaine.

Partie 1

-

Ville durable et ville périurbaine : enjeux, adéquations et oppositions

I. Développement durable et EcoQuartier

1. La montée en puissance du développement durable

a) Le concept d'écologie

La prise en compte de l'environnement dans les opérations d'aménagements regroupe un ensemble sémantique très large : on parle de développement durable, d'urbanisme durable, aujourd'hui de transition écologique, de résilience, d'adaptation au changement climatique... Cet ensemble de notions et de concepts naît de prime abord sous la constitution et la reconnaissance de l'écologie en tant que discipline.

Dans son article « aux origines de l'écologie »¹, Patrick Matagne montre que ce concept naît sous la plume d'un scientifique allemand Ernst Haeckel² en 1866. Haeckel définit ce concept comme « la totalité de la science des relations de l'organisme avec l'environnement, comprenant au sens large toutes les conditions d'existence »³.

Cette définition pose les bases de la complexité de cette discipline en cela qu'elle revêt des dimensions scientifiques, politiques, sociales, sociétales et philosophiques autour de la relation homme-nature. Néanmoins ce concept prend son essor dans le milieu du 20^{ème} siècle et se traduit par la prise de conscience de l'impact des activités humaines sur son environnement et notamment des externalités négatives de l'industrialisation (particulièrement de la pollution), de l'intensification de l'utilisation de nos ressources naturelles. Matagne en reprenant les propos de Donald Worster montre que cette prise de conscience constitue l'entrée dans « l'âge écologique »⁴.

b) Définition et prise en compte politique

Cette entrée dans l'âge écologique se traduit par la montée en puissance de la prise en compte de l'écologie au niveau politique et des rassemblements internationaux.

En 1972, la première conférence de l'ONU sur l'environnement humain à Stockholm aboutit à une déclaration commune sur les devoirs de l'humanité envers l'environnement et permet la création du Programme des Nations Unies pour l'Environnement⁵ entraînant la création d'agences nationales de protection de l'environnement.

¹ MATAGNE, Patrick. *Aux origines de l'écologie*. Innovations, 2003/2 (no 18), p. 27-42.

² Ernst Haeckel est un zoologiste et embryologiste allemand né en 1834 et mort en 1919, c'est un grand défenseur de la pensée darwinienne.

³ Matagne Patrick cite HAECKEL, Ernst. *Generelle Morphologie der Organismen*, vol.2,1866, p.286

⁴ Matagne Patrick cite WORSTER, Donald. *Les pionniers de l'écologie, Une histoire des idées écologiques*. Sang de la terre, Paris, 1992, p.365.

⁵ Le PNUE est la plus haute autorité environnementale au sein des Nations Unies permettant de promouvoir le développement durable au niveau mondial au sein des institutions en apportant un soutien scientifique et technique.

Egalement, en 1972, le Club de Rome⁶ alerte sur les dangers de la croissance économique et démographique à travers le rapport Meadows⁷ intitulé « *The limit to Growth* » et prône une croissance 0.

En 1980 le terme « sustainable development » apparaît à travers les ONG environnementales comme le PNUE, l'UICN⁸ et WWF⁹ qui aboutit à sa popularisation en 1987 avec le rapport Brundtland intitulé « Notre avenir à tous » qui va trouver son écho en France sous le terme de développement durable. Le rapport Brundtland popularise également les trois piliers du développement durable : l'économie, l'écologie et le social à travers sa définition du développement durable qui constitue : « *un mode de développement qui répond aux besoins des générations présentes, sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* »¹⁰

Néanmoins si la prise en compte de la préservation de l'environnement continue, on s'aperçoit de la réticence à s'écarter du modèle de croissance. En effet, là où le Club de Rome prône une réduction radicale de la croissance pour pallier aux problématiques environnementales, le rapport Brundtland sous-entend que l'adéquation entre croissance économique et respect de l'environnement est possible.

En 1988, le Groupe d'Experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est créé, ayant pour mission de mesurer de manière scientifique les impacts de l'activité humaine sur l'environnement notamment en évaluant et synthétisant les différents travaux de recherche portant sur la question du changement climatique.

La conférence de Rio en 1992 entre les 173 pays présents, amène à une adoption de l'Agenda 21 comportant 27 principes que les collectivités devront mettre en place à leur échelle. Ces principes découlent directement de la définition donnée de développement durable, en ce sens qu'ils s'expriment à travers trois axes principaux, que sont la protection de l'environnement, la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale et la production de biens et services durables.

⁶ Le Club de Rome est une association internationale non politisée regroupant intellectuels, scientifiques, économistes et industriels pour réfléchir aux problématiques planétaires et notamment de l'impact de nos sociétés.

⁷ Le rapport Meadows est un rapport commandé par le Club de Rome au Massachusetts Institute of Technology (MIT) qui à travers un programme algorithmique prédit l'effondrement sociétal de par notre croissance économique et démographique.

⁸ L'Union Internationale pour la Conservation de la Nature classe les espèces animales et végétales selon leur degré d'extinction en précisant les espèces menacées.

⁹ Créée en 1961 le World Wildlife Fund est l'une des plus grandes organisations environnementales.

¹⁰ Citation de Mme Gro Harlem Brundtland, Première Ministre norvégienne (1987)

En 1994, la charte des villes européennes pour un développement durable est adoptée à Aalborg rassemblant 32 pays européens qui signent une déclaration reconnaissant leur responsabilité dans les problématiques environnementales.

« Nous comprenons qu'aujourd'hui notre mode de vie urbain, et en particulier nos structures - répartition du travail et des fonctions, occupation des sols, transports, production industrielle, agriculture, consommation et activités récréatives - et donc notre niveau de vie, nous rendent essentiellement responsables des nombreux problèmes environnementaux auxquels l'humanité est confrontée. Cela est d'autant plus vrai que 80% de la population européenne vit dans des zones urbaines. »¹¹

Cette Charte permet également le développement d'Agenda 21 locaux marqueur d'une déclinaison de la traduction des enjeux de grandes échelles (Sommet de Rio) à un niveau de plus en plus contextualisé. Cela marque l'appropriation au niveau local des enjeux du 21^{ème} siècle. La conférence d'Aalborg permet également la constitution d'un réseau de villes durables avec le lancement de la campagne des villes durables européennes.

Cette charte d'Aalborg marque le changement de perception de la nature. La conception hygiéniste de la nature (issu de l'urbanisme moderniste et de la Charte d'Athènes) se voit remplacée par une conception qui met l'environnement (et de fait la nature) au cœur des préoccupations. On aperçoit un recentrage du contexte environnemental (à travers une attitude patrimoniale) et une volonté de réduire les déplacements dans l'espace urbain. Elle marque également la prise en compte de la société civile dans l'urbanisme, que l'on nomme aujourd'hui l'urbanisme participatif. C'est également une conception de l'espace urbain comme une mixité des fonctions et des usages et non plus une sectorisation de ceux-ci par la pensée moderniste. On retrouve toujours, de fait, nos trois piliers du développement durable.

Pour résumer on peut estimer que la naissance et la montée en puissance du développement durable est à la jonction de trois phénomènes majeurs :

- un portage militantiste très fort de la société civile et d'intellectuels engagés exprimant un rejet de la société capitaliste, une dénonciation des inégalités économiques mais aussi sociales et culturelles qui s'exprime notamment en France en mai 68.
- la montée de sa prise en compte par le monde scientifique mais également de l'utilisation de la société scientifique internationale comme support des politiques publiques. On peut citer notamment la constitution du PNUE en 1980 et du GIEC en 1988. C'est également la montée de l'analyse de phénomène de réchauffement climatique et de sa prise en compte.

¹¹ La Charte d'Aalborg, 1994. Site internet de l'Association Adéquation.

- A cela s'ajoute des événements majeurs marquant montrant les dangers et limites de notre modèle économique comme les chocs pétroliers de 1973 et 1979, de catastrophes écologiques qui viennent effriter la croyance aveugle dans le progrès dont l'explosion nucléaire de Tchernobyl en 1986 en est le parfait exemple ainsi que les marées noires de 1969 et 1976 véritables catastrophes écologiques.

c) L'accroissement de la préoccupation

Cet historique de la préoccupation écologique témoigne néanmoins d'une emprise forte des institutions, non pas dans le sens où elles traitent les questions écologiques de manière poussée (souvent bien reléguées derrière les préoccupations économiques), mais de par leur poids de décision et du peu de la prise en compte de la voix citoyenne. L'écologie est également un domaine préalablement d'expertise qui a enjoint une sensibilisation lente auprès des publics.

Néanmoins aujourd'hui un renversement s'est effectué dans le portage écologique : la question écologique se dote depuis d'une dizaine d'année d'un portage militantiste de plus en plus fort et notamment par la jeunesse. Egalement les événements majeurs marqueurs de la dégradation environnementale à grande échelle sont de plus en plus visibles et de plus en plus dévastateurs : l'accident nucléaire de Fukushima au Japon en 2011 ou les incendies ravageant des millions d'hectares en Australie en 2019 en sont de parfait exemples.

L'exemple le plus prégnant d'une prise en main de l'écologie par la société civile est la constitution de la première marche pour le climat le 21 septembre 2014 avant le sommet de l'ONU dans différentes capitales mondiales dont Paris. Des marches sont effectuées avant les sommets institutionnels comme la COP21 en 2015 et sont de plus en plus régulières.

Preuve de ce changement portée par une voix populaire, le politique s'adapte et fait de ces questions contemporaines, les axes principaux de sa réélection.

Le second tour des municipales, malgré une abstention record de 60% environ¹², a marqué une conquête des grandes métropoles française par les mouvements écologiques comme Bordeaux, Lyon et Strasbourg. L'écologie a aussi conquis les villes moyennes comme Poitiers, Tours, Besançon, Tours. Des scores importants ont aussi été effectués face à des maires sortants comme à Lille et à Toulouse où l'issue politique a été incertaine.

Cette pression écologique grandissante permet également d'induire la politique à tenir pour les maires de tout bord politique en illustre la phrase de martine Aubry suite à sa victoire difficile déclarant qu'elle compte : « aller encore plus vite dans la transition écologique.

¹² ROGER, Patrick. *Au second tour des élections municipales 2020, abstention record et percée écologiste*, Le Monde, 29 juin 2020.

J'ai entendu, je l'ai entendu encore plus fort, le message sur la nécessité de cette transition écologique. »¹³.

Les prises politiques apparaissent plutôt frileuses au vue des enjeux majeurs de notre siècle et des impacts sur les générations futures et les actions concrètes en la matière ont du mal à émerger. Dans ce passage à l'action marquée par le Sommet de Rio et du bousculement des préceptes modernistes par la charte d'Aalborg, la loi de Solidarité pour le Renouvellement Urbain¹⁴ en 2000 et les lois Grenelle I¹⁵ et II¹⁶ marquent la volonté législative durable française. C'est dans cette temporalité là qu'un objet urbain va se développer et agiter les collectivités : L'EcoQuartier.

2. L'EcoQuartier

Au même titre que du concept de développement durable, l'EcoQuartier se traduit par un flou sémantique, néanmoins Souami Taoufik expose dans son livre « EcoQuartiers et secrets de fabrication »¹⁷ qu'un consensus existe autour de la notion d'écoquartier pour les acteurs de l'aménagement allant des responsables politiques aux techniciens, experts et observateurs. Ce consensus se traduit par un panel de techniques centrées autour de la réduction des consommations énergétiques et d'une amélioration des isolations et d'équipements spécifiques, la multiplication des moyens de déplacements doux pour réduire la pollution et l'amélioration de l'écoulement des eaux pluviales.

Nous allons de fait écartier la réflexion sémantique et utiliser la typologie développée par Taoufik Souami pour exprimer la posture théorique de l'EcoQuartier. Il définit ainsi trois périodes d'EcoQuartier et trois modèles qui y sont associés.

Le premier type d'EcoQuartier est la cristallisation même du militantisme de la première ère de l'entrée dans l'âge écologique, et concerne les projets des années 80. Désigné sous l'appellation de « proto-quartier durable » par Souami, il témoigne d'une inscription géographique en campagne principalement. Les acteurs de l'aménagement de ces quartiers sont des militants écologiques «[...] convaincus de l'importance d'une approche écologique de la construction et de l'aménagement. »¹⁸. Chose très importante également,

¹³ BOUTEILLER, Julien. *Martine Aubry réélue à Lille : ce qu'elle a promis dans son programme*, Lilleactu' 30 juin 2020.

¹⁴ La loi SRU en plus de développer le modèle de la densité, entraîne la création du PADD dans les PLU

¹⁵ La loi Grenelle I recommande un EcoQuartier avant 2012 pour toutes les villes ayant un programme de développement de l'habitat significatif

¹⁶ La loi Grenelle II engage un verdissement des documents de planification notamment en forçant la prise en compte de la Trame Verte et Bleue, du Plan Local d'Habitat et du Plan de Déplacement Urbain.

¹⁷ SOUAMI Taoufik. *Ecoquartiers secret de fabrication : analyse critique d'exemples européens*. Paris, «Les Carnets de l'Info », 2009, 207p.

¹⁸ Ibid. p. 23

c'est le projet qui est essentiel et le lieu d'implantation est choisi après constitution du projet.

Le second type d'EcoQuartier, symbole des années 90, « [...] fonde le modèle nord – européen et confirme son image de performance environnementale »¹⁹ et marque la deuxième ère de l'âge écologique par la prise en compte politique et l'implication scientifique autour du développement durable. Souami le désigne sous l'appellation de « prototype du quartier durable » se caractérisant par son aspect exceptionnel. Il se constitue souvent suite à des événements urbanistiques majeurs, foyers d'initiation de ces quartiers²⁰, ils bénéficient d'une communication très développée autour des engagements du développement durable affichant des objectifs ambitieux et permettant de montrer une posture d'excellence. Les montages financiers et institutionnels sont exceptionnels, ces quartiers étant vus comme de véritable laboratoire d'innovation technologique et de mesures concrètes de réponse au développement durable.

A partir du milieu des années 90, le troisième type d'Ecoquartier, « Le quartier type », marque la déclinaison à l'échelle locale des objectifs internationaux et européens, constituant de fait l'application de la loi Grenelle 2 dans les collectivités : « *les projets d'aménagement écologique français du début des années 2000 s'ancrent dans l'intégration progressive des préceptes de la ville durable au sein des modes de production ordinaires et dominants de l'urbain* ». ²¹ Ce sont des projets initiés de manière classique par les acteurs de l'aménagement, intégrant néanmoins des objectifs de qualité environnementale. Les projets s'étalent sur des durées de constructions plus longues dans des dimensions plus modestes. Les modes de production sont plus modestes s'inspirants des acquis des prototypes de quartiers durables.

3. Le label EcoQuartier

a) Définition

Si la posture théorique de l'objet d'EcoQuartier peut nous renseigner sur des différences typologiques, sa définition n'est pas aisée. Néanmoins la portée politique de l'EcoQuartier est, elle, indéniable.

Cette appellation « EcoQuartier » devient une labellisation en 2009 par le biais du « concours EcoQuartier » lancé par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Cela représente 160 dossiers déposés en 2009, 394 dossiers en 2011 et 500

¹⁹ Ibid. p. 26

²⁰ Exposition universelle à Hanovre, exposition B001 à Malmö, Jeux olympiques à Londres, candidature jeux olympiques à Paris

²¹ RENAULD, Vincent. *Fabrication et usage des écoquartiers français : éléments d'analyse à partir des quartiers De Bonne (Grenoble), Ginko (Bordeaux) et Bottière-Chénaie (Nantes)*. Thèse : Architecture, aménagement de l'espace. INSA de Lyon, 2012. Français. ffNNT : 2012ISAL0052ff. fftel-00743357f

collectivités investies en 2014²². L'EcoQuartier constitue « une part significative et croissante de la production française de logements » avec « plus de 300 000 logements mis en chantier en 2010 ». ²³ Selon les chiffres du Ministère de la transition écologique et solidaire, c'est aujourd'hui 161 Ecoquartiers titulaires du label étape 2, 68 titulaires du label étape 3 et 6 titulaires du label étape 4 et 235 674 logements construits ou rénovés dans le cadre de ces opérations. ²⁴

Les étapes de l'EcoQuartier sont divisées en 4 parties « correspondant aux différents stades du projet : l'idée, et la conception, la mise en chantier, la vie de quartier, et son amélioration continue avec et pour ses usagers ». L'étape 1 constitue le quartier en projet, l'étape 2 le quartier en chantier, l'étape 3 le quartier livré et l'étape 4 le quartier confirmé. Comme cité sur le site du gouvernement²⁵, l'EcoQuartier se dote depuis 2012 « d'une charte de 20 engagements regroupés en 4 dimensions »

« Le référentiel EcoQuartier est à la fois un outil méthodologique et un outil de capitalisation qui permet d'identifier les dispositifs innovants ou exemplaires pour chacun des engagements. »²⁶, c'est donc en même temps un processus de travail autour des thématiques de la ville durable et un recueil de « bonnes pratiques » pour les collectivités. Participer à ce label est également un moyen d'accéder à un réseau de professionnels autour des mêmes thématiques, de bénéficier de partenariats et de formations gratuites pour les fonctionnaires.

b) Les axes du référentiel

Quatre axes sont majoritaires dans ce référentiel :

- une démarche de « Processus » venant structurer et expliciter la mise en forme, la réalisation du projet et le système de gouvernance, du lien avec les habitants de ce quartier.
- une démarche « Cadre de vie » qui se porte sur l'aspect social en cherchant à promouvoir la solidarité et le lien social. C'est également les préceptes d'un cadre de vie agréable pour les individus et des usages en lien avec le respect de l'environnement
- une démarche « Développement territorial » qui porte sur la mixité des fonctions, du dialogue entre quartier d'habitation et entreprise, du lien économique entre le quartier et son territoire.

²² RENAULD Vincent. *Fabrication et usage des écoquartiers : essai critique sur la généralisation de l'aménagement durable en France*. Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes, 2014, 122p.

²³ Ibid. p.15

²⁴ Site officiel du Ministère de la Transition écologique

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid.

- une démarche « Climat et Environnement » qui se porte non seulement sur la régulation des consommations humaines inhérentes au quartier mais également de sa résilience face aux événements climatiques, ainsi que d'une inclusion de la biodiversité et des moyens d'assurer son développement.

Ces axes se traduisent par des engagements spécifiques se voulant constitutifs d'objectifs ambitieux dans la production d'un urbanisme durable. Ces objectifs se basent quant à eux sur des indicateurs d'évaluation à la fois quantitatifs et qualitatifs développés par des organismes de recherche comme le Centre Scientifique et Technique du bâtiment, le Centre National de la Recherche Scientifique, le Cerema²⁷ etc...

c) EcoQuartier, figure de la « ville d'hier »?

Comme nous l'avons vu, la question écologique a fondé l'idéologie d'une ville durable. Néanmoins les axes de réflexions de la ville durable reposent sur des préceptes déjà connus et témoins d'un urbanisme historique.

Dans son livre « L'invention de la ville »²⁸, Yves Chalas exprime la figure de « la ville d'hier » : « La ville d'hier est la ville de la densité et, de ce fait, elle est également la ville de la proximité, la ville de la mixité et, toujours selon cette logique où tout se tient, elle est et ne peut être que la ville du quartier et du centre-ville unique, puissant et attractif, en ce que ces deux composantes, le quartier et le centre-ville traditionnel, incarnent, là encore à mi-chemin entre la réalité la plus concrète et la pure utopie, l'unité, la densité, la proximité et la mixité tant fonctionnelle que sociale. »²⁹

Cette définition trouve un écho retentissant dans notre explication de l'EcoQuartier non seulement dans le sens où on retrouve sa propension à se situer entre « la réalité la plus concrète et la pure utopie » mais également dans le sens où il s'appuie sur la recherche de proximité à travers la mixité et la densité, reconsidérant donc une mobilité de proximité.

La mixité se divise en deux notions, la mixité sociale et fonctionnelle :

- « La mixité sociale fait référence à la coexistence sur un même espace de groupes sociaux aux caractéristiques diverses. Érigée en objectif politique, elle renvoie à un idéal de société qui préserverait la cohésion nationale et garantirait l'égalité des chances»³⁰. Ces caractéristiques diverses sont celles des revenus par ménage, de taille de ménage et d'âge³¹ de ces ménages.

²⁷ Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

²⁸ CHALAS, Yves. *L'invention de la ville*. Anthropos/Economica, pp.199, 2003.

²⁹ Ibid.

³⁰ SELOD, Harris. *La mixité sociale : le point de vue des sciences économiques: Les gagnants et les perdants de la ségrégation*. Informations sociales, 2005/5 (n° 125), p. 28-35. doi:10.3917/inso.125.0028.

³¹ On parlera de mixité intergénérationnelle

- La mixité fonctionnelle s'oppose au fonctionnalisme de la Charte d'Athènes qui implique une séparation des fonctions d'habitation, de loisir et de travail reliée par la fonction circulatoire. Elle a pour but de rassembler les fonctions urbaines majoritaires dans une optique de diminution des distances entre celles-ci, renforcer la centralité urbaine d'un espace.

La densité urbaine, notion beaucoup plus floue et exprimant un rapport mathématique peut être définie comme exprimant « [...] un rapport théorique entre une quantité (nombre d'habitants, nombre d'emplois, de logements ou encore un nombre de m² de plancher par exemple) et l'espace occupé (surface de terrain brute ou nette). Il n'existe donc pas une seule densité urbaine. De même, la densité ne prend de réelle signification que si elle est rapportée à une échelle de référence et des densités ne peuvent être comparées entre elles que si elles mesurent la même chose et à une même échelle. »³². Dans un contexte d'EcoQuartier on parlera souvent en termes d'habitant ou de logement au m², cette densité se veut la plus haute possible tout en préservant une nature diverse et importante ainsi que des aménités urbaines agréables pour les habitants.

La mixité et la densité sont des notions utiles pour traduire une concentration des fonctions ainsi que des populations dans un espace pour répondre à une logique de concentration, de rentabilité de l'espace et d'une proximité généralisée. Ces notions font écho à la « ville des courtes distances » ou ville compacte, d'une ville où « L'optique est de considérer l'espace comme une ressource rare et de conduire des politiques visant à l'économiser. La densité gagnée grâce à l'usage plus intensif de l'espace urbain permet de limiter les besoins de mobilité, ainsi que la consommation énergétique des villes. Elle génère aussi des économies substantielles de viabilisation et desserte. »³³.

Ces concepts de proximité, de ville des courtes distances, de densité, de mixité ont surgi face à la constatation d'un étalement urbain des villes. D'une croissance urbaine sans précédent en l'espace d'un siècle répondant à une explosion démographique, une montée en confort des pays occidentaux et des mécanismes capitalistes qui trouvent leur expression profonde dans la ville.

Il est de fait intéressant de voir comment les dynamiques d'étalement urbain se sont développées, celui-ci étant un des problèmes majeurs auquel essaie de répondre l'urbanisme durable. Nous verrons également le phénomène de périurbanisation producteur d'un espace périurbain permettant de comprendre non seulement les notions affiliées mais également cet espace dans lequel se situe notre objet d'étude.

³² DUQUE GOMEZ, Catalina. *Densité urbaine*. Site internet, Cités Territoires et Gouvernance (CITEGO). décembre 2015.

³³ EMELIANOFF, Cyria. *La ville compacte*. Site internet dialogues, propositions, histoires pour une citoyenneté mondiale (dph), 2001.

II. Périurbanisation, étalement urbain, de quoi parle-t-on ?

1. Historique et définition des notions

a) Processus d'éclatement à un processus de dépassement

Les phénomènes d'étalement urbain et de périurbanisation sont avant tout les conséquences d'un phénomène ancré historiquement, de l'éclatement des villes anciennes.

De manière générale on distingue trois phases de l'étalement urbain en France. La première phase correspond au débordement de la ville sur ses faubourgs du fait de l'industrialisation grandissante des villes, au milieu du 19^{ème} siècle, entraînant une croissance démographique importante : « Les populations affluent vers les villes pour y trouver un emploi, dans l'industrie ou dans le commerce, mais également dans une économie urbaine en développement rapide. »³⁴

Cette première forme d'étalement radioconcentrique, Emmanuel Ravalet dans sa thèse « Ségrégation urbaine et mobilité quotidienne »³⁵ en parle comme un phénomène « d'implosion et d'explosion »³⁶ : d'accueil de la population dans la ville pré-établie puis d'explosion des limites anciennes.

La deuxième forme de cet étalement qui prend naissance dans la ville industrielle est celle de l'urbanisation en doigts de gant selon les importants axes de transports. L'économie qui s'est établie et la rationalisation toujours grandissante de la production industrielle conduit aux phénomènes de spécialisation et de sectorisation des activités économiques dans une logique de diminution des coûts de productions, d'amélioration de la vitesse et du volume de production allant de pair avec la consommation de masse grandissante.

La troisième forme de cet étalement urbain est celle de la tâche d'huile qui correspond *in fine* à l'éclatement de la ville industrielle par le développement de la voiture particulière mais également de la diffusion d'une culture urbaine, d'un mode de vie particulier qui est celui « d'une démarcation spatiale accrue entre résidence et emploi, et un mode de consommation basé sur la famille nucléaire et la maison unifamiliale. »³⁷

Les phénomènes de globalisation et d'expansion du capitalisme mondialisé va engendrer « [...] de nouvelles organisations de la production des biens. Ce qui se traduit par des changements dans les processus de fabrication, la segmentation des tâches et leur

³⁴ RAVALET, Emmanuel. *Ségrégation urbaine et mobilité quotidienne, une perspective internationale*. Etudes de cas à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal. Thèse Economies et finances. Université Lumière - Lyon II; Institut National de la Recherche Scientifique de Montréal, 2009. Français. fftel-00634505f

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid. p.19.

³⁷ Ibid. p.20.

dispersion à travers le monde. »³⁸. A l'échelle des villes on parle alors de métropolisation, celles-ci rentrant dans un système de compétition à la fois nationale et mondiale, de hiérarchie urbaine. Les villes deviennent alors des entités capables de rassembler des pouvoirs économiques, culturelles, politiques, sociaux toujours plus grands, toujours plus magnétiques pour les flux. On parle alors de phénomène de métropolisation se caractérisant « [...] par une augmentation du poids des grandes villes dans la distribution de certaines fonctions, notamment la concentration de services supérieurs considérés comme un indicateur essentiel d'une métropole, en tant que centre de commandement. »³⁹.

Les villes entrent alors dans un phénomène de dépassement de l'espace physique, elles essayant de se connecter à un réseau toujours plus globalisé dans les échanges, qui ne se base plus sur la seule proximité physique : « Le processus métropolitain se caractérise par une accentuation des relations entre les principales agglomérations dans lesquelles les phénomènes de connectivité ont tendance à prévaloir sur les relations de proximité »⁴⁰.

C'est également l'entrée dans ce que Castells nomme la cité informationnelle d'une société de flux : « Les flux d'information accompagnent les flux financiers mais aussi le flux des innovations. De ces échanges électroniques naît une nouvelle forme urbaine : la cité informationnelle. »⁴¹

Le monde de « L'informationnalisme est un système techno-économique résultant de l'interaction entre les technologies du savoir et de l'information et des modes d'organisation des activités économiques qui favorisent l'innovation, la flexibilité et d'adaptabilité. »⁴².

Cette conception de société de flux, de ville de flux permet bien de comprendre que les nouvelles « techniques » du 21^{ème} siècle ont permis une circulation des flux physiques ou de communications beaucoup plus rapide, tellement rapide que la distance physique n'a plus autant d'importance. La métropole s'accompagne donc très bien d'une perte de densité et d'une distension du lien physique selon des logiques métropolitaines encourageant donc à son tour les dynamiques d'étalement urbain.

Dans cette logique de dépassement toujours plus croissant, une quatrième forme de l'étalement urbain se dégage en un mitage des zones rurales.

³⁸ CERTU. *Le processus de métropolisation et l'urbain de demain*. Entretiens du Certu, collection essentiel n° 15. Décembre 2013.

³⁹ ELISSALDE, Bernard. *Métropolisation*. Site Hypergé. Samedi 11 mai 2019.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ DESBOIS, Dominique. CASTELLS Manuel. *La société en réseaux. L'ère de l'information*. Tome 1. Revue française de sociologie. 1999, 40-4. pp. 773-776.

⁴² Ibid.

b) Causes de l'étalement urbain

Les causes de l'étalement urbain sont non seulement multiples mais s'entremêlent également en autant de «[...] facteurs micro- et macro-socio-économiques [qui] interagissent : les moyens de transport, le marché foncier, les préférences individuelles de localisation résidentielle, les évolutions démographiques, l'attractivité des régions urbaines, et l'application de politiques de planification d'utilisation des sols aux échelles locale et régionale. »⁴³

Moteurs de l'étalement urbain [20]		
<p>Facteurs macro économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Croissance économique • Mondialisation • Intégration européenne <p>Facteurs micro-économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du niveau de vie • Coût du foncier • Disponibilité de terres agricoles bon marché • Compétition entre municipalités 	<p>Facteurs démographiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Croissance démographique • Augmentation de la taille du ménage <p>Préférences résidentielles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus d'espace par personne • Préférences de logement <p>Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possession d'une automobile • Disponibilité des routes • Coût faible du carburant • Mauvaise qualité des transports 	<p>Problèmes urbains</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise qualité de l'air • Bruit • Appartements petits • Insécurité • Problèmes sociaux • Manque d'espaces verts • Mauvaise qualité des établissements scolaires <p>Cadre réglementaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faible planification d'utilisation du sol • Faible mise en œuvre des plans • Manque de coordination verticale et horizontale

Figure 1 Moteurs de l'étalement urbain

Ce tableau issu d'une synthèse documentaire « L'étalement urbain »⁴⁴ nous permet de résumer notre propos historique et de nous concentrer sur deux causes principales à l'étalement urbain : ce que Ravalet conclut comme étant le développement de la technique et de la mobilité.

Emmanuel Ravalet montre que l'évolution de la technique est au cœur de l'étalement urbain et de ses formes. Son raisonnement prend une résonance particulière dans les propos de Choay qui considère que « Dans le champ de l'aménagement spatial, l'incidence des progrès techniques s'est traduite par la généralisation et la consécration d'un "urbanisme de réseaux" » et qu' « Il s'agit, en effet, d'une logique de branchement : les réseaux (fluides, énergie, transports, information) constituent le dispositif sur lequel il suffit à n'importe quel établissement humain – minuscule ou gigantesque, singulier et isolé ou agrégé d'unités innombrables – de se brancher pour pouvoir fonctionner. »⁴⁵.

⁴³ LAUGIER, Roger. L'étalement urbain en France. Synthèse documentaire. Février 2012.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ CHOAY, Françoise. *Une mutation à l'œuvre*. Article dans Techniques, Territoires et Sociétés n°35. p.43-50.

Cet urbanisme de réseau, cette métropolisation des villes est la transformation de ce que présente Ravalet de la technique. On passe selon Choay à une technique prothétique dans le sens que la technique n'est plus celle du rapport entre l'Homme et son monde mais impose « des médiations » entre.

Choay conclut sur une disparition de ce qui fait ville, de la généralisation de l'urbain et de la disparition de l'individu à l'espace physique. Castells lui a une vision en termes de processus de domination. Qui dit dynamique de pouvoir, dit hégémonie d'une forme de pouvoir (phénomène de métropolisation) mais dit aussi résistance à cette forme de pouvoir qu'il nomme « identité-résistances ». C'est ce qu'il remarque notamment dans l'affirmation de lieux fondés sur la proximité.

Cette conception de penser la ville en termes de flux permet donc non seulement de mieux appréhender les problématiques de perte de lien avec l'espace de proximité mais également de considérer de nouveaux lieux comme des lieux de résistances. La mobilité comme cause profonde de l'étalement urbain sera développée en troisième partie sur la domination automobile.

c) Définition de l'étalement urbain et problématiques contemporaines

L'étalement urbain est un problème contemporain du fait de plusieurs logiques concomitantes. C'est un marqueur de la perte de densité des zones urbanisées mais également de déséquilibre macroscopique en termes de démographie. Guillaume Sainteny, explique qu'« On parle donc d'étalement urbain quand le processus d'urbanisation conduit à une diminution de la densité des zones urbanisées, du fait du développement de zones d'urbanisation peu denses en périphérie des pôles urbains et/ou, parfois, d'une diminution de la population en centre-ville. »⁴⁶.

C'est un marqueur d'inégalités sociales en termes de logement et du délaissement des centres-villes anciens. L'étalement urbain s'explique « par l'insuffisance et l'inadaptation de l'offre de logements par rapport à la demande dans les métropoles ou villes moyennes, et par une propension des acteurs de la construction à opter pour la périurbanisation au détriment de l'intensification et du renouvellement des cœurs d'agglomération ou des centres bourgs, essentiellement pour des raisons de faisabilité opérationnelle et financière et du souhait des ménages de disposer d'espaces généreux. »⁴⁷

C'est également un marqueur de l'impact de l'activité humaine sur son environnement soulevant les enjeux écologiques : « Moteur de l'artificialisation,

⁴⁶ SAINTENY, Guillaume. *L'étalement urbain*. RESPONSABILITÉ & ENVIRONNEMENT N° 49 JANVIER 2008.

⁴⁷ Définition du site du Ministère de la Cohésion des Territoires et des relations avec les collectivités territoriales

l'étalement urbain contribue au recul des terres agricoles et des milieux naturels ; il participe à la perturbation du cycle de l'eau, au mitage des paysages et à la fragmentation des milieux. Il induit par ailleurs l'augmentation des déplacements et participe ainsi à un regain d'émission de gaz à effet de serre »⁴⁸.

On rejoindra cette définition très synthétique : « [...] l'étalement urbain peut alors être défini comme étant l'expansion démesurée des villes, et la surconsommation de ressources qui y est associée, situation résultant de la multiplication des espaces urbains de basse densité, non seulement dans le champ du résidentiel, mais aussi dans les domaines commercial et industriel. »⁴⁹.

Si l'étalement urbain est tout le sujet de « la ville émergente », c'est également un phénomène qui se poursuit aujourd'hui. Ainsi l'INSEE⁵⁰ fait le constat d'une croissance de 0.6% de la population des communes peu denses : « Ces communes peu denses, peuplées pour 90 % d'entre elles de 200 à 3 000 habitants, se situent pour plus de la moitié (56 %) dans les couronnes périurbaines des principales agglomérations. »⁵¹. De plus, le solde migratoire de ces espaces sont portés par l'attractivité que ceux-ci représentent pour les populations : « les habitants qui s'y installent sont plus nombreux que ceux qui les quittent. »⁵²

Les communes très denses et denses se stabilisent autour d'une croissance de 0.4% par an entre 2007 et 2017 néanmoins les communes densément peuplées affichent un solde migratoire négatif de -0.4%. La croissance de population des espaces densément peuplés s'explique donc par un solde naturel positif, du rallongement de la durée de vie. Alors que les communes peu denses et très peu denses affichent un solde migratoire positif (de 0.5% pour les communes peu denses).

2. La périurbanisation au cœur du phénomène d'étalement urbain

La notion d'étalement urbain est fortement rattachée à celle de « périurbanisation », celle-ci comme le pointe Lionel Rougé dans son article : « Notion en débat : périurbanisation »⁵³ : « La périurbanisation a d'abord été une description de l'étalement

⁴⁸ Commissariat général au développement durable, service de l'observation et des statistiques. *L'étalement urbain*. RéférenceS, juin 2010.

⁴⁹ SIMARD, Martin. *Étalement urbain, empreinte écologique et ville durable. Y a-t-il une solution de rechange à la densification ?* Cahiers de géographie du Québec, 2014, 58 (165), 331–352.

⁵⁰ Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.

⁵¹ VALLES, Vincent. Une croissance démographique marquée dans les espaces peu denses. INSEE Focus, n°177, paru le 30/12/2019.

⁵² Ibid.

⁵³ ROUGE, Lionel. *Périurbanisation*. Géoconfluences, mars 2018.

urbain et de la consommation d'espace par l'extension de habitat individuel, avant de faire l'objet, en France, d'une définition statistique par l'Insee. »⁵⁴

Si l'étalement urbain permet d'identifier le phénomène dans son sens global, d'y affirmer sa rapidité, ses enjeux et impacts au sens macroscopiques, la notion de périurbanisation renseigne donc sur la manière d'urbanisation, via les franges périphériques. De ce fait la périurbanisation n'est pas la même selon les époques, elle est de ce fait totalement mouvante et changeante : la périurbanisation du 19^{ème} siècle n'a rien avoir avec les dynamiques d'après-guerre par exemple. Elle revêt de ce fait, un caractère contemporain et moderne.

La définition statistique de l'Insee d'espace périurbain est contenue dans la définition d'une aire urbaine : « Une aire urbaine ou "grande aire urbaine" est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. »⁵⁵.

Le périurbain se comprend donc comme un espace géographique fortement lié avec le centre urbain attractif en termes d'emplois. Selon la définition de l'INSEE, on s'aperçoit que le périurbain est un espace qui se définit par son opposition à la ville des courtes distances vue en première partie car structurée par des mobilités pendulaires importantes. Il convient néanmoins de creuser les caractéristiques de cet espace.

a) Un espace d'entre-deux

La définition du « périurbain » donnée par le site « hypergéogé » insiste sur sa condition de « [...] situation d'entre deux entre l'espace rural et la *banlieue*. »⁵⁶

Elle permet de définir le périurbain comme un espace géographique flou et transitoire se situant (de manière schématique) vis-à-vis d'espaces eux plus clairs et identifiables, le schéma exposé⁵⁷ par Antoni permet de mieux comprendre cette disposition :

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Site de l'Insee, définitions méthodes et qualité. *Base des aires urbaines*.

⁵⁶ BERROIR Sandrine, Fleury Antoine. Périurbain. Site Hypergéogé. 13 janvier 2016.

⁵⁷ ANTONI, Jean-Philippe. *L'étalement urbain*. Gabriel Wackermann. La France en villes, Ellipses, pp.164-176, 2010.

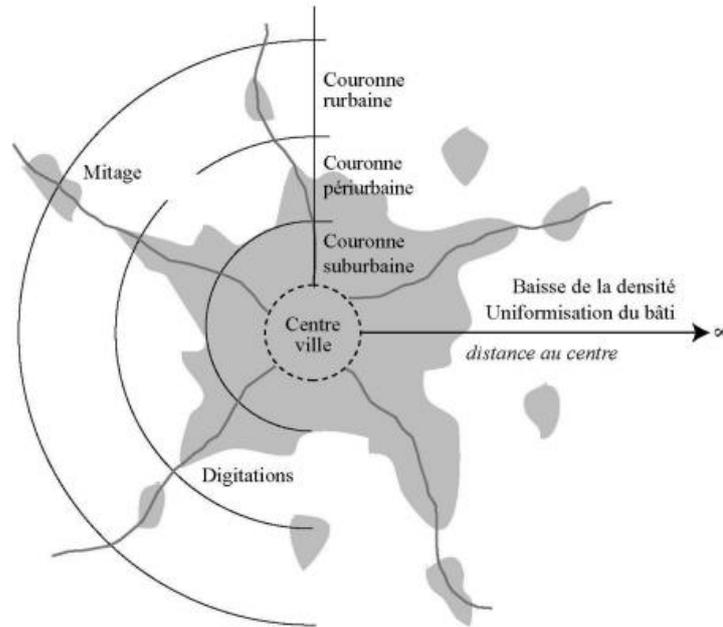


Figure 2 Formes urbaines et étalement

- le centre-ville ancien correspondant à la ville d’hier selon Chalas.
- le « suburbain », pour reprendre les propos d’Antoni, est constitué des banlieues proches (lieu de prédilection des Grands Ensembles).
- le rural voire avant ça le rurbain selon Roux qui y voit un espace marqué par sa proximité avec un « centre urbain et subissant l’apport résidentiel d’une population nouvelle, le plus souvent urbaine, zone caractérisée par la subsistance d’un espace non urbanisé très largement dominé »⁵⁸.

Les propos d’Antoni concluent également sur l’aspect transitoire du périurbain : « Entre le suburbain et le rurbain, le périurbain ressemble donc à un espace transitoire que le processus d’étalement a différencié du rural et du rurbain, mais n’a pas encore assimilé au suburbain »⁵⁹.

Le périurbain est donc cet espace mal défini dont la densité est inégale mais qui répond à une continuité d’urbanisation alors que le rurbain s’en détache par le phénomène accentué de mitage.

⁵⁸ GEOFFROY, Bernard. BAUER (G.) et ROUX (J. M.). *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Norois, n°94, Avril-Juin 1977. pp. 325-326.

⁵⁹ Op.cit. ANTONI, Jean-Philippe. *L’étalement urbain*.

b) La généralisation de l'urbain

Le phénomène d'étalement urbain et celui de métropolisation sont fortement liés dans le sens qu'ils convergent vers une généralisation de l'urbain. « Ainsi, la métropolisation peut être vue comme un nouveau processus de transformation généralisée de l'urbain dont le fond de scène est la globalisation de l'économie et des échanges, et dont les composantes s'articulent autour de la capacité des territoires à nouer des liens, à se connecter sur les différents réseaux d'échanges, qu'ils soient matériels ou immatériels, économiques, scientifiques ou culturels... »⁶⁰.

Nous l'avons dit, le périurbain est mouvant et contemporain, il désigne par habitude le tissu urbain qui s'est développé avec la tâche d'huile et la généralisation de la voiture. Il dénote néanmoins de la généralisation de l'urbain sur laquelle Choay s'appuie pour évoquer la mort de la ville en ce sens « [...] que la ville historique s'efface, les limites qui la rendaient lisible dans l'espace sont devenues imprécises, les constructions s'édifient à sa périphérie avec des densités où les vides ne cessent d'isoler les bâtiments, cependant que les réseaux ne cessent de se multiplier.»⁶¹.

La périurbanisation contemporaine est venue « miter » le rural existant pour l'urbaniser : un « mitage [consistant en un] un éparpillement plus ou moins anarchique des constructions dans un espace à dominante rural »⁶² conduisant à la nouvelle forme de « géotype » selon les termes d'Antoni du rurbain vu précédemment. On retrouve donc cette idée d'un urbain généralisée, d'une ville qui n'est plus mais de l'urbain qui est lui omniprésent, s'attaquant donc au dernier bastion de ce qui ne faisait pas ville : la campagne.

c) Le périurbain image de l'individualisme

Le périurbain s'accompagne d'une surreprésentation de l'habitat individuel notamment après l'échec des politiques des Grands Ensembles. Ce phénomène se base sur une conception idéologique de l'individualisme de nos sociétés modernes se traduisant par l'accès à la propriété privée, le mythe du pavillon avec jardin et du passage de la famille communautaire à la famille nucléaire. Le périurbain entretient cette image profonde du lieu résidentiel, de la « cité-dortoir » où les pratiques et usages des individus se développent sur l'ensemble du territoire.

Le processus qui a eu pour conséquence d'une fuite des populations des centre villes pollués vers une campagne aux aménités bénéfiques pour la santé mais reposant sur « des

⁶⁰ Op. cit. CERTU. *Le processus de métropolisation et l'urbain de demain*.

⁶¹ Choay citée par PINSON, Daniel. *Architecture et modernité*. Flammarion, 128 p., 1996, Dominos, Michel Serres, Nayla Farouki, 2-08-0355149-4. (hal-01128832)

⁶² Op.cit. ANTONI. *L'étalement urbain*.

pratiques régulières à la fois de la ville et des espaces « naturels » a fortement influencé la pensée urbanistique de dynamiques purement résidentielles en périphéries, les pratiques et usages se liant avec le centre-urbain.

Le point de nuance de Roux pour sa définition du rurbain est comme le souligne Antoni dans le sens que : « L'espace de la rurbanisation se différencie ainsi de l'espace périurbain par la mise en avant du caractère villageois du cadre de vie et de l'habitat qu'il contient. ».

Le périurbain est alors

3. Débat autour du périurbain

a) Notion de fragmentation

La pensée pointée du doigt dans le livre de la ville émergente est la considération par les urbanistes d'une généralisation de la ville périphérique comme une simple et irrémédiable fracture urbanistique. Mais que se cache-t-il derrière cette notion de fracture ?

La fracture renvoie au processus de fragmentation du fait qu'elle en est le résultat visible, on parlera aussi bien de fracture physique que de fracture sociale.

Dans son travail sur la fragmentation, Françoise Navez Bouchanine met en exergue deux types de fragmentations : la fragmentation sociale qui « serait le processus de désaffiliation des individus aux paradigmes de la société unie en nouvelles communauté dans des espaces »⁶³ et la fragmentation urbaine relevant selon elle de la privatisation des espaces publics et de l'étalement urbain, des processus de ségrégations et de repli sur soi de certain espaces urbain, la fragmentation politique et gestionnaire par la multiplication des échelles politiques et des phénomènes de décentralisation.

Cette notion de fragmentation est fortement liée aux principes de la globalisation du monde et de métropolisation des villes énoncés précédemment non seulement en tant que description des phénomènes : « La fragmentation est l'une des métaphores utilisées pour décrire l'état des sociétés industrielles, post-industrielles, ainsi que les processus à l'œuvre dans leur transformation. »⁶⁴ mais également d'impact du tissu urbain : « La fragmentation reflète l'idée que l'influence d'un mode de production plus flexible, lié à la mondialisation, et les politiques urbaines qu'il suscite ont transformé le tissu urbain »⁶⁵.

⁶³ NAVEZ BOUCHANINE Françoise, *Fragmentation spatiale et stratégies d'articulation sociale : quelques éléments à partir des villes maghrébines*, in Workshop. Mobilization, fragmentation and social integration.

⁶⁴ RHEIN, Catherine et ELISSALDE, Bernard. *La fragmentation sociale et urbaine en débats*. L'information géographique, volume 68, n°2, 2004. pp. 115-126

⁶⁵ CARY, Paul et FOL, Sylvie. *Les métropoles face aux dynamiques de ségrégation et de fragmentation*. Lavoisier, Géographie, Economie et Société, 2012/2 Vol. 14 | pages 113 à 126.

Cette fragmentation en périphéries multiples renvoie : « [...] à l'idée d'une perte de l'unité organique de la ville, au profit de petites unités juxtaposées mais pas nécessairement reliées entre elles »⁶⁶ expliquant de fait la conception urbanistique d'une généralisation urbaine et d'une mort de la ville ancienne.

C'est ce que Chalas exprime au sujet de cette fragmentation de la ville en montrant que « la tentation -la réaction- est grande de penser que la fin de la ville est imminente, qu'elle a même déjà eu lieu, sous nos yeux, que l'extension moderne et contemporaine de l'habitat autour ou au-delà des centres urbains hérités n'est que ville éclatée, multiplication des non-lieux, non-ville proliférante... »⁶⁷.

Le problème selon lui est au final la pensée d'un espace selon la doxa urbanistique ancienne : « Et ne serait-ce pas finalement parce que la périphérie n'est pas pensée selon ses caractères propres, mais prioritairement, voire uniquement, selon ceux de la ville centre, et qui plus est de la ville centre d'hier, qu'elle n'apparaît pas dans sa réalité ou son existence globale spécifique ? »⁶⁸.

b) Une pensée positive de la périphérie

Nous avons vu à travers les propos de Chalas que la dualité ville-centre/ville périphérique est extrêmement présente (et applicable aujourd'hui encore) et comment elle structure les mentalités et guident l'urbanisation et sa pensée.

A ce positionnement de la ville fragmentée et de l'étalement urbain apparaissant comme une fracture, Chalas exprime une pensée plus positive de la périphérie ressourçant le centre-ville. Pour lui, la ville émergente est la ville qui se constitue sous nos yeux, elle est mouvante et en construction perpétuelle. Surtout, elle « prend en compte les changements de fond que sont les nouveaux rapports au travail, la démocratisation, l'hyperconsommation, l'hédonisme, les nouvelles techniques de communication, etc., qui pèsent lourdement sur l'espace, les modes de vie, les pratiques, les usages comme sur la forme de la ville, mais qui n'ont été ni anticipés ni maîtrisés par les urbanistes, les politiques et les chercheurs. »⁶⁹.

Les penseurs de la ville émergente voient les espaces périphériques comme des espaces d'opportunités et d'innovations. On ne peut pas penser la ville périphérique par la ville

⁶⁶ CARY, Paul et FOL, Sylvie. *Introduction. Les métropoles soumises à des transformations socio-spatiales* In : *Ségrégation et fragmentation dans les métropoles : Perspectives internationales* [en ligne]. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2013.

⁶⁷ DUBOIS-TAINE, Geneviève et CHALAS Yves. *La ville émergente*. Editions de l'aube, 1997.

⁶⁸ CHALAS, Yves. *L'invention de la ville*. Anthropos/Economica, pp.199, 2003. Citation p.93.

⁶⁹ CHARMES Éric, LEGER Jean-Michel. *Retour sur « La Ville émergente »*. Flux, 2009/1 (n° 75), p. 80-98.

centre et inversement. La périphérie serait-elle donc les prochains enjeux de la durabilité des villes futures ?

c) L'inversion du rapport centre-périphérie

Au-delà de la pensée urbanistique c'est également en termes physiques que cette réalité s'exprime depuis un certain nombre d'années et notamment après la fuite majeure des populations du centre-ville ancien. Philippe Panerai évoque qu' « une des caractéristiques majeures de la ville moderne est l'inversion du rapport centre/périphérie »⁷⁰ et qu'aujourd'hui « la majeure partie de la population et la quasi-totalité de la surface urbanisée sont en dehors du centre ancien et de la ville mère »⁷¹. De plus ce phénomène n'est pas seulement un phénomène exclusif aux villes globalisées mais bien un phénomène qui touche l'ensemble « des agglomérations dont la population est stabilisée »

De par ce constat il en conclu 2 conséquences importantes :

- Un changement de paradigme sur la notion de centre
- Un polycentrisme dans les agglomérations

Cette notion de centre multiple est renforcée par ce qui constitue une centralité : « Par rapport aux fragments isolés et séparés des nouvelles périphéries, tout ensemble de tissus constitués qui présentent à la fois un minimum de compacité et d'homogénéité, d'ordonnement des espaces publics et de mixité des fonctions fait figure de centre. »⁷²

C'est également le propos de Jean Claude Borgeois à propos de sa notion de « centre de vie ». En effet pour lui, « [...] il commence à y avoir centre de vie quand il y a une fréquentation qui n'est pas asservie à l'utilisation d'une seule enseigne [...]. A partir du moment où il y a un aspect ludique, un côté festif »⁷³. Cette évolution du rapport centre-périphérie est ce que Martine Berger, Claire Aragau et Lionel Rouge nomment la « maturation » du périurbain.

En se basant sur des analyses de la grande couronne parisienne, Martine Berger, Claire Aragau et Lionel Rouge⁷⁴ observent diverses tendances :

- Si la périurbanisation des espaces continue toujours, elle est moins explosive que dans les années 70

⁷⁰ PANERAI, Phillippe ; DEPAULE, Jean-Charles ; DEMORGON Marcelle. *Analyse Urbaine*. Editions Parenthèses, 1999.

⁷¹ Ibid.

⁷² Ibid.

⁷³ Op.cit. DUBOIS-TAINE, Geneviève et CHALAS Yves. *La ville émergente*.

⁷⁴ BERGER Martine, ARAGAU Claire et ROUGE Lionel. *Vers une maturité des territoires périurbains ?* EchoGéo [En ligne], 27 | 2014, mis en ligne le 02 avril 2014.

- Les processus de densification des couronnes périurbaines l'emportent désormais sur l'étalement, dans un contexte de fort ralentissement de la production de logements
- Diversification de la composition du ménage, allié à une diversification du parc de logement
- Une tendance générale des mobilités pendulaires plus ancrées localement et des mobilités résidentielles s'inscrivant également dans des territoires de plus proche proximité.

« De même que la diminution des distances des mobilités résidentielles, la stabilisation relative des distances de navettes témoigne d'une recherche d'ancrage dans des territoires de proximité, et sans doute d'une évolution vers des formes plus durables d'organisation de l'espace. »⁷⁵.

La considération du périurbain passe par donc l'analyse des nouvelles pratiques dans cet espace, ce qui sera un de nos points d'accroche dans l'analyse de notre objet d'étude. Sa considération passe également par le re-questionnement de la notion même de centralité, qui n'est pas la seule figure du centre-ville historique. On retrouve dans les définitions de Panerai et de Bourgois les éléments de densité, de mixité des fonctions fondateurs d'une pensée urbanistique durable contribuant à l'émergence d'une centralité.

Nous avons donc vu que le processus de périurbanisation était au cœur des problématiques de l'étalement urbain, tellement lié, que les deux notions se recoupent et sont usitées l'une à la place de l'autre selon les contextes. Elles exposent néanmoins, pour nous, une différence majeure dans le sens que l'étalement urbain en est la description phénoménologique alors que la périurbanisation décrit une réalité évolutive et contemporaine.

La périurbanisation est créatrice de « géotype » spécifique pour reprendre le propos d'Antoni, dont le périurbain se traduit par son essence transitoire non seulement d'un point de vue physique mais également conceptuel. Il est le symbole à la fois de la société individualiste et des pratiques associées mais également de sa maturation contemporaine et de son dépassement de la dualité ville-centre/ville périphérique.

Nous allons voir désormais comment cet espace s'est constitué autour de l'affirmation de la domination d'un mode de déplacement fatale aux mobilités actives : la voiture. Une domination tellement importante qu'elle a fragmenté le tissu urbain de coupures multiples.

⁷⁵ Ibid.

III. La domination de l'automobile en milieu périurbain

1. « L'adaptation systématique de la ville à la voiture »

a) Le remplacement du vélo

La voiture structure nos mobilités contemporaines, elle est omniprésente à la fois utile et source de désagréments, aussi bien personnels qu'écologiques. A l'échelle mondiale parc automobile estimée à 1.28 milliard et a doublé en 20 ans (de 1998 à 2018)⁷⁶. La domination de la voiture sur les autres modes de déplacements naît au préalable de son remplacement sur le mode dominant la précédant : le vélo.

Dans son article « Les trois âges du vélo en France »⁷⁷, Gaboriau expose les trois périodes d'utilisation du vélo correspondant à la démocratisation progressive du vélo en France, jusqu'à son délaissement pour la voiture et des prémisses de son renouveau de ce qu'il nomme l'âge écologique. Le vélo a d'abord été un objet de distinction sociale pour la classe aristocratique. Les quarante premières années du vélo sont marquées principalement par son inutilisation exceptée en tant que qu'objet excentrique de la classe aristocratique. Il est tout d'abord l'objet d'une mode éphémère de distinction sociale au sein de cette « classe de loisir » (source). Le vélo est alors « lié aux consommations excédentaires d'argent et de temps (loisirs, sport, tourisme) [...]»⁷⁸

Le vélo est ensuite accaparé par la classe bourgeoise à qui profite la révolution industrielle, il est représentatif de l'esprit de conquête, de vérité scientifique et de dépassement de la condition humaine qui accompagne le développement du capitalisme bourgeois. Gaboriau le montre en résumant la Société Industrielle qui célèbre à la fois deux principes antagonistes : « l'un aristocratique de mépris pour toute forme d'activité laborieuse, l'autre, bourgeois de célébration du travail. »⁷⁹

Avec la deuxième révolution industrielle le vélo en tant qu'objet de production va devenir accessible à ceux qui la produisent : aux ouvriers. Le vélo devient alors chargé mentalement comme un symbole de l'aparté, des jours heureux, de la jeunesse, du bon temps, de l'amour et de l'insouciance de l'adolescence. (voir citation)

A travers son analyse Gaboriau considère le vélo comme un « espace mental » dans le sens où il est source de représentations, d'affects, de valeurs et d'idéologies auxquelles adhèrent les classes sociales et développent son utilisation. Il est intéressant de voir que la voiture

⁷⁶ Arte - Le dessous des cartes : villes jamais sans ma voiture. Mai 2018

⁷⁷ Gaboriau Philippe. Les trois âges du vélo en France. Vingtième Siècle, revue d'histoire, n°29, janvier-mars 1991. pp. 17-34.

⁷⁸ Ibid

⁷⁹ Ibid

est venue remplacer la place de l'espace mental du vélo sur tous les aspects et de manière démultipliée. Cela vaut en termes de distinction sociale pour la classe aristocratique, de symbole de modernité en ce sens qu'elle incarne un dépassement de la condition humaine simplement musculaire, pour se mouvoir, de formidable instrument de liberté et également du voyage insouciant et de la jeunesse : « L'automobile a vite pris le relais du vélo comme symbole de progrès, de liberté et de modernité. Plus encore que le vélo, l'automobile est aussi, en effet, un concentré d'innovations. »⁸⁰.

Cela se double également d'une teinte négative de l'espace mental du vélo devenant un symbole des privations de la Seconde Guerre Mondiale : « Les personnes âgées qui ont connu la dernière guerre ont un souvenir cuisant du vélo, symbole des restrictions et d'appauvrissement des populations : ils n'imaginent guère qu'il puisse redevenir un véhicule utilitaire. »⁸¹

- Remplacement en termes de vitesse et de distanciation

Le vélo devient sur la première partie du 20ème siècle, un objet de conquête des loisirs populaires, un objet de raccourcissement du labeur ajouté au travail à l'usine en permettant aux classes ouvrières de marquer une distance physique avec l'usine. Cela permet également à l'ouvrier de se rapprocher de la campagne, de fuir les centres villes pollués par l'industrialisation. L'automobile va venir démultiplier les distances d'éloignements, réduire les distances physiques de sorte qu'aujourd'hui « Grâce à l'automobile, on habite à la fois à 30 kilomètres et à 20 minutes de son travail »⁸².

Francis Papon montre cette profonde adéquation entre développement de la mobilité automobile et l'étalement urbain (et plus précisément de la tâche d'huile que nous avons abordé) dans « La mobilité produit l'urbanisme, et inversement »⁸³ en soulignant que la voiture « Par sa vitesse plus élevée et son caractère porte-à-porte [...] a permis le développement urbain au-delà de ce que permettaient ces autres moyens de transport, et dans les interstices non desservis par les transports publics, développement connu sous le nom de périurbanisation. »⁸⁴.

b) Délaissement et choix des politiques publiques

⁸⁰ HERAN, Frédéric. *Vélo et politique globale de déplacements durables*. Rapport final de recherche. Convention n°09/243 – janvier 2012

⁸¹ Ibid.

⁸² LE MARTELOT Corentin. *Moins d'auto pour aller au boulot, je passe à l'acte*. ACTES SUD Kaizen. 2017

⁸³ PAPON, Francis et L'HOSTIS, Alain. *La mobilité produit l'urbanisme, et inversement*. La Jaune et la Rouge, 2018, 5p.

⁸⁴ Op.cit. HERAN, Frédéric. *Vélo et politique globale de déplacements durables*.

Dans son rapport « Vélo et politique globale de déplacements durables »⁸⁵, Hérán montre que le délaissement total du vélo par la société française au profit de l'automobile est guidé par les premières injonctions hygiénistes, avec les percées Haussmanniennes. « Quand les cyclistes vont se multiplier, ces percées favorisent d'abord leurs déplacements. Mais en accueillant bientôt un trafic automobile de plus en plus dense et rapide, elles deviennent au contraire des artères dangereuses : les cyclistes sont contraints de se réfugier dans les ruelles adjacentes. »⁸⁶

Hérán cite également la disparition des tramways en France : « Les tramways disparus, c'est le champ libre laissé à l'automobile sur la chaussée et les cyclistes directement menacés. »⁸⁷. « Le démantèlement des réseaux de tramway en France [...] en une trentaine d'années »⁸⁸ a été un choix des politiques publiques, du fait d'une volonté de ne pas intervenir dans les compagnies privées, de laisser agir « la main invisible » du marché. Hérán montre que le transport public urbain est approché d'un point de vue libéral, le pouvoir municipal ou étatique n'offre pas de soutien aux compagnies de transports qui harassées par les crises économiques et les sorties de guerres vont se retrouver déficitaires et préfèrent « préserver à tout prix les profits à court terme, en réduisant au maximum les investissements, en limitant la modernisation des réseaux au strict nécessaire. »

A ce délaissement des politiques publiques de la première moitié du 20^{ème} siècle, s'accompagne une volonté étatique forte de déploiement à partir des années 70 sous le commandement des ingénieurs des ponts et chaussées qui s'inspirent des travaux américains sur la question. « La puissante Direction des routes élabore la doctrine qui permettra d'adapter la ville à l'automobile et la Division urbaine du SETRA (Service d'études techniques des routes et autoroutes) en est chargée. Elle deviendra le CETUR (Centre d'études des transports urbains) en 1976. ». La doctrine est celle d'un développement massif d'infrastructures routières auxquelles s'ajoutent « des « mesures d'exploitation des réseaux urbains » : plan de circulation et organisation du stationnement, indispensables pour « tirer le meilleur parti des réseaux de voirie existants » ».

Un véritable effet de cercle vicieux se développe : l'augmentation de la possession et de l'utilisation de l'automobile entraîne une augmentation de la circulation et donc d'une augmentation de la congestion routière, de pollution atmosphérique, de la difficulté d'un partage équitable de la voirie et une augmentation d'une demande en infrastructures routières. Cela implique une augmentation de la capacité routière et des externalités positives de la voiture (stationnement, aménagements etc...) qui permettent une augmentation des possessions automobiles et de son utilisation.

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ Ibid.

Ce cercle vicieux entraîne également une multiplication des distances entre les fonctions de la ville ainsi qu'une spécialisation de ces zones.

c) L'urbanisme fonctionnel

Cette « adaptation systématique de la ville à l'automobile » s'accompagne également du changement initié dans la pensée architectural avec l'émergence du courant moderniste dont la charte d'Athènes présentée en 1933 au CIAM en sera le manifeste. C'est le moment de l'urbanisme progressiste de la Charte d'Athènes où l'aménagement repose sur une spécification d'espace en termes de fonctions principales : habiter, travailler se récréer dont la fonction circulaire sert le but de « Mettre les trois autres utilement en communication »⁸⁹

L'automobile va alors s'accommoder pleinement de cet urbanisme fonctionnel : « les plans d'urbanisme ont alors privilégié l'accessibilité automobile, avec un zonage fonctionnel obligeant à utiliser un véhicule pour aller d'une fonction à une autre, zonage servant d'ailleurs en partie à préserver les quartiers résidentiels des nuisances des activités... et de la circulation automobile. »⁹⁰

La pensée contemporaine est extrêmement critique de la pensée progressiste d'époque non sans raison au vu de réalisations de Grands Ensembles découlant de ce courant d'urbanisme et de la périurbanisation qui a profité du système de fonctionnalisation. Néanmoins, en relisant la Charte d'Athènes, on sent une certaine utopie à vouloir contrôler le complexe et le rationaliser. Pour le Corbusier, le pouvoir socio-politique est inefficace envers le malheur provoqué du capitalisme et c'est, pour lui, la ville qui sera de par sa forme la justice sociale envers celui-ci. L'échelle est celle de l'être humain pour Le Corbusier et les critiques face à la voiture sont déjà présentes en témoigne le point de doctrine numéro 80 : « Les vitesses mécaniques nouvelles ont bouleversé le milieu urbain, instaurant le danger permanent, provoquant l'embouteillage et la paralysie des communications, compromettant l'hygiène »⁹¹.

Notre point de vue est que le système de fonctionnalisation et de rationalisation des voies circulatoires a trouvé un écho dans le capitalisme de fait d'une formidable assimilation de ce système. Ce, à quoi, la multiplication des flux et des échanges a permis par la pensée libérale de s'emparer du progressisme urbanistique où la hiérarchisation devient alors non plus une échelle de fonction mais une échelle de valeur.

⁸⁹ Le Corbusier. *La Charte d'Athènes*, Editions points. 2016

⁹⁰ PAPON, Francis et L'HOSTIS, Alain. *La mobilité produit l'urbanisme, et inversement*.

⁹¹ Op.cit.

En témoigne l'exemple des 7V du Corbusier d'une ordonnance des réseaux sur la ville de Chantigarh:

- V1 - Voies rapides à d'autres villes
- V2 - Artères ;
- V3 - Voies à vitesses mécaniques
- V4 - rues marchandes serpentantes
- V5 - rues de circulation à l'intérieur du secteur
- V6 - conduisent les véhicules et les piétons aux portes des maisons
- V7 - sentiers et pistes cyclables.

Cela s'est traduit par une organisation en termes d'importances entre les voiries donnant le ton d'un délaissement de la circulation pédestre et cyclable marqueur de l'urbanisation de la fin du 20^{ème} siècle. Pourtant mise en valeur dans la Charte d'Athènes : « Ils condamnent les hommes à passer des heures fatigantes dans toutes sortes de véhicules et à perdre, peu à peu, la pratique de la fonction saine et naturelle entre toutes : la marche. »⁹²

2. L'expression de cette domination

Nous allons nous baser sur l'enquête national transport et déplacement de 2008 et plus précisément sur « La revue du CGDD : La mobilité des français »⁹³ notamment pour les tableaux 1 et 2 ainsi que le graphique 1.

L'enquête sur les mobilités des français menée par l'INSEE permet des données effectives sur les déplacements et les modes de déplacements des français tous les 10 à 15 ans. La dernière en date est celle d'avril 2018 à avril 2019 mais les résultats sont encore en cours d'analyse pour de premiers résultats en 2020/2021.

a) Une écrasante domination de la voiture par rapport au vélo

La domination de la voiture est particulièrement visible quand on compare l'évolution de son utilisation vis-à-vis des autres modes de déplacements et de son poids dans les mobilités françaises contemporaines.

⁹² Op. cit. Le Corbusier La charte d'Athènes

⁹³ Commissariat Général au Développement Durable. *La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*. La Revue. Décembre 2010.

	Marche	Vélo	Transport Collectif	Deux-roues motorisé	Voiture	Total
1982	34,1	4,5	8,6	4,2	48,8	100,0
1994	23,2	2,9	9,0	1,4	63,5	100,0
2008	22,3	2,7	8,4	1,7	64,9	100,0

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1982, 1994, 2008

Tableau 1 : « Répartition des déplacements locaux en semaine selon le mode de transport principal (en%) »

Le tableau nous permet d’observer une diminution de l’utilisation du vélo et de la marche dans le temps et d’une augmentation significative de la voiture. Le vélo constituant 4.5% des déplacements locaux en semaine en 1982 contre 2.7% en 2008 alors que la part de la voiture a augmenté d’un peu plus de 16 points et représente à elle seule près de 2/3 des déplacements hebdomadaires des français. Cette donnée se corrobore avec les données du rapport « Quality of transport : Special Eurobarometer 422a »⁹⁴ publié en 2014 à la demande de la commission Européenne, de la direction générale pour la mobilité et transport et coordonné par la direction générale pour la communication. A une échelle européenne le mode de transport utilisé est celui de la voiture pour 54%, montant à 65% pour les français contre une utilisation du vélo de 4%.

C’est également le propos de Francis Papon qui à travers son analyse historique montre une double logique d’explosion de l’utilisation de la voiture à partir des années 40 et de déclin des autres modes de déplacements. Domination qui devient totale à partir des années 60.

⁹⁴ Directorate-General for Mobility and Transport. Special Eurobarometer 422a “Quality of Transport”. European Union, 2014. https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf

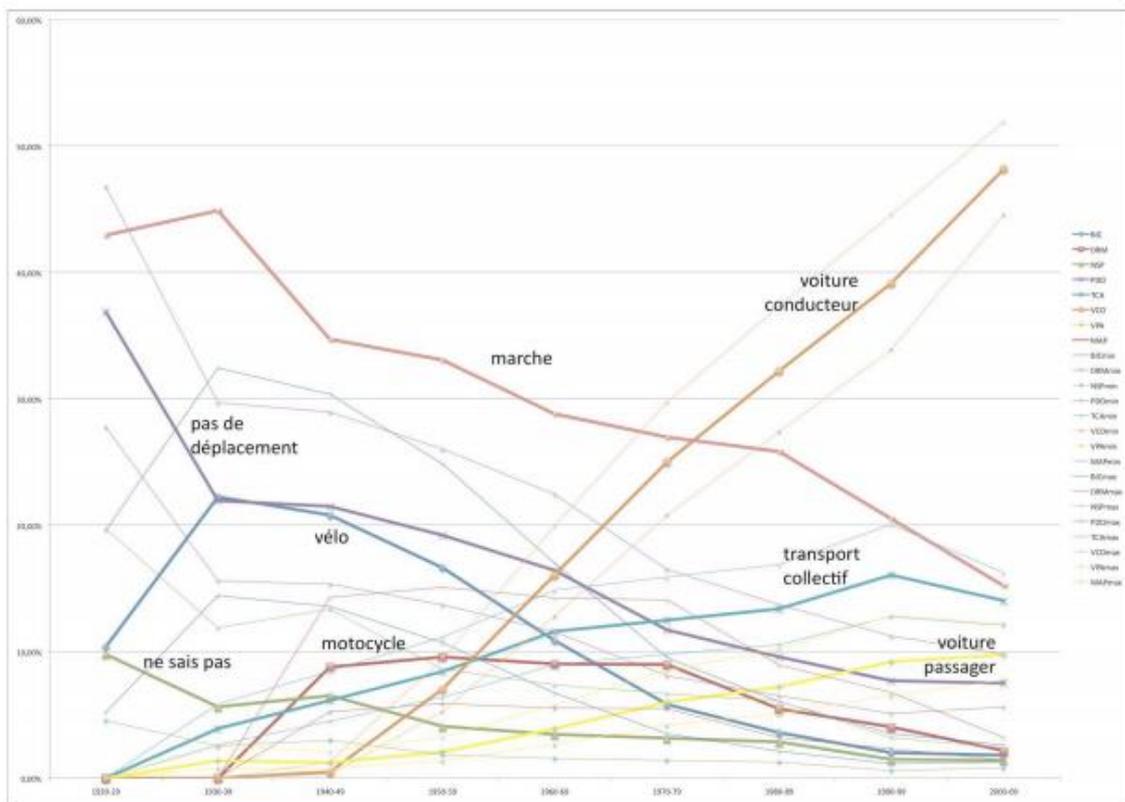


Figure 3 : Historique de l'évolution du moyen de transport principal selon les travaux de Papon⁹⁵

⁹⁵ PAPON, Francis. *Le retour du vélo comme mode de déplacement*. Sociologie. UNIVERSITE PARISEST, 2012. fftel-00852427f

b) Une pratique du vélo basée sur le loisir et le sport

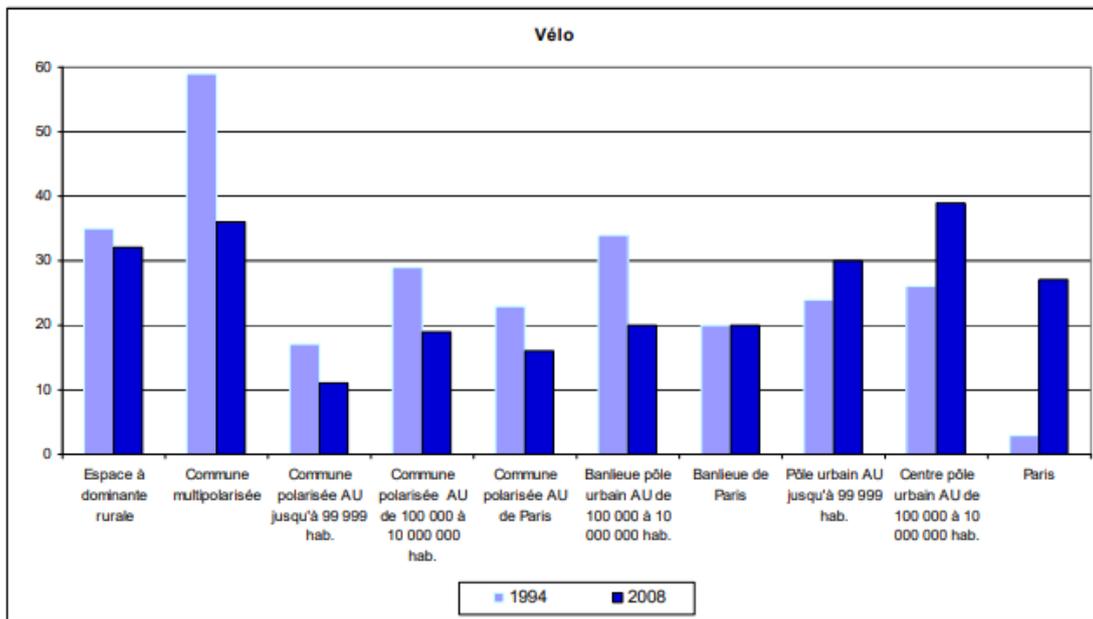
	Marche	Vélo	Transport collectif	Deux-roues motorisé	Voiture	Total
Travail	10,3	2,0	9,5	2,6	75,6	100,0
Études	32,3	3,3	25,3	1,4	37,7	100,0
Achats	26,6	2,2	3,7	0,9	66,6	100,0
Visites	19,3	3,5	4,2	4,4	68,5	100,0
Sport	46,0	8,0	4,3	0,7	41,1	100,0
Autres	22,3	1,8	5,2	0,9	69,8	100,0
Ensemble	22,3	2,7	8,4	1,7	64,9	100,0

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
 Définition : les déplacements locaux sont les déplacements réalisés dans un rayon de moins de 80 km.
 Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Tableau 2 : « Répartition des déplacements locaux en semaine selon le motif et le mode de transport (en %) »

Le tableau nous permet de montrer l'hégémonie de la domination automobile sur l'ensemble des motifs de déplacements. Elle est néanmoins moins affirmée sur le motif « études » et « sport ». Ce tableau permet de se rendre compte que la conception des modes actifs jusqu'en 2008 est surtout une conception sportive. La marche et le vélo enregistrent les plus gros pourcentages tout motif confondus. Cela se retrouve également en termes d'équipement des ménages où le rapport conclu sur la répartition des vélos d'adulte orientée vers le sport « Le parc français de vélos pour adultes est constitué de 48 % de vélos tout terrain (VTT) d'adultes dont les hommes sont les plus adeptes ».

c) Un délaissement du péri-urbain



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports et déplacements 1994, 2008

Graphique 1: « Part du vélo dans les déplacements locaux de semaine, selon de type de commune de résidence (en%) »

On observe ainsi une tendance généralisée de baisse de la pratique du vélo en périurbain et d'un renforcement de celui-ci dans le centre des grandes agglomérations. Ces données sont très cohérentes avec notre précédent propos sur la symbiose entre étalement urbain et domination de l'automobile. L'appellation de « banlieue pôle urbain » se référant au modèle suburbain de Jean-Philippe Antoni précédemment développé, les communes polarisée dans une aire urbaine correspondant à l'espace à dominante péri-urbaine dans le sens qu'elle entretient une relation centre-périphérie de mobilité pendulaire. Les communes multipolarisées et les espaces à dominante rurale rassemblent ici ce que Jean Philippe Antoni développe comme le rurbain.

Ce constat est basé sur Paris et son agglomération, ce qui ne dépeint pas une réalité de l'ensemble des villes françaises, néanmoins c'est également un constat qu'Héran effectue en montrant notamment l'évolution des parts de marchés du vélo selon l'agglomération et le centre sur de grosses agglomérations françaises.

Ville	Période	Agglomération	Centre
Lille	de 1998 à 2006	- 21 %	+ 39 %
Lyon	de 1995 à 2006	+ 124 %	+ 300 %
Strasbourg	de 1988 à 1997	- 26 %	+ 30 %
Strasbourg	de 1997 à 2009	+ 29 %	+ 100 %
Bordeaux	de 1998 à 2009	+ 17 %	+ 150 %

Source : documents de présentation des résultats des EMD.

Tableau 3 : "Evolution des parts de marché du vélo dans l'agglomération et dans le centre, dans quelques grandes villes françaises, selon les dernières EMD »⁹⁶

Les inégalités se creusent donc de manières de plus en plus profondes entre les centres d'agglomérations et les périphéries. En effet nous avons vu que les hyper centres étaient de par leur construction historique, très adaptés au déploiement des mobilités actives. Néanmoins les politiques de redynamisation des centres suites à la fuite des ménages des années 70, peut faire pencher maintenant la balance dans un déséquilibre inverse. Le périurbain s'étant construit majoritairement sur la mobilité automobile, si la norme se recentre désormais sur les mobilités actives, le périurbain se trouve d'ors et déjà totalement désemparé.

On se rend compte grâce à ces données que le périurbain accentue de manière significative la domination de la voiture sur les modes de déplacement actifs, cela s'est vu de par notre approche historique d'une forme significative de l'étalement urbain par la tâche d'huile. Mais ce sont également les conséquences de ce mode de déplacement et la création de coupures dans les tissus urbains qui en sont responsables.

3. La coupure urbaine

a) Définition

Dans « Fragmentation urbaine et sociale en débat »⁹⁷, les auteures montrent aussi que la fragmentation est également une notion utile pour « décrire le tissu urbain » impliquant donc une compréhension de la notion au sens purement physique du terme et d'une lisibilité de celle-ci dans le tissu urbain : « Dans cette acception, la notion renvoie non plus à la société urbaine, mais à l'espace urbain au sens physique. La fragmentation urbaine serait lisible dans les coupures du tissu urbain »⁹⁸

La notion de coupure urbaine est très usitée en urbanisme ou du moins elle l'est dans son instruction dans les institutions éducationnelles de cette discipline. Mais elle n'est guère

⁹⁶ HERAN, Frédéric. *Vélo et politique globale de déplacements durables*.

⁹⁷ Rhein Catherine, Elissalde Bernard. *La fragmentation sociale et urbaine en débats*.

⁹⁸ Ibid.

définie et/ou expressive d'une réalité particulière. On mélange assez bien les notions de coupures pour distinguer des fonctions urbaines spécifiques, de flux circulatoires, des scissions entre parties de la ville aussi bien sociales que physiques. Bentayou, lui, utilise la notion de coupure urbaine dans l'impact des pôles d'échanges dans le tissu urbain, il démontre que la non-porosité des limites physiques des pôles d'échanges : « provoquent des effets de coupure qui participent à isoler le pôle d'échanges de son environnement immédiat »⁹⁹. Selon lui, l'aspect négatif de la fonction urbaine des pôles d'échanges repose dans « coupures urbaines par la concentration d'infrastructures : nuisances liées aux circulations »¹⁰⁰.

L'apport de cette définition, nous permet de distinguer deux points importants :

- La coupure a un effet d'isolation d'un objet de son environnement immédiat.
- Les nuisances liées à la fonction circulatoire dominante font effet de coupure

Héran s'est intéressé de près à la question de la coupure urbaine et reste un des seuls à effectuer un travail de définition et d'explicitation du phénomène. Il donne une définition générale de celle-ci dans son livre : « La ville morcelée : effets de coupure en milieu urbain »¹⁰¹. Elle consiste en « une emprise dont la taille ou ce qu'elle accueille perturbent les relations entre les populations autour »¹⁰².

Les travaux de l'Institut d'Urbanisme de Paris permettent de donner une définition plus explicative de la définition de coupure : « une emprise linéaire ou surfacique dont les caractéristiques engendrent une impossibilité physique et/ou une réticence psychologique à être traversée, limitant ainsi les relations entre les habitants et leur territoire. Quelle que soit sa forme, une coupure urbaine tend à gêner, modifier, restreindre les mouvements, et limiter l'accessibilité et la connectivité de la ville. »¹⁰³ Fortement influencé par les travaux de Frédéric Héran cette définition permet d'introduire la notion de réticence psychologique et pose de manière certaine la question de l'égal accès à la ville pour toutes les populations.

Ce questionnement-là est central dans notre interrogation, dans le sens qu'en appui sur les apports d'Héran, la coupure urbaine est l'une des formes expressive de la domination de la voiture sur les autres modes de déplacement et cela, comme nous l'avons vu, particulièrement dans le périurbain.

⁹⁹ RICHER, Cyrien, BENTAYOU Gilles, DEPIGNY Bertrand. *Les pôles d'échanges multimodaux au service de l'intermodalité et de la ville durable*. Lyon, éditions du du Cerema, 2017, 112 p.

¹⁰⁰ Ibid

¹⁰¹ HERAN, Frédéric. *La ville morcelée : Effets de coupure en milieu urbain*. Collection « Méthodes et Approches », Economica, 2011, 233p.p.

¹⁰² Ibid

¹⁰³ Note Rapide de l'institut d'aménagement et d'urbanisme-ile de France n°690. *Les coupures sur les itinéraires piétons et vélos à la loupe*. Juin 2015.

b) Typologie de coupure

En se basant donc sur les travaux d'Héran nous pouvons exprimer sa typologie des coupures urbaines. Il distingue de fait 4 types de coupures urbaines « simples » et 4 dites « composites » consistant en l'additionnement de coupures « simples » sur un même espace.

La typologie d'Héran souffre un peu d'une répétition des formes de coupures mais cela se comprend à travers l'importance qu'il veut montrer de l'effet de renforcement des coupures à travers les figures dites composites. Néanmoins dans un processus de simplification de la typologie d'Héran et de distinctions plus importantes dans les types de coupures dites simplistes, on se positionnera plutôt sur la typologie formulée par l'IAU.

Celle-ci est fortement influencée par la pensée d'Héran et propose la typologie suivante :

La première est la coupure naturelle due à la topographie du lieu, du relief, de la présence d'une barrière naturelle : c'est le cas du fleuve. Cet espace naturel est vu comme une coupure s'il n'existe pas de franchissement existant, si son franchissement implique un effort supérieur pour un certain type de mode de déplacement (exemple d'un pont exclusivement voiture).

La seconde est la coupure linéaire d'infrastructure automobile, c'est l'expression de domination d'un mode de déplacement sur les autres, hérité comme on l'a vu de la propension à l'étalement urbain autour de l'autosolisme. Les autoroutes et les voies ferrées constituent les exemples parfaits de cette typologie.

La troisième coupure est la coupure surfacique que constituent les grandes emprises du sol tels que les aéroports, les zones d'activités commerciales et industrielles. Ce sont les espaces monofonctionnels dont la surface étalée ou le type d'activité nécessite l'utilisation exclusive d'un mode de déplacement.

La quatrième est la coupure ponctuelle provoquant un arrêt, une rupture d'itinéraire de l'individu. Cette typologie est double du fait qu'elle englobe des aménagements urbain spécifique (comme le rond-point par exemple). Elle englobe également ce que Héran définit comme les « micro-coupures » qui constituent autant de gêne pour le cycliste ou le piéton : manque de sécurité, manque d'aménagement, manque de signalisation, manque d'entretien etc...

On voit donc ici s'installer, en plus d'une typologie, une question d'échelle des coupures. La coupure ponctuelle montre ce que Héran distingue en tant que micro-coupures qui correspond à la gêne de l'utilisateur ou de la pause physique dans l'itinéraire urbain et la macro-coupure qui, elle, implique une exclusivité d'un mode de déplacement, le report d'un itinéraire et l'abandon d'un mode de déplacement alternatif à celui dont la coupure urbaine prédestine l'utilisateur.

Frédéric Héran dans son analyse des coupures montre que les coupures sont multiples et complexes. Elles relèvent à la fois de la séparation physique, de la difficulté au franchissement d'obstacle mais également de barrière psychologique. C'est ce que nous allons voir dans un dernier point, des effets de ces coupures.

c) Effet de coupure

Dans son deuxième chapitre, Héran montre que les populations les plus vulnérables à la coupure urbaines sont les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les services de « première nécessité ». Il insiste de manière particulière sur les cyclistes « confrontés à de nombreuses voiries impraticables et buttant sur les infrastructures infranchissables entourant les quartiers »¹⁰⁴ et sur les PMR dont la micro-coupure dans l'espace urbain handicapé d'autant plus son parcours.

La coupure urbaine va agir de manière fonctionnelle sur les populations vulnérables de par ce qu'il nomme les « 3D » pour délais, détours et dénivelés. Il montre l'impact des « 3D » sur le parcours des piétons et cycles : ces arrêts et rallongements d'itinéraires accentuent la dépense énergétique et donc la fatigue de l'individu, ces « 3D » étant multiples dans les l'espace périurbain, ils passent donc de gêne à véritables repoussoirs pour les mobilités actives.

	Piéton à 5 km/h (1,39 m/s)	Cycliste à 20 km/h (5,56 m/s)	Rapport piéton / cycliste
Dépense d'énergie pour avancer sur terrain plat en l'absence de vent	53 J/m	16 J/m	3,3
Dépense d'énergie équivalente en attendant de traverser	53 J/s	-	
Distance équivalente pour un arrêt d'1 seconde	1 m	-	
Dépense d'énergie pour redémarrer après un arrêt	68 J par redémarrage	1 312 J par redémarrage	
Distance équivalente pour un arrêt	1,20 m	80 m	
Dépense supplémentaire d'énergie pour s'élever d'1 m	687 J/m	834 J/m	
Distance équivalente pour 1 m d'élévation	13 m	50 m	1/4

Tableau 4 : « Résumé des consommations énergétiques des piétons et des cyclistes en joules et en équivalent distance »¹⁰⁵

Nous avons vu dans le deuxième point, la prégnance de la domination de la voiture dans les espaces périurbains ce qu'Héran développe en montrant l'insuffisance de maillage au niveau des mobilités actives dans l'espace urbain. Il montre en effet « [...] qu'il ne sert pas à grand-chose de densifier les villes si leurs réseaux restent conçus d'abord pour

¹⁰⁴ HERAN, Frédéric. *La ville morcelée : Effets de coupure en milieu urbain*

¹⁰⁵ Ibid

l'automobile [...] un meilleur maillage des réseaux piétonnier et cyclable est désormais un complément indispensable »¹⁰⁶. En milieu urbain les coupures linéaires viennent interrompre le maillage des mobilités actives et les surfaciques, elles, espacent les points de connexion. C'est ce qu'il développe en mobilisant le concept de détour moyen et d'indice de connectivité des réseaux pour montrer que plus on s'éloigne du centre historique plus les connexions diminuent entraînant une augmentation du coefficient de détour moyen.

Encadré 1. Quelques définitions concernant les détours

Le terme de détour – « tracé qui s'écarte du chemin direct » selon Le Robert – est parfaitement approprié pour aborder les distances supplémentaires qu'imposent les distances réellement parcourues par rapport aux distances à vol d'oiseau. Le coefficient de détour a été ainsi défini par la géographe allemande Eda Schaur (1991, p. 82) :

$$\text{coefficient de détour} = \frac{\text{distance parcourue}}{\text{distance à vol d'oiseau}}$$

Et le coefficient de détour moyen est la moyenne des coefficients de détour, qui peut être approchée par la formule (*ibid.*) :

$$\text{coefficient de détour moyen} = \frac{\text{moyenne des distances parcourues}}{\text{moyenne des distances à vol d'oiseau}}$$

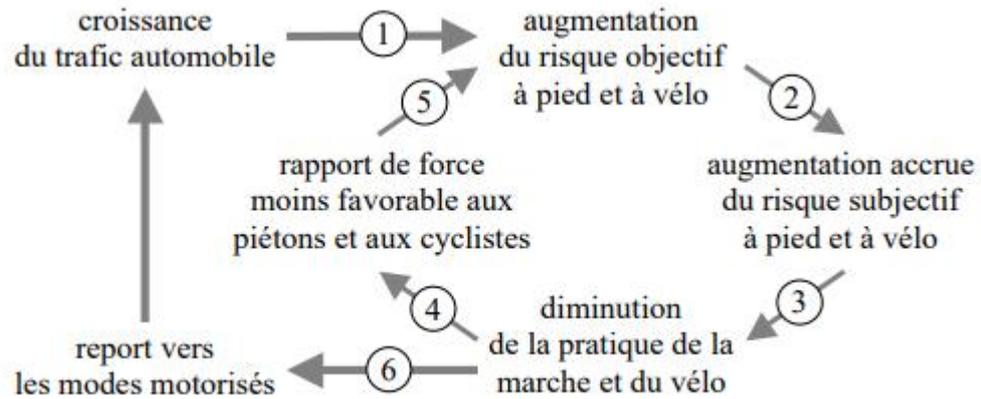
Un coefficient multiplicateur peut aussi s'exprimer en un pourcentage d'accroissement (avec pourcentage d'accroissement = coefficient multiplicateur – 1). Ainsi on dira plus simplement : « un détour de 30 % » ou « un détour moyen de 22 % ».

Figure 4 : Explication du détour moyen par Héran¹⁰⁷

Les effets des coupures sont également d'ordre psychologique dans le sens qu'elles constituent des obstacles psychologiques pour l'individu en mode actif. L'insécurité et le désagrément de ces espaces peuvent alors impliquer un renoncement à se déplacer. C'est ce qu'il montre dans sa double spirale de l'insécurité routière à pied et à vélo :

¹⁰⁶Ibid. p.62

¹⁰⁷ Ibid.



Source : Héran, 2003.

Figure 5 : « La double spirale de l'insécurité routière à pied et à vélo »¹⁰⁸

Il résume au final que tous les cercles vicieux autour de la voiture « [...] s'imbriquent et se renforcent mutuellement (Héran, 2011b) et les habitants finissent par adopter de nouveaux modes de vie incompatibles avec l'usage de la bicyclette. »¹⁰⁹. Le cercle vicieux objectif du délaissement des modes actifs vers la pratique de la voiture se repose donc sur un premier cercle vicieux de la sensation d'insécurité routière et de la domination de la voiture sur les modes actifs. La domination automobile se renforce en écartant les usagers de par sa potentialité insécuritaire. C'est ce développement de modes de vie orienté autour de la voiture qui aujourd'hui implique une si grande difficulté à casser ce cercle vicieux.

¹⁰⁸ HERAN. Vélo et politique globale de déplacements durables

¹⁰⁹Ibid

La posture théorique de notre premier point a permis de dégager que la ville durable se caractérise par sa volonté de resserrement à la fois des fonctions et d'une densification de l'urbain pour s'appuyer sur une mobilité de proximité. Il est donc intéressant de voir dans une deuxième partie de voir :

Comment le quartier du Grand Hameau se positionne-t-il au regard du concept de la ville durable et de l'EcoQuartier ? Dans quelle typologie d'EcoQuartier s'inscrit-il ?

De fait, le péri-urbain de par son caractère peu dense, de mobilités axées principalement sur l'automobile et propice au zonage fonctionnel s'oppose de manière drastique à la ville durable et la figure d'EcoQuartier. Néanmoins, la posture de Chalas sur la ville émergente et sur celle de la ville d'hier permet de bien comprendre que les modifications majeures de la ville de demain aura lieu en milieu périurbain et que les changements les plus importants auront lieu dans ces espaces. Notre objet d'étude, l'EcoQuartier du Grand Hameau, se caractérise par sa situation en limite de la ville du Havre. Du fait de sa constitution en tant que figure de la ville durable, il est intéressant de voir comment les principes écologiques se confrontent à la réalité périurbaine.

Au vu de la définition et de l'explication de la notion de périurbain, quelles sont les dynamiques visibles dans le contexte urbain du Grand Hameau ? Quelles logiques l'enquête révèle-t-elle sur le périurbain à travers le Grand Hameau ?

Le périurbain s'est largement développé lors de la phase en tâche d'huile de l'étalement urbain et particulièrement autour de l'hégémonie de l'automobile. Nous allons donc voir si cette hégémonie et cette domination s'expriment au sein du quartier. Egalement, le but, est de s'intéresser à la présence de coupures urbaines et leurs effets ou non sur les mobilités actives.

Comment s'exprime la domination de la voiture dans notre lieu d'étude ? Le concept d'EcoQuartier a-t-il une influence sur la réduction des externalités négatives due à la périurbanisation ? Permet-il de résorber les coupures urbaines ou d'en atténuer l'impact, particulièrement au niveau des pratiques habitantes ?

Partie 2

-

Analyse de l'EcoQuartier du Grand Hameau à travers les pratiques et usages des habitants

Présentation Enquête

La partie 2 se structure autour d'une analyse et de présentation du projet d'EcoQuartier du Grand Hameau et d'une enquête habitante qui a été montée pour répondre à deux problématiques majeures. Elle répond à la démarche de labellisation EcoQuartier engagée (actuellement étape 2 : EcoQuartier en construction) et à des inadéquations constatées par les services de la ville et des résidents en termes d'usages sur le quartier, notamment en matière de stationnement sauvage.

Cette enquête portant sur les 519 logements livrés, a été une occasion pour le service environnement de venir analyser les pratiques écologiques au sein de cet EcoQuartier qui permettra de développer, à termes, des actions pertinentes envers celui-ci et progresser vers une labellisation étape 3 du Grand Hameau si la municipalité le décide.

L'enquête a donc eu pour but de s'intéresser aux pratiques et usages des habitants dans ce quartier, à leur mode de vie mais également a tenu à faire ressortir les attentes mais également les dysfonctionnements de ce quartier ou du moins les problèmes auxquels sont confrontés les habitants ; à cela s'est greffé des demandes en termes d'analyse du profil sociodémographique habitant.

Méthode

Nous avons élaboré un questionnaire avec la participation du service « aménagement », « vie sociale des territoires » et de l'Agence d'Urbanisme de la Région Havraise. Après construction de ce questionnaire, celui-ci a été porté sur tablettes via le logiciel Sphinx pour permettre sa passation.

Le questionnaire d'une dizaine de minutes¹¹⁰ porte sur 5 thématiques que sont le profil sociodémographique, le parcours résidentiel, la perception du quartier, les mobilités et les pratiques et usages dans ce quartier. L'enquête a été réalisée en porte à porte après boitage d'avis de passage auprès des 519 logements. Celle-ci a été réalisée entre le 20 mai et le 29 mai 2019 par l'apprenti du service environnement et quatre agents recrutés pour cette mission. Le coût total de celle-ci a été de 2200 euros environ englobant coût de boitage, tablettes et rémunérations des agents dédiés.

¹¹⁰ Détail du questionnaire en Annexe 1

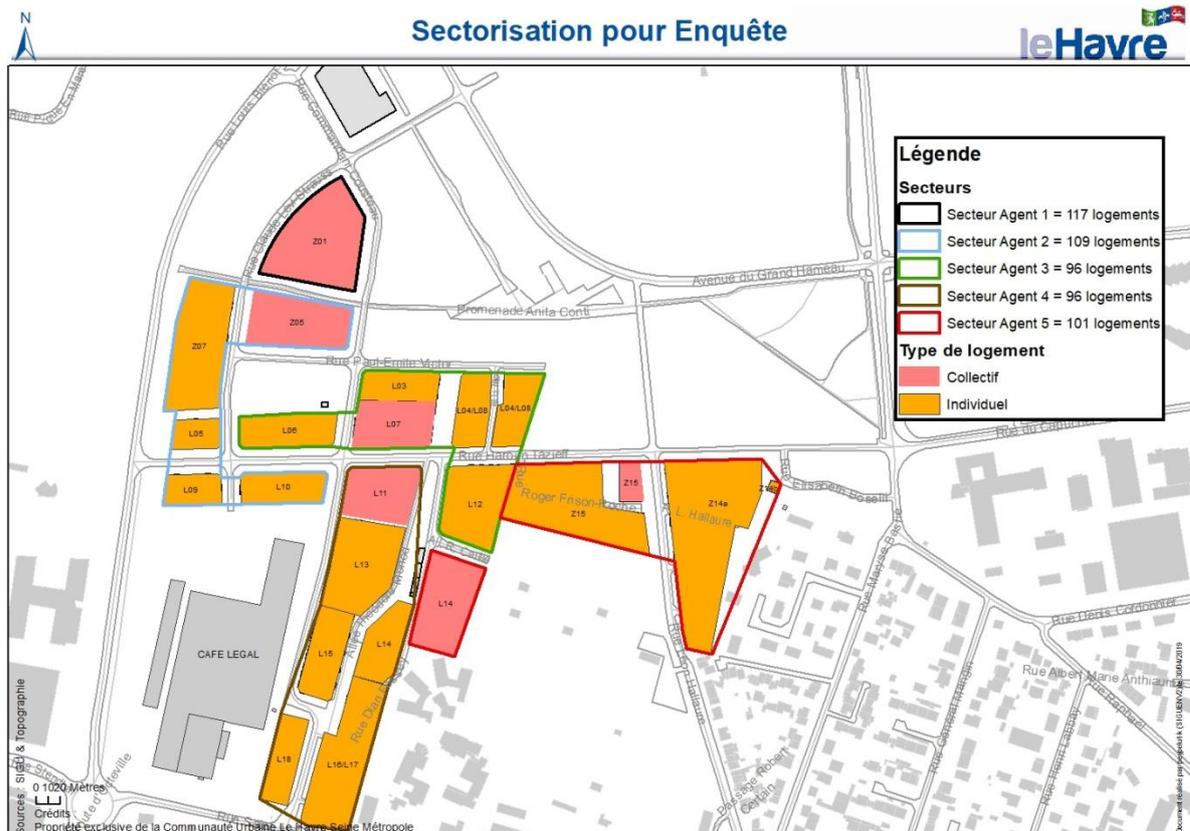


Figure 6 : Aperçu de la sectorisation pour l'enquête

Le quartier a été divisé en cinq secteurs d'une centaine de logements chacun. Ces secteurs ont été pensés pour être le moins fastidieux possible pour les agents engagés en limitant la zone de déplacement pour le porte à porte et en variant le type de logement pour éviter la monotonie. Ces agents avaient en possession chacune une tablette, une méthodologie et consignes d'administration du questionnaire, leur secteur d'enquête, une carte des communes de la ville du Havre pour aider les habitants et un carnet de tournée où était indiqué le type de logement, le passage et la raison si refus.

Traitement et résultats :

Le traitement des résultats a été effectué sous Sphinx, l'AURH a abordé la partie socio-démographique. Le questionnaire contenait 5 questions ouvertes qui ont été recodées en question fermées pour permettre leur analyse.

Les données ont été triées et également croisées entre elles pour certaines pour faire émerger des tendances, des relations et des éléments de réponse spécifiques. L'enquête s'est bien déroulée permettant un score positif de 60% de réponses soit 314 logements interrogés. Les non réponses se partagent entre refus (cela reste minoritaire : 50 refus¹¹¹),

¹¹¹ Ce qui permet d'estimer une base exhaustive de 364 logements habités

les ménages absents lors de la passation de l'enquête mais également d'un certain taux de vacance suspecté. En début d'année 2019 cette proportion de vacance était de 112 logements due à certaines opérations de logements livrées récemment, portant donc le taux de réponse à 77% sur la base de cette hypothèse.

Le retour des habitants a été très positif sur cette démarche et a permis également de collecter les coordonnées de 7 habitants prêts à porter des actions sur les thématiques de l'écologie, de l'éco-responsabilité, de réunion de quartier/rencontre voisinage et sur le civisme. Egalement, près de 50% des habitants interrogés sont motivés pour participer à des actions sur le quartier sur ces thématiques spécifiques ou sur d'autres actions futures.

I. Historique et construction du Grand Hameau

1. Historique¹¹² du Havre

Le Havre situé en Seine-Maritime en limite Sud du Plateau de Caux et sur l'estuaire de la Seine, est le principal port de la façade maritime Nord de la France très connecté que ça soit à l'échelle nationale, européenne et même mondiale. Si la position du Havre en terre métropolitaine est excentrée, cette ville à partir de sa création a longtemps été au centre de l'histoire et sa fonction en suivra les externalités, passant tour à tour de prédominance commerciale à militaire. La ville a connu les guerres de religions¹¹³ ainsi que celles contre les anglais été le point de départ pour le « Nouveau Monde », un port important des dynamiques esclavagistes du commerce triangulaire, le point de départ des paquebots transatlantique, le fer de lance de l'industrialisation, le symbole de l'avènement de l'ère pétrolière et la représentations des destructions de la Seconde guerre mondiale avec 150 hectares du centre-ville¹¹⁴ détruits en 1944.



Le Havre a cette particularité d'être une ville peu ancienne, arrachée du marais et fondée en 1517 par décret royal dans le but de former un port stratégique non seulement d'un point de vue économique mais également militaire de par sa position avantageuse en embouchure de Seine. Ce port devient ville royale en 1541¹¹⁵ pour réguler le développement urbain, de construction s'amoncelant autour du port dû à l'afflux de population. François Ier confit à l'architecte et ingénieur militaire siennois Girolamo Bellarmato, la tâche de créer ici-bas une « ville idéale »¹¹⁶ sous les préceptes de la Renaissance. Il a ainsi redressé les ruelles du quartier Notre-Dame et créé le quartier Saint-François¹¹⁷.



La prospérité du Havre est notable dès le 19^{ème} siècle grâce aux échanges soutenus avec l'Amérique que ça soit en termes de flux commerciaux que de flux humains. Cette prospérité amène ses problématiques avec un débordement de la population sur Leure et Graville, la ville étouffant dans ses remparts. Celle-ci obtient du gouvernement de supprimer les fortifications et d'annexer les communes du bas-Sanvic, d'Ingouville et de

¹¹² La figure complète de l'évolution morphologique est disponible en annexe 2

¹¹³ Période de 1562 à 1595 notamment.

¹¹⁴ A noter que la destruction a été faite par le « bomber command » allié pour libérer la ville.

¹¹⁵ Via le plan Bellamarto

¹¹⁶ La ville idéale se veut à la fois comme objet d'art et comme objet sociétal se traduisant par un urbanisme d'ordre et hygiénique.

¹¹⁷ Dont le maillage en lanière a été conservé dans le plan de reconstruction d'Auguste Perret.

Graville-Leure¹¹⁸. Cette configuration répond à la première phase d'étalement urbain d'explosion radioconcentrique.



La ville multiplie alors sa surface par neuf, son expansion démographique fait partie des plus grandes de l'époque avec 100 000 habitants en 1880. La ville s'étend également sur les plateaux avec l'arrivée du funiculaire et du tramway en 1890. La morphologie du tissu urbain ainsi que sa topographie cristallisent le clivage social d'époque avec une ville basse ouvrière très dense et une ville haute bourgeoise aux constructions espacées.



En 1912, le port s'agrandit, de nouveaux bassins sont creusés et la création des grandes compagnies maritimes (Compagnie Générale Transatlantique, Chargeurs Réunis etc...) nécessite l'aménagement d'un nouvel avant-port et d'un bassin de marée. En 1919, la ville s'agrandit en annexant le reste de Graville, l'urbanisation gagnant les plateaux permettant ainsi de densifier la ville basse et par la même occasion de l'assainir.

On voit ici également l'expression de la deuxième phase d'étalement urbain par expansion selon les grands axes de transport, ce qui pour le Havre se traduit non seulement par un début de colonisation des terres plus hautes mais également de la densification du port et de son agrandissement.



Les dégâts inhérents à la seconde guerre mondiale sont lourds avec 5000 morts de 1940 à 1944, 35000 habitants sont des sinistrés totaux et 65 000 le sont partiellement, 12 500 immeubles sont détruits totalement et 4500 de manière partielle. Le port lui est détruit à 85% par sabotage allemand traduisant le refus de reddition. Le 5 et 6 septembre, la royale Air Force bombarde le centre-ville puis le Nord et l'Est ciblant les batteries d'artillerie déployées en cercles successifs des forts en lisière de plateau affectant ainsi notamment les communes de Bléville et Sanvic. Auguste Perret va être désigné pour reconstruire la ville, cette reconstruction va durer 20 ans.

¹¹⁸ Seulement l'Ouest

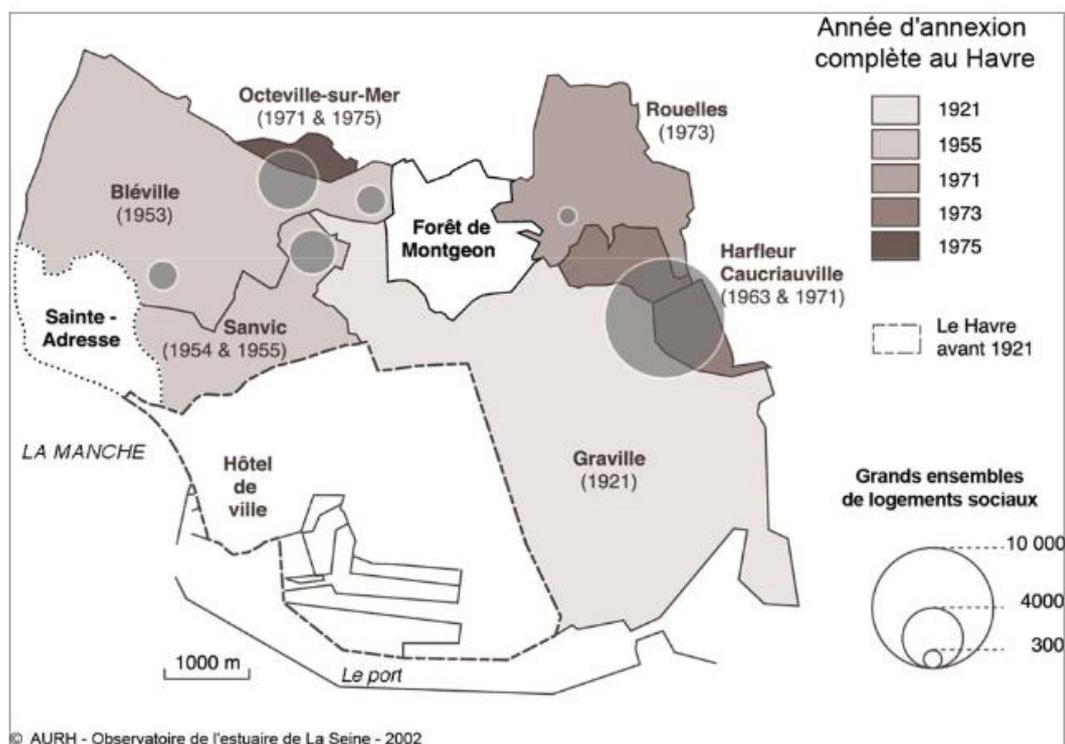


Figure 7 : Le développement du Havre par assimilation progressive des communes

Le développement du Havre se fait donc par assimilation progressive des communes périphérique principalement pour pallier aux destructions de la seconde guerre mondiale. La commune de Bléville est annexée au Havre en 1953 à la demande de cette commune, Sanvic fait de même en 1955. Cela permettra notamment de satisfaire les besoins en logements relogant les populations sinistrées. En effet, durant les 20 années de la reconstruction, les conditions de logement sont effroyables et les habitants les plus pauvres des quartiers de la ville basse vont migrer vers la nouvelle ville haute et notamment dans les solutions HLM qui se mettent en place dans le quartier Aplemont (zone Harfleur/Caucriauville) avec des immeubles pré-financés par l'État en 1952¹¹⁹.



La périurbanisation va fortement modifier l'espace urbain du havre à partir du milieu des années 1970 entraînant un développement de l'habitat pavillonnaire en ville haute mais également un mitage des villages éloignés du plateau. A partir des années 1975, la reconstruction est achevée et l'activité du port qui a transité vers du trafic minéralier et de conteneurs ainsi que l'industrie entraînent une expansion sur la plaine alluviale avec le développement de la pétrochimie et de la construction automobile.

¹¹⁹ Plusieurs milliers de logements sont réalisés, pour l'essentiel sous forme de collectif locatif social, d'abord dans l'espace urbain existant, puis sous forme de ZUP en périphérie (Caucriauville dans les années 60, Mont-Gaillard dans les années 70)



Le port du Havre évolue de manière drastique pour se constituer en véritable force de trafic de conteneurs amenant notamment à la réalisation de nombreux terminaux pouvant accueillir des porte-conteneurs toujours plus grands.

« Sur une période de trente-cinq ans depuis 1968, le trafic conteneurisé du port est passé de moins de 100 000 à 2 millions d'EVP¹²⁰. »¹²¹

Les années 2000 ont concentré le développement sur le port du Havre avec le projet « Port 2000 » dans le but de développer l'activité économique : « Début 2008, le Gouvernement français a annoncé un plan de relance pour améliorer les performances et la compétitivité des grands ports français et les mettre en capacité de profiter de l'important développement des échanges maritimes internationaux dans la continuité du processus engagé depuis 1992. »¹²²

2. L'EcoQuartier du Grand Hameau



Figure 8 : Vue de l'EcoQuartier du Grand Hameau

¹²⁰ Equivalent vingt pied : unité de compte des trafics de conteneurs

¹²¹ Site Le Havre Port Haropa.

¹²² Ibid

a) Principes et choix pour l'EcoQuartier

Deux modèles d'opération d'aménagement se sont succédé sur le Grand Hameau, une première partie par un permis d'aménager (lotissement) et une deuxième partie en ZAC à tranches multiples dont la troisième tranche est en phase d'abandon. Le projet est intégré au Plan Local d'Urbanisme du Havre sous la forme d'une Opération d'Aménagement et de Programmation sectorielle¹²³.

Le quartier se veut de proposer des « modes d'habitats diversifiés »¹²⁴ en proposant un modèle d'habitat dense, de diversité et de mixité que ça soit par l'offre de logement multiple, de la mixité d'offre de financement, une mixité architecturale et une mixité fonctionnelle (intégration de commerces et d'activité tertiaire) : cela se traduit par un mixe de maison individuelle, de grand et petit collectif et d'habitat intermédiaire. Le pôle commercial et tertiaire du Grand Hameau se traduit par l'implantation d'un supermarché bio Naturéo, d'une boulangerie, d'une pharmacie et d'une salle de sport ainsi que de bureaux¹²⁵. Le but était également d'avoir un pôle éducatif et familial en centre de quartier accessible à moins de 400m de chaque logement qui a finalement été annulée

La structuration de la trame bâtie et architecturale se traduit par « un découpage parcellaire permet à toutes les opérations de privilégier l'orientation sud et d'être préservées des vents dominants. ». Une gradation architecturale est proposée entre l'habitat collectif et individuel avec un collectif plus en cœur de quartier et un habitat individuel en frange permettant une transition plus douce avec les constructions existantes à l'extérieur du quartier.

« Une organisation cohérente » est recherchée en raccordant le quartier à toutes les voies périphériques existantes prenant en compte la desserte d'éventuelles extensions futures. Les mobilités actives sont intégrées en cœur de quartier par une cohabitation entre les différents modes de déplacements et un abaissement des vitesses. La Voie Verte traverse le quartier en son cœur reliant le Plateau de Dollemard et le sentier du littoral (parcours cyclable d'agglomération).

La conception écologique du quartier est promue par l'utilisation de matériaux plus durables¹²⁶ (réutilisation d'agrégats issus de carrière locale) pour les espaces publics et les logements ainsi qu'un traitement de l'eau par un système de noues et bassins. Cela se traduit également par la signature d'une charte de chantier propre pour limiter les nuisances physiques et environnementales. Cette conception passe aussi par une approche bioclimatique en privilégiant l'orientation Sud. Une gestion durable des déchets est

¹²³ Disponible en Annexe 3

¹²⁴ PLU de la ville du Havre

¹²⁵ Notamment ceux de la SHEMA

¹²⁶ Inscrit dans le cahier des charges et des prescriptions architecturales

également développée se traduisant par l'implantation de bornes de tri sélectif pour ordures ménagères, emballages, papier et verre. Le but étant de responsabiliser les habitants et de ne plus recourir à une collecte de porte à porte.

Dans un souci de cohérence ces choix urbanistiques seront imagés et développés de manière plus explicite et visuelle en accord avec le détail des résultats d'enquête permettant un dialogue plus efficace et une meilleure pertinence des propos.

b) Phase prospective

Du fait de l'expansion démographique de la ville haute et des différentes dynamiques de construction de logements des années après-guerre. Les questions se sont posées de l'évolution de la ville du Havre et de son expansion. Nous avons vu à travers l'approche historique que la ville haute du Havre se distingue notamment par une périurbanisation forte autour de l'habitat résidentiel périurbain. Le projet du Grand Hameau trouve son origine dès les années 90 à la limite de la frontière du Havre dans un souci de limiter l'étalement urbain et de venir encadrer le secteur. Cela nous permet déjà de comprendre les logiques du tissu urbain à l'œuvre, fortement influencées par les dynamiques de la périurbanisation d'après-guerre.

Le projet se voulait de concorder une mise en valeur d'un territoire naturel sur la partie Ouest, le Plateau de Dollemard, et d'un développement urbain en lien avec l'existant sur la partie Est, les quartiers de Bléville et Mont Gaillard tout en produisant une entrée de ville Nord marquée. La conception du modèle urbain est la densité¹²⁷ en lien avec le développement économique du Nord du Havre¹²⁸. L'étude en 2004 sur le Plateau Nord-Ouest par l'agence Territoires Sites et Cités conclut sur une urbanisation du Grand Hameau par de l'habitat de part et d'autres du Contournement de Bléville pour permettre de meilleures connexions et ouvertures avec l'existant.

L'urbanisation est actée en 2006 par une concession d'aménagement confiée à la SHEMA¹²⁹. Le rôle de la SHEMA est de « *piloter l'opération de la phase étude/acquisition jusqu'à la phase livraison des ouvrages à la collectivité.* » et de gérer « *toutes les procédures d'études préalables en amont [...] des études avec des urbanistes mais aussi des études géotechniques, du parcellaire, ce genre de choses, pour ensuite avancer sur le projet.* »¹³⁰

¹²⁷ Modèle choisit par l'Agence d'Urbanisme de la Région Havraise.

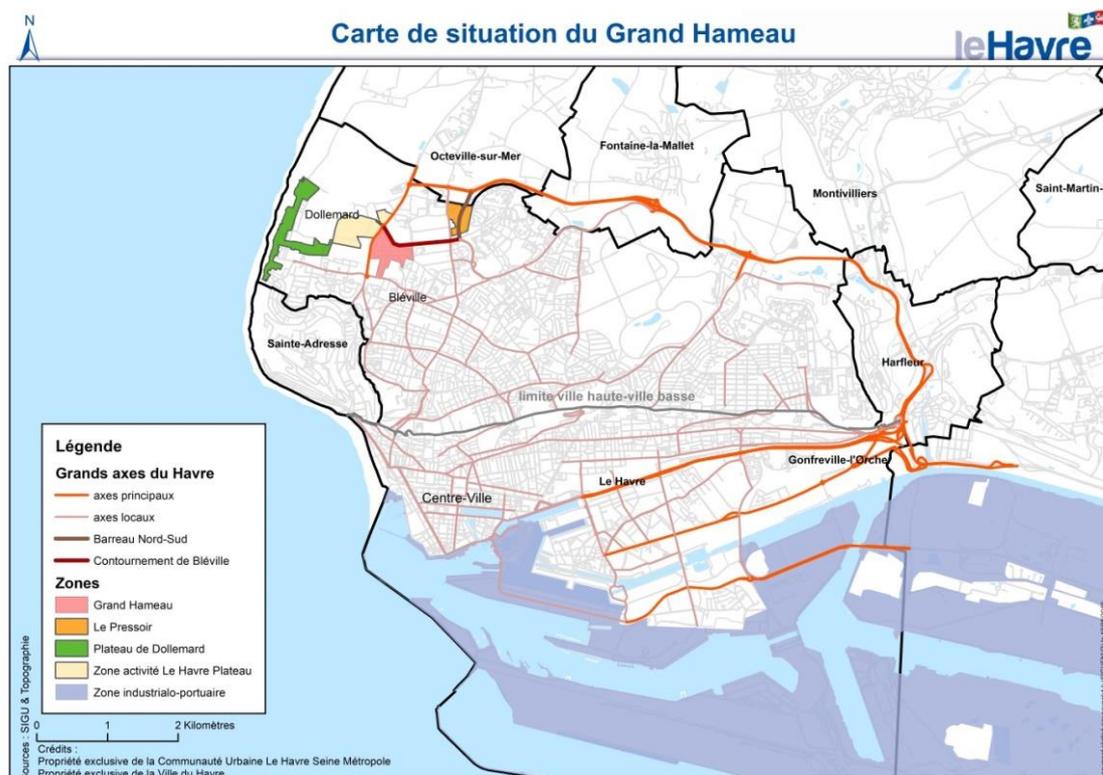
¹²⁸ Qui se caractérise par les projets de Rcade Nord du contournement de Bléville et du Barreau Nord-Ouest.

¹²⁹ Société Hérouvillaise d'Economie Mixte pour l'Aménagement

¹³⁰ Propos rapportés suite à un entretien avec la chargée d'Opération du Grand Hameau à la SHEMA : Reus Steiner Anabelle

Le quartier du Grand Hameau a été conçu pour accueillir 1200 logements avec 2/3 de logements collectifs et 1/3 de logement individuel, des commerces de proximité, des activités tertiaires et un groupe scolaire. Ce nombre de logements a été défini d'une part par le PLH de l'époque qui estimait une production de 700 logements par an et d'autres parts, par le refléchage d'opération de logements dans le cadre de deux programmes ANRU¹³¹.

c) Une vision de désenclavement économique



Carte 1 : Carte de situation du Grand Hameau

Néanmoins si la nécessité de préserver l'étalement urbain était présente dès le début¹³², elle apparaît néanmoins comme une justification pour développer un pôle économique importante sur le secteur Nord-Ouest du Havre. Le but est de venir désenclaver le Nord du Havre par la création de la Rocade Nord de l'agglomération Havraise en le reliant à la zone industrialo-portuaire et aux grandes infrastructures d'accès. La 3^{ème} section de la rocade a fini d'être réalisée en 2012 permettant de relier la RD940 à l'aéroport d'Octeville sur Mer. A cette section s'ajoute le contournement de Bléville permettant de relier la D 940 au Sud

¹³¹ Pour reconstituer les offres de logements, le Grand Hameau a été défini pour le refléchage d'opérations à hauteur de 74 logements pour la convention Quartier Nord et 23 logements pour la Convention Quartiers Sud.

¹³² C'est également dans la temporalité de la loi SRU de 2000

de Auchan (aujourd'hui l'avenue du Grand Hameau) et le barreau de liaison Nord-Sud permettant de relier la rocade Nord et le contournement de Bléville.

C'est sur cette captation d'importants flux routiers que se développe l'idée de constitution d'une deuxième entrée de ville et d'un pôle économique majeur du secteur Nord du Havre. C'est ainsi que se développe au niveau du barreau de liaison, le site Pressoir¹³³ mêlant zone d'activité et habitat exactement de la même façon que se développe le projet du Grand Hameau.

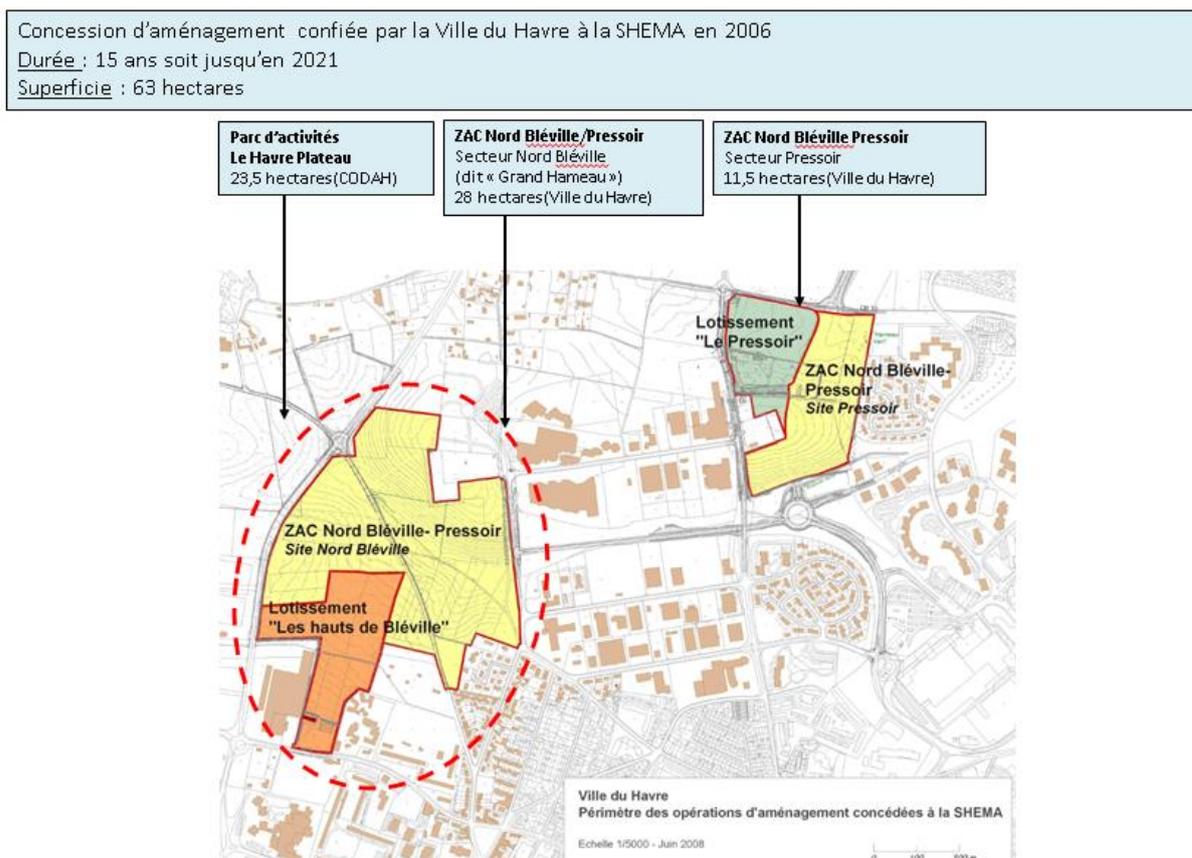


Figure 9 : Localisation des zones d'aménagements d'entrée de ville Nord

Faire un EcoQuartier n'est pas donc pas à la base une volonté de la ville même si l'utilisation de la densité¹³⁴ en sera un argument moteur. La logique préalable est celle de venir désenclaver de manière économique le Nord du Havre et de le relier aux flux importants de circulations existants. Cette volonté renforce d'autant plus les logiques périurbaines à l'œuvre où les modes de déplacements plébiscités par cette volonté politique sont forcément motorisés. Ce quartier va néanmoins s'inscrire dans un portage écologique de manière assez rapide.

¹³³ Géré également par la SHEMA

¹³⁴ Celle-ci étant quand même un mot d'ordre national avec le passage de la loi SRU en 2000.

3. Problématiques et émergence d'une enquête habitante

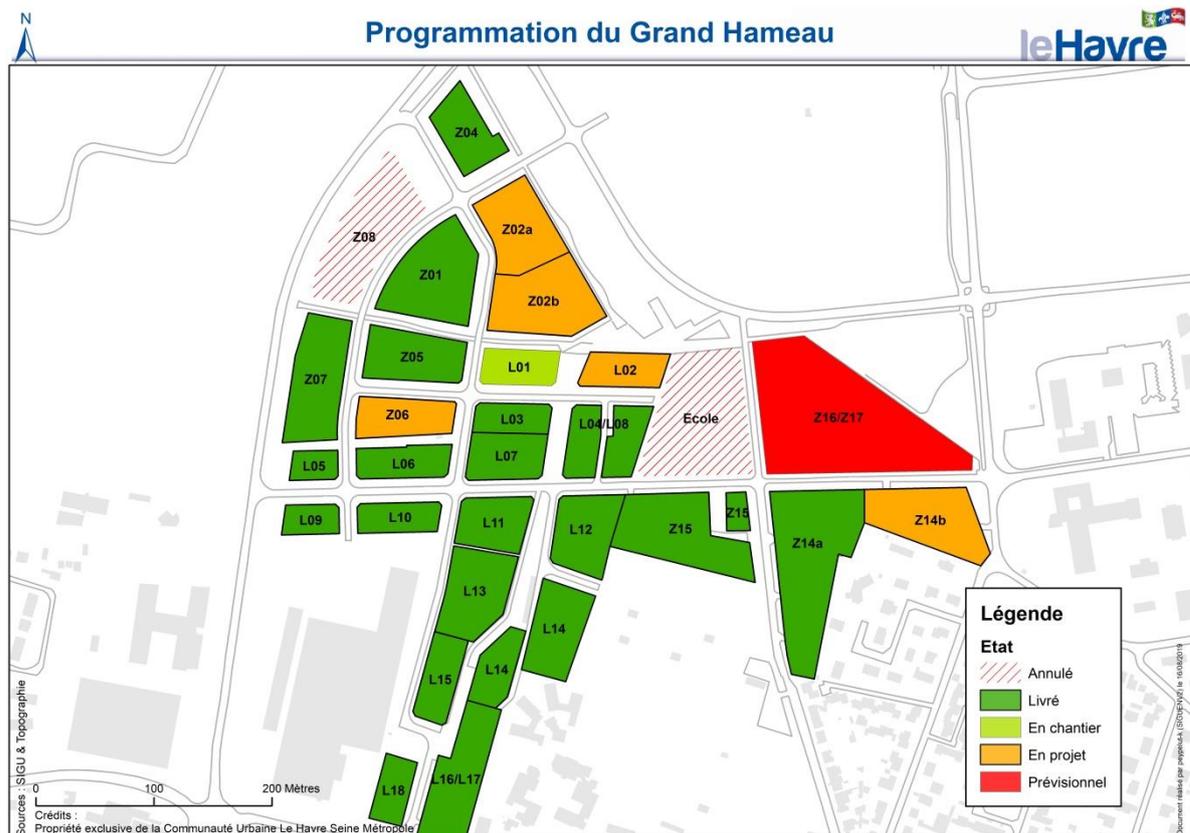
a) Délaissement politique et difficultés

En s'intéressant à la considération politique du quartier du Grand Hameau, on observe un délaissement certain dans le temps. En effet en 2007, l'Agenda 21 prônait ce quartier comme son action numéro 1 avec une construction sous les préceptes des normes HQE mettant en avant les principes précédemment cités. En 2010 le deuxième Agenda 21 est établie, il relègue le quartier en neuvième position des préoccupations, on ne parle plus désormais d'EcoQuartier mais de quartier exemplaire. L'accent est mis sur l'aspect qualité de vie « À mi-chemin entre la ville et la campagne [...] » et sur les économies d'énergie. En 2013 le troisième Agenda 21 ne fait même pas une seule mention de ce quartier quant à son évolution, ses réalisations, les précédents Agenda 21 parlant d'aménagement et non de réalisation.

De nombreuses difficultés ont essaimé la réalisation du quartier. La superficie devait être presque deux fois plus grande, s'étendant de l'autre côté de l'avenue du Grand Hameau avec la troisième tranche de ZAC. Les préceptes sont toujours visibles sur le schéma d'intention en annexe.

L'école a été annulée mais laissée en possibilité de construction ne sachant pas vraiment comment gérer cet espace. Le groupement scolaire de 14 classes était initialement prévu au quartier avec une surface de plancher de 3780m² destiné à accueillir les enfants du quartier. Pour des raisons économiques le projet a avorté, et la scolarisation des enfants du quartier s'est redirigée vers les écoles des secteurs de proximité.

C'est un quartier toujours en chantier après son lancement, la première construction fut livrée en 2011 et des opérations arrivent au compte-goutte depuis cette date. Le nombre de logements sur le quartier en juillet 2019 est de 519 avec la première opération qui a été livrée en 2011. Le montant de logements supplémentaire à venir est estimé à 240 dont 151 en logements collectifs et 89 en logement individuel, ce qui nous amène à un total de 759 logements sur le quartier.



b) Une labellisation encore en cours

Le label EcoQuartier Etape 2 « EcoQuartier en chantier » a été obtenu en 2014, du fait de son caractère non terminé. Le délaissement politique du quartier a laissé en suspens cette labellisation et les questions se posent quant à sa labellisation étape 3. De ce fait, il a été décidé en comité stratégique municipal « espaces publics et aménagement urbain » de conduire 2 axes d’actions, le premier portant sur la nécessité de mieux connaître le quartier et ses habitants et le deuxième d’améliorer l’image et le fonctionnement du quartier. De ce fait notre travail s’inscrit dans ces deux optiques avec la réalisation d’une enquête au porte à porte auprès des 519 logements actuels du quartier et de faire le point sur la démarche de labellisation.

L’enquête développée permet de défraîchir un chantier abandonné depuis un certain nombre d’années et de poser les bases d’une connaissance des pratiques et usages sur celui-ci s’inscrivant dans une dynamique de plus long terme : le label étape 4 « EcoQuartier confirmé » accessible 3 ans après livraison et obtention du label Etape 3 demandent notamment une évaluation de l’EcoQuartier en termes d’usages, tenue des engagements, association habitante etc...

Programme d'actions présenté et validé par les élus lors du comité stratégique « espaces publics et aménagement urbain » du 26 avril 2019

AXE 1 : MIEUX CONNAITRE LE QUARTIER ET SES HABITANTS

- ① **Action 1 :** réalisation d'une enquête en porte à porte auprès des 519 logements du quartier
- ② **Action 2 :** comprendre les fréquences d'entretien des espaces verts
- ③ **Action 3 :** organiser des animations pour découvrir le quartier et sensibiliser à ses spécificités

AXE 2 : AMELIORER L'IMAGE ET LE FONCTIONNEMENT DU QUARTIER

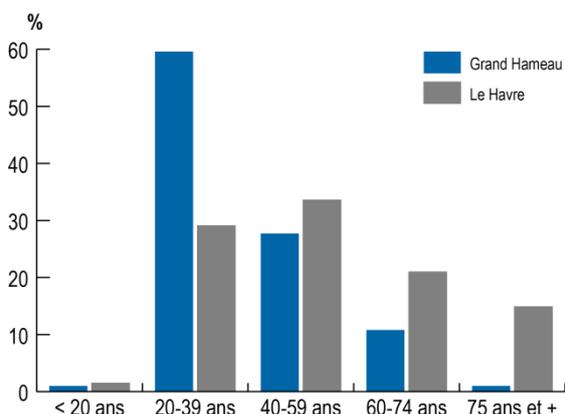
- ① **Action 1 :** améliorer l'image des terrains en attente de construction
- ② **Action 2 :** mobiliser le parc de stationnement sous résidence des bailleurs sociaux
- ③ **Action 3 :** faire le point sur la démarche de labellisation « Ecoquartier »

Dans le cadre d'un croisement avec la typologie de Souami vue en première partie, on se rend compte que l'EcoQuartier se rapproche de la figure de la figure du « quartier type » en cela que les objectifs affichés sont assez modestes, que la volonté préalable n'était pas celle de la construction d'un EcoQuartier, que les temporalités de réalisation sont assez longues et que les bases prédominantes du quartier sont une maîtrise technique en termes écologiques sur la récupération d'eau de pluie ainsi qu'une conception architecturale durable générale. Nous allons maintenant voir comment cette enquête permet de mieux cerner les pratiques habitantes ainsi que les confrontations entre ville durable et contexte périurbain.

II. Un quartier périurbain classique

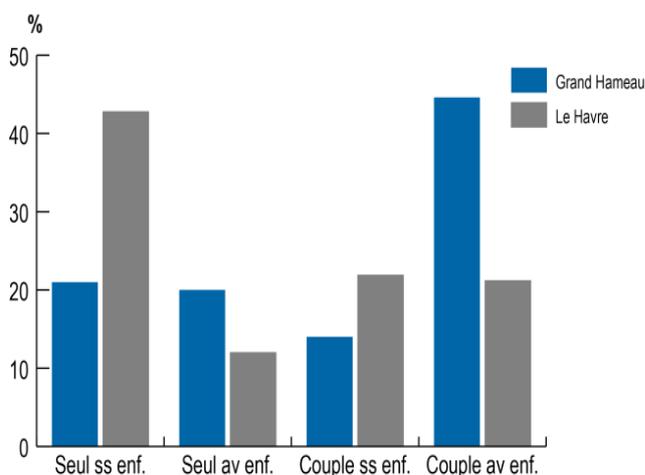
1. Analyse Socio-démographique

a) Une structure majoritairement familiale



En reprenant la proportion de ménages interrogés et en faisant une projection sur le nombre restant de ménages, l'estimation de la population du Grand Hameau est comprise entre 1200 (estimation basse) et 1400 habitants (estimation haute), cette projection tient aussi compte de l'estimation de vacance des dernières opérations livrées.

Graphique 2 Structure par âge des personnes de référence des ménages



Graphique 3 : Composition familiale

La population du quartier est une population plutôt jeune où 60% des personnes de références des ménages ont moins de 40 ans. Les plus de 60 ans sont présents, en lien avec un parc de logements diversifié, mais moins représentés cependant qu'en moyenne communale. Enfin, les plus de 75 ans sont pratiquement absents du quartier à l'heure actuelle. 65% des ménages interrogés ont des enfants, ce qui porte le nombre d'enfants recensés durant l'enquête et

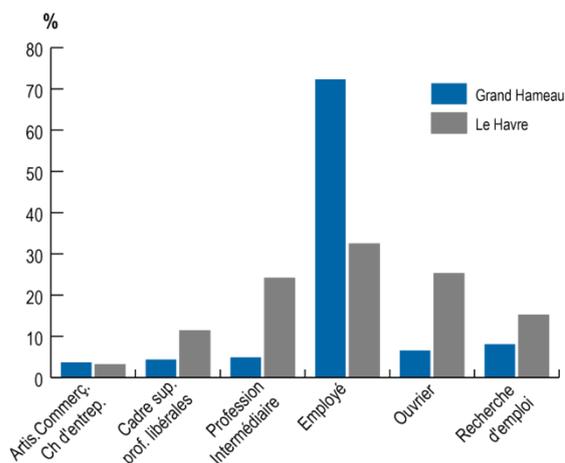
habitants le Grand Hameau à 433. La moyenne est de 1.4 enfants par ménage ce qui en projetant sur la population totale supposée du Grand Hameau, amène à un total d'environ 700 enfants. Une nuance est néanmoins à exprimer du fait de la possibilité qu'une part de ces enfants ne vive pas ou plus chez leurs parents¹³⁵.

¹³⁵ Ce qui est sûrement le cas pour les ménages de 60 ans et plus.

En faisant la comparaison avec l'ensemble de la ville du Havre, on se rend compte que les ménages en couple avec enfants sont plus nombreux (2.3 enfants par famille contre 1.8 enfants pour le Havre). Egalement, les familles monoparentales sont plus représentées qu'à l'échelle communale avec 1.9 enfants par famille contre 1.5 au Havre.

b) Structures sociales

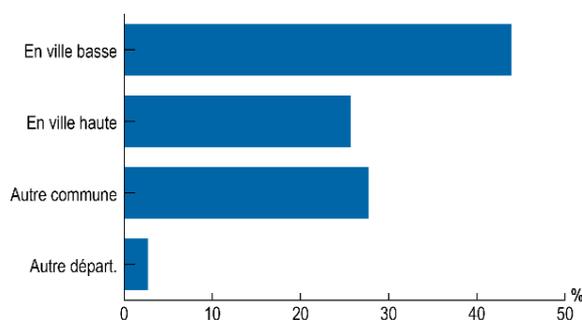
La proportion d'actifs est plus élevée dans le quartier que sur l'ensemble de la ville du



havre : 75% contre 70% au Havre.

On observe une surreprésentation de la catégorie socio-professionnelle « employé »¹³⁶ : 72% contre 33% au Havre. La part de retraités est de 11% contre 27% à l'échelle communale et ils représentent 55% des inactifs sur le quartier.

Graphique 4 : Catégories socioprofessionnelles

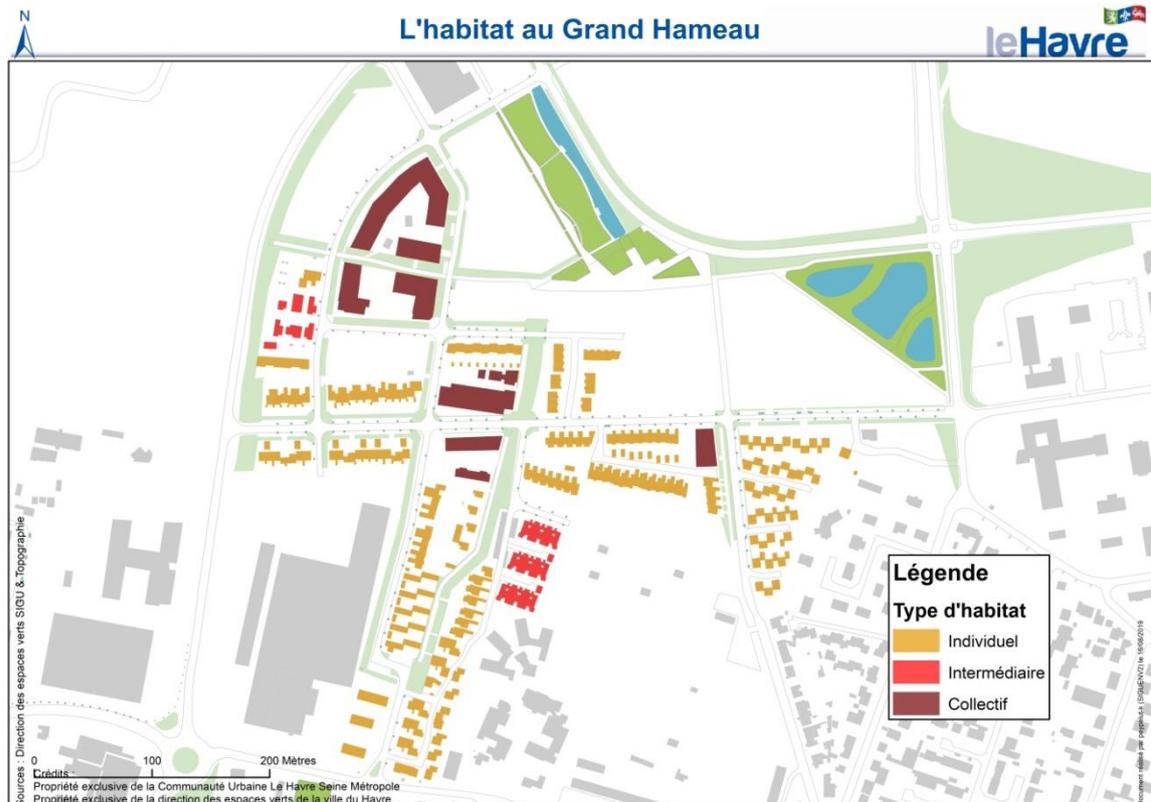


Graphique 5 : Lieu d'emploi des enquêtés

44% des enquêtés ont déclaré travailler en ville basse du Havre et 23% en ville haute. Enfin, 33% des enquêtés travaillent dans une autre commune, soit un peu plus qu'en moyenne dans l'ensemble du Havre : 26% des actifs havrais au dernier recensement avaient déclaré travailler dans une autre commune.

¹³⁶ Un biais est possible vis-à-vis de la difficulté des individus à se caractériser en termes de CSP

c) Un habitat majoritairement individuel



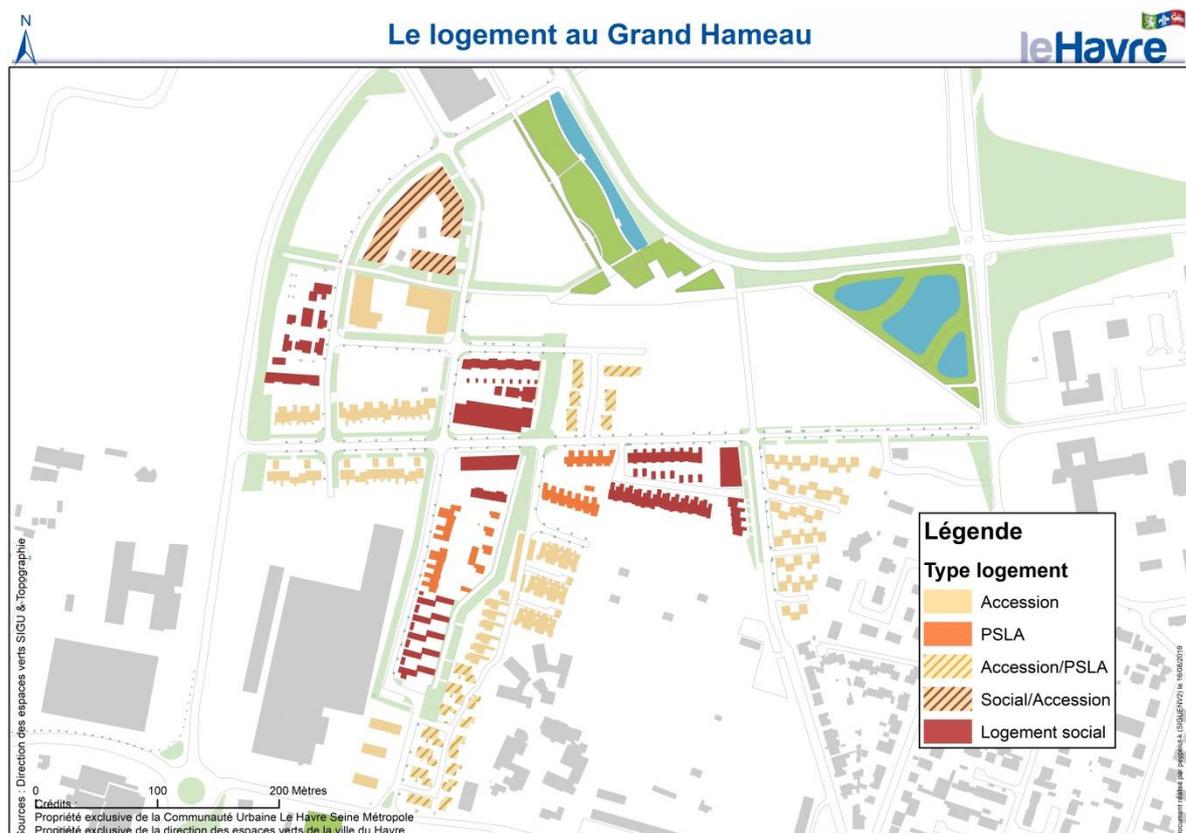
Le quartier se caractérise par une mixité d'habitat entre habitat individuel et collectif. En juillet 2019 519 logements sont livrés avec 194 individuels, 50 habitats intermédiaires¹³⁷ et 275 en collectif.

Il se caractérise par un cœur de collectif au centre avec une limitation au R+3 et une gradation vers de l'individuel en périphérie de quartier pour une transition vers le résidentiel pavillonnaire des quartiers alentours.

Actuellement, 42 % de l'habitat est du logement social (soit 218 logement) avec :

- 156 en logement collectif (Z01/L07/L11/Z15) soit **71.5%**
- 25 en maisons de ville (L03/L15/Z07) soit **11.5%**
- 23 en individuel (Z15) soit **10.6%**
- 14 en intermédiaire (Z07) soit **6.4%**

¹³⁷ « L'habitat intermédiaire à ne pas confondre avec le logement intermédiaire est une forme architecturale entre la maison individuelle et l'immeuble collectif. Il se caractérise par un groupement de logements superposés avec des caractéristiques proches de l'habitat individuel : accès individualisé aux logements, espaces extérieurs privés pour chaque logement, des pièces à vivre plus grandes » http://www.scotbessin.fr/site/ressources_4/fuhabintermediaire.pdf



Carte 4 : Type de logement

Le logement social en très grande partie sur l’habitat collectif. L’opération la plus au Nord est un mix d’accession et de logement social. Les logements sociaux ont été vendus à Alcéane en VEFA.

Néanmoins on note un effort de répartition du logement social sur l’ensemble du Grand Hameau pour une plus grande mixité et permettre de ne pas créer un pôle de logements sociaux dans le quartier. Celle-ci est néanmoins due à l’utilisation de deux montages opérationnels, une première partie en lotissement et la deuxième partie en ZAC qui a permis de répartir les logements sociaux sur le quartier.

Interprétation des résultats :

L’analyse des populations du Havre nous renseigne sur le caractère familial de celui-ci, grandement représenté par l’habitat individuel. Le collectif est majoritairement constitué de logement social : si la part au logement social est plutôt belle, on peut se demander pourquoi dans le cadre d’un EcoQuartier, le schéma du logement collectif à destination de gens plus défavorisés est toujours aussi prégnant.

On aperçoit également une dynamique périurbaine forte où 44% des actifs travaillent en ville basse. Le quartier étant situé dans le périmètre de la ville du Havre il n’appartient pas à une commune périurbaine en tant que telle. Néanmoins nous avons vu avec l’analyse

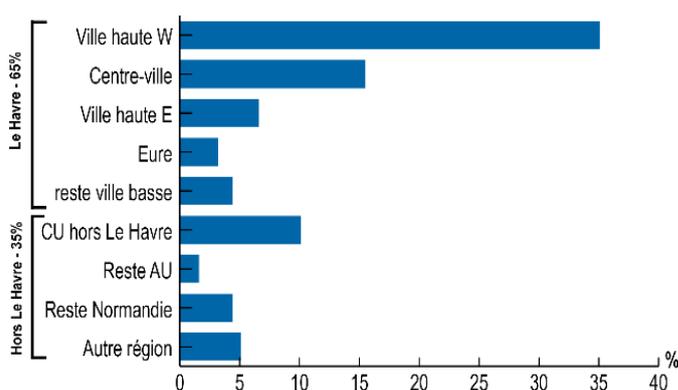
historique que la dynamique d'assimilation des communes du Havre a absorbé les communes périurbaines comme celle de Bléville. De fait le quartier répond bien à une dynamique périurbaine comme défini par l'Insee¹³⁸ mais cristallisé cette fois par une logique ville haute (périurbain) polarisée à la ville basse.

Néanmoins nous pouvons voir la logique contemporaine du périurbain où la majorité des habitants sont des jeunes couples avec enfants, on voit donc bien la posture de Chalas évoquant que les dynamiques présentes dans le périurbain sont porteuses des changements de fond sociétaux. Cela s'explique également d'un autre côté par la nouveauté du quartier, n'étant pas un tissu périurbain d'après-guerre.

Est-ce que cette logique périurbaine se dégage également dans le choix du quartier ?

2. Choix du quartier et considération

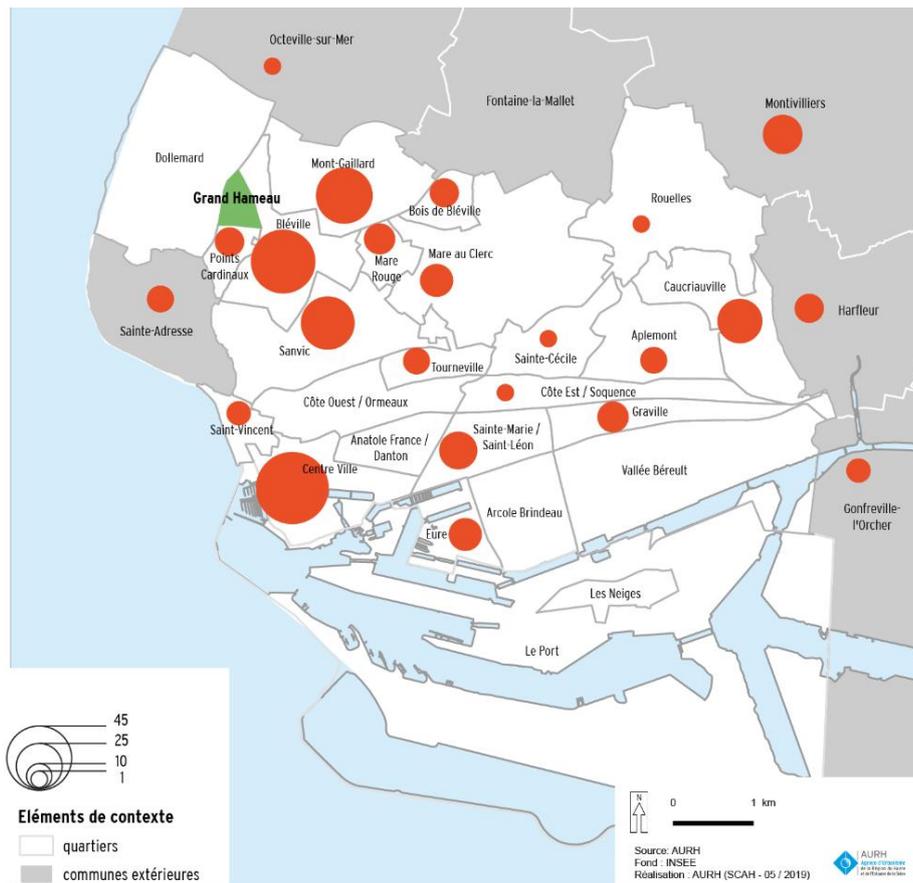
a) Origine géographique des ménages



Graphique 6 : Origine géographique des ménages

65% des habitants du quartier viennent du Havre dont 54% habitaient auparavant un quartier des plateaux nord-ouest avec Bléville/Points Cardinaux (36%), Sanvic (21%) et Mont-Gaillard (23%). Egalement on peut noter la forte proportion des originaires du Centre-ville (15%).

¹³⁸ Voir première Partie



Carte 5 : Visualisation cartographique de l'origine géographique des habitants

L'analyse de l'origine géographique des habitants permet de rendre compte d'une double logique :

- Une recherche de proximité par rapport au logement antérieur dans le choix d'un nouveau logement : cela s'exprime particulièrement dans les quartiers environnants de Mont-Gaillard, Bléville et Sanvic. La proximité permettant le plus souvent de conserver son réseau de relations de proximité, d'usage des aménités ainsi que ses pratiques de consommation. C'est encore plus vrai dans le cas d'une accession à la propriété.
- Une logique de fuite du centre-ville du Havre qui permet de s'interroger sur les raisons de celle-ci.

b) Une demande de nature

57% invoquent des motifs liés à **la qualité du quartier** : le cadre de vie et la présence de la nature sont en tête, notamment pour ceux originaires du centre ancien ou de Caucriauville. Ces motifs sont les premiers peu importe l'origine géographique mais les ménages originaires des quartiers limitrophes privilégient la localisation et le quartier.

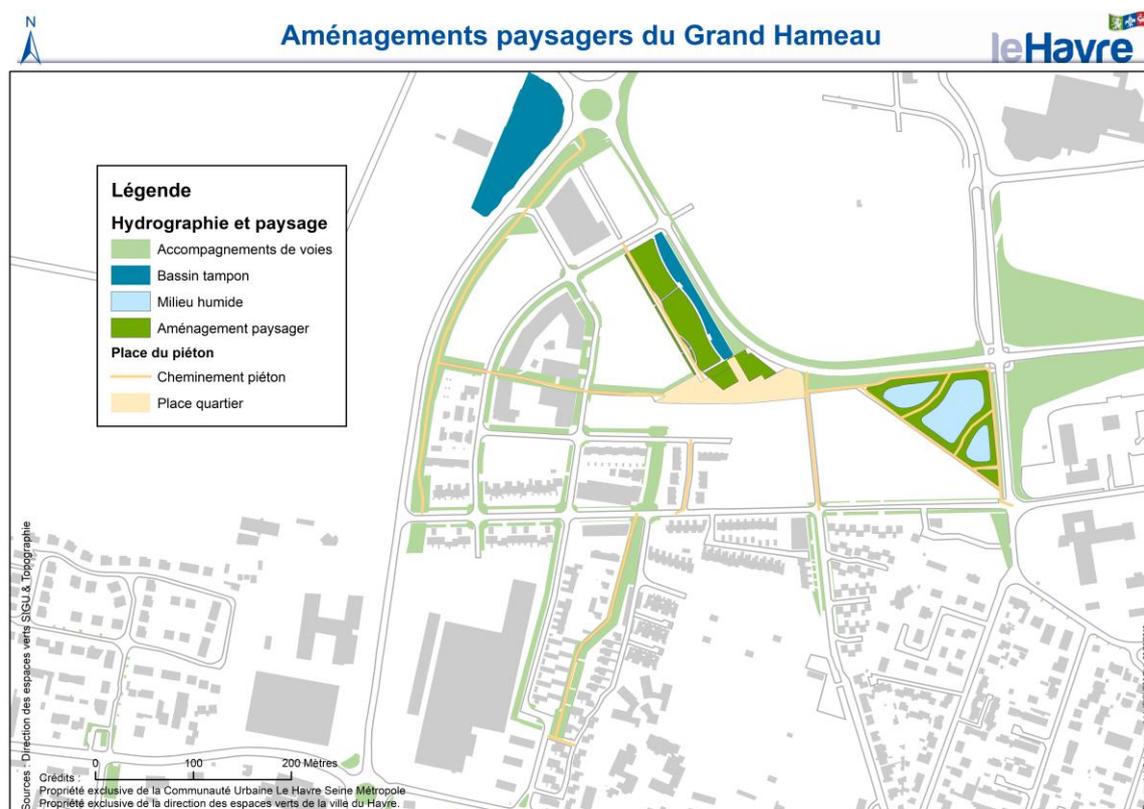
La logique de fuite de ménage du centre-ville (particulièrement minéral) vers une périphérie où les aménités naturelles sont plus présentes, se confirme donc. Ces aménités

paysagères se traduisent notamment par la présence d'un parc canal paysagers jouant à la fois le lieu d'espace de détente pour les habitants, de mise à l'écart de la route passante, d'accompagnement paysager des cheminements piétons et cyclistes ainsi que de bassin tampon en cas d'inondation et de lieu progressif en terme de développement de biodiversité.

	Nb	
Idéalement présente	43	13,7%
Suffisamment présente	165	52,5%
Inégalement répartie	30	9,6%
Pas assez présente	72	22,9%
Pas du tout présente	4	1,3%
Total	314	

Figure 10 : Pensez-vous que la nature est suffisamment présente dans le quartier ?

De plus si la nature est estimée positivement présente à 68.2% par les habitants (52.5% estiment qu'elle est suffisamment présente et 13.7% idéalement présente), un petit peu plus d'un tiers des personnes estiment que des efforts sont à développer dans ce sens.



Carte 6 : Aménagements paysagers

Le parc paysager à l'Est du quartier se compose de trois bassins où la biodiversité est laissée à son développement. Sa constitution en tant que milieu humide le rend propice au

développement de nombreuses espèces. Il constitue une entrée Nord-Est agréable en accompagnant les cheminements piétons.

Une armature paysagère et de noues vient accompagner les voies du quartier en renforçant les axes piétonniers et cyclables. Le projet passant par un traitement et une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert par association de noues de 60 cm de profondeur et de bassins tampons. Le traitement des eaux et son traitement en réseau d'évacuation prend en compte la pluie centennale pour pallier aux risques d'inondations.

c) Interprétation des résultat :

Le choix du quartier par les habitants renvoie à la double logique que nous avons présentée au préalable. D'une part, il est représentatif d'une fuite du centre-ville, à la recherche d'aménités paysagères, d'un espace entre ville et nature. D'autre part, il s'inscrit également dans une recherche de proximité où les trois quartiers les plus représentés dans l'origine géographique des habitants sont les quartiers limitrophes, les plus proches. Cela nous permet de nous rendre compte, effectivement d'une maturité du périurbain où certes la demande de nature est très présente mais elle ne se fait pas au détriment d'une explosion des distances de mobilité résidentielle.

Le cadre de vie, le calme, la présence de nature et d'espace sont recherchés par les ménages, la question se pose de savoir si les habitants considèrent le quartier comme un EcoQuartier et si les pratiques écologiques sont réellement développées.

3. Quartier ou « EcoQuartier » ?

a) Perception

Nous avons interrogés les habitants sur la perception du Grand Hameau en tant qu'EcoQuartier. Il s'avère que 60% estiment ce quartier comme étant un Ecoquartier.

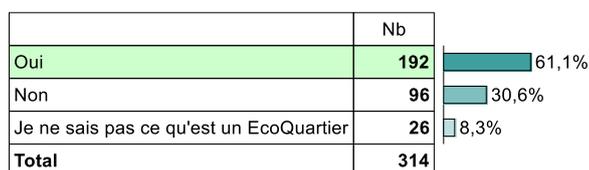


Figure 11 : Pensez-vous que ce quartier est un Ecoquartier ?

Néanmoins un biais apparaît dans ce questionnaire où le mot « EcoQuartier » est directement prononcé par l'enquêteur. Il serait donc intéressant de savoir ce qu'il se cache derrière cette appréciation de leur quartier comme EcoQuartier. Dans le but d'une première réponse à cette question, en analysant les aspects positifs sur la qualification du quartier, la modalité « *Ecologique* » apparaît dans 2.9% des réponses, l'aspect écologique n'étant pas du tout mis en avant par les habitants.

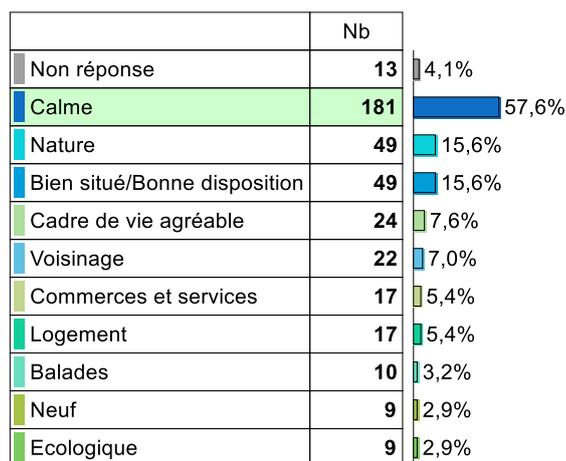


Figure 12 : Points positifs du quartier

Le calme, la nature, le cadre de vie général est lui mis en avant spontanément par les habitants, ce qui, croisé avec nos précédents résultats, est compréhensible au vu de la structure de la population de jeunes ménages avec enfant à la recherche d'un cadre de vie agréable pour élever leurs enfants.

D'un autre côté, nous avons vu que l'EcoQuartier ne se définissait pas seulement par son aspect écologique mais bien par la promotion d'un cadre de vie agréable pour les habitants. Pour creuser cette question d'EcoQuartier, intéressons-nous aux pratiques écologiques.

b) Des pratiques écologiques ?

	Non ça ne m'intéresse pas	Je ne peux pas	J'essaie	Oui
Tri des déchets	7.6%	6.7%	16.9%	68.8%
Compost	43.6%	44.9%	2.9%	8.6%
Economies d'eau	8.9%	11.1%	38.9%	41.1%
Economies d'énergie	5.1%	6.4%	39.8%	48.7%
Réduction voiture	9.6%	38.2%	18.5%	33.8%

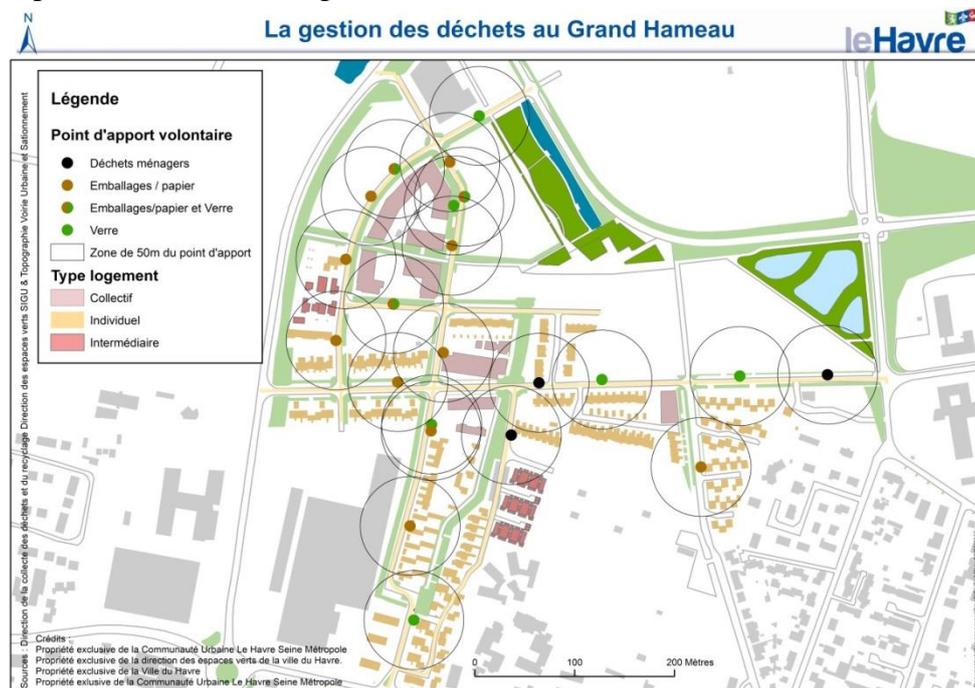
Tableau 5 : Pratiques écologiques

En s'intéressant aux pratiques écologiques des habitants, 68.8% des habitants estiment trier leurs déchets. On remarque que ce taux est le plus haut comparé aux économies d'eau et

d'énergie où moins d'un habitant sur deux estime avoir une pratique écologique en la matière. Egalement ce point mériterait un approfondissement, d'autres aspects rentrent en jeu comme l'aspect financier et ne peuvent être réduits à un simple volontarisme écologique.

Ce qui est plus révélateur par contre est la difficulté de se passer de la voiture ce que nous développerons dans une prochaine partie. C'est également l'absence de pratique plus exceptionnelle comme celle du compost. En effet les réponses sont partagées entre un désintérêt (43.6%) et une impossibilité (44.9%). On peut faire ici l'hypothèse du manque d'équipement à proximité, notamment en appartement, part importante du logement sur le quartier, qui ne permet que très peu la pratique du compost¹³⁹.

Les pratiques écologiques traduisent au final le point fort des infrastructures inhérentes au quartier. Elles consistent en un maillage de points d'apports volontaires, les habitations ne disposant pas de poubelles conteneurs et forçant les habitants à se déplacer pour évacuer leurs déchets. Cela a un impact positif en termes de pollutions et de gestions des flux routiers du fait que le ramassage est beaucoup moins fréquent. C'est également un gain en termes de temps pour les services de ramassage des déchets. Le maillage est très bon, chaque logement ayant dans une zone de 50m un point d'apport volontaire. Les colonnes de recyclage de verre et d'emballages/papier sont toujours accompagnées d'au moins deux colonnes pour les déchets ménagers.



Carte 7 : Maillage des points d'apport volontaire des déchets

¹³⁹ Deux bornes de compostages ont été mises à dispositions pour deux opérations de logements collectifs. Néanmoins ces bornes sont très mal utilisées, les habitants jetant n'importe quoi dans celles-ci.

c) Interprétation des résultats :

Nous pouvons voir à travers ces résultats la difficulté d'estimer les pratiques écologiques habitantes. Cela est dû, certes, à une enquête très générale se voulant de regrouper le plus de thèmes afin d'obtenir le plus de réponse possible mais c'est également le but de cette enquête de poser les bases d'un premier cadre d'analyse des pratiques et usages. Mais la difficulté est au final dans les pratiques elles-mêmes, il est très difficile de dégager ce qui est du ressort de la perception habitante et ce qui est de pratiques écologiques structurantes. Néanmoins cela nous a permis de dégager la gestion des déchets du quartier comme réel point fort de celui-ci. Cela nous a permis également de dégager une interrogation au sujet de l'utilisation de la voiture et de la place qu'elle prend dans le quartier.

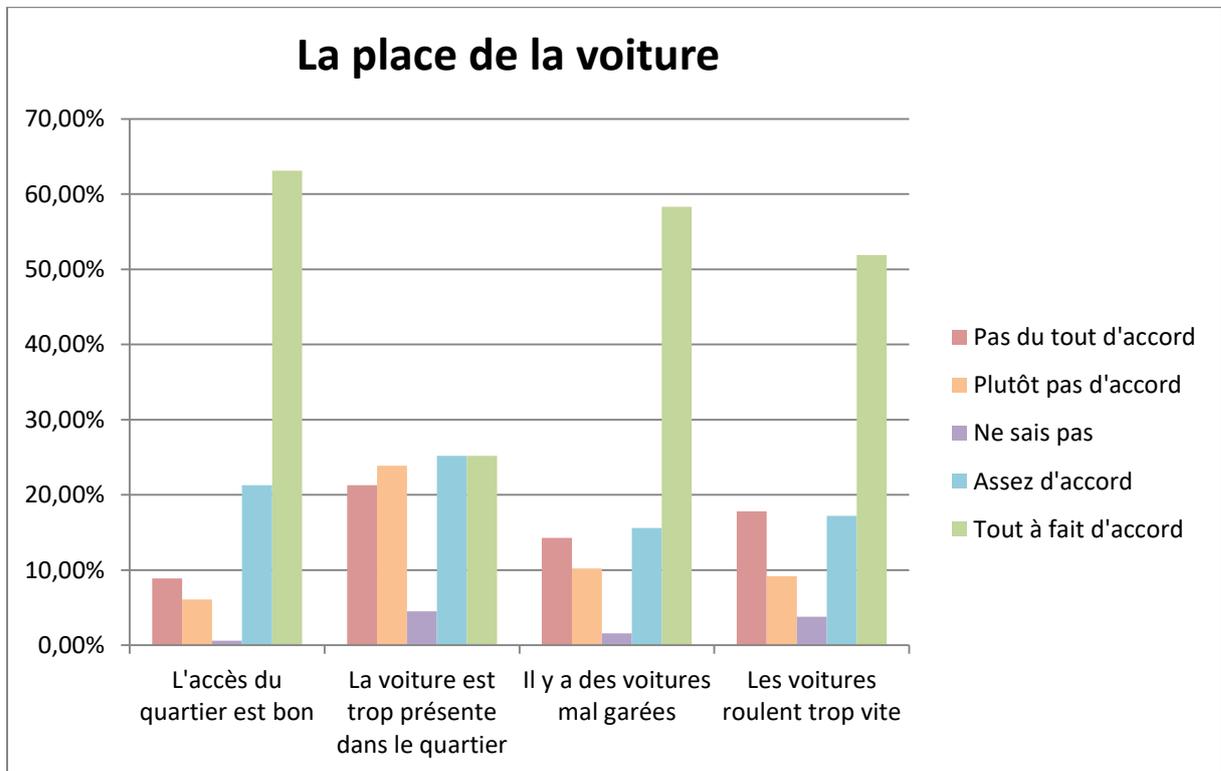
L'enquête après analyse socio-démographique et analyse des pratiques et perceptions habitantes, révèle finalement une logique de quartier périurbain se rapprochant de manière significative à la figure de l'habitat pavillonnaire, le l'image de la famille nucléaire voulant se rapprocher d'aménités naturelles plus présentes en périphérie. Cela s'exprime notamment par l'expression des mobilités pendulaires vis-à-vis de la ville basse où plus de 40% des interrogés y travaillent, s'inscrivant de fait dans la définition de l'INSEE, de ce qui définit le périurbain. Également, ce quartier exprime nous l'avons vu une certaine forme de maturation de l'image du périurbain où la proximité immédiate dans la mobilité résidentielle est mise en avant.

De plus, l'enquête révèle un certain flou pour le quartier à constituer un EcoQuartier agitant au final plus d'interrogations de ce qui constitue ou non un EcoQuartier : est-ce la valorisation écologique ? La promotion d'un cadre de vie ? Est-ce tout cela à la fois ? Néanmoins des efforts en termes d'aménagements plus durables sont visibles autour des aménagements paysagers mettant en valeur la présence de l'eau et son accueil et des pratiques écologiques positives de tri des déchets. Le Grand Hameau s'inscrit au final de manière très concrète dans la typologie de Souami des « quartiers-types » où les apports techniques des réalisations exceptionnelles se sont normalisés à une échelle plus humble. Les pratiques et usages restent néanmoins à approfondir autour de la question de la place de la voiture dans le quartier. Comment se croisent les dynamiques du contexte périurbain fortement automobile et les dynamiques de la figure de l'EcoQuartier d'expansion des mobilités actives et de diminution de la domination automobile ?

III. Le périurbain structurant les pratiques ?

1. Un quartier tourné vers la voiture.

a) Perception de la voiture



Graphique 7 : Perception de la place de la voiture dans le quartier

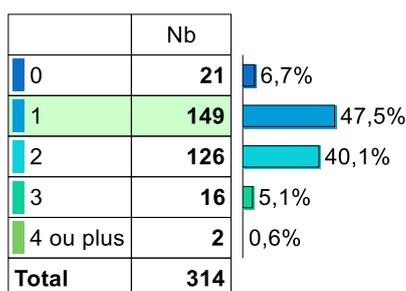
Nous faisons état au préalable du bon raccordement du quartier aux connexions routières du Havre. Cela se traduit également dans la perception qu'en ont les habitants où près de 80% des interrogés estiment que le quartier est bien accessible en voiture. Cette bonne accessibilité est néanmoins vectrice d'externalités négatives où la vitesse des voitures est pointée du doigt pour 69.1% des personnes interrogées et où 73.9%¹⁴⁰ des personnes qui trouvent que les voitures sont mal garées.

La question de la trop grande présence de la voiture dans le quartier est partagée entre les interrogés, ce qui nous interroge et nous pousse à essayer de quantifier la place de la voiture ainsi que cette problématique de stationnement.

¹⁴⁰ Les pourcentages exprimés correspondent à l'association des modalités « tout à fait d'accord » et « assez d'accord »

b) La possession en termes de voitures

Après enquêtes des 314 ménages, le résultat en termes de possession automobiles est de 457 véhicules avec seulement 21 ménages ne possédant pas de véhicule. En projetant sur les 215 ménages restants, on peut estimer le nombre de voitures sur le quartier à 770 véhicules. Cette projection est faite en respectant la même répartition de pourcentage sur les ménages manquants, elle correspond donc à une estimation moyenne possible.



Les résultats d'une enquête sur la modalité durable en Normandie en 2013¹⁴¹ ont montré que 15.9% des ménages ne possédaient pas de voiture, 46.9% en possédaient une et que 37.2% en possédaient deux ou plus. Sur ce quartier, la part des ménages possédant plus d'une voiture est beaucoup plus important.

Figure 13 : Possession automobile chiffrée des ménages du quartier

Cette comparaison nous alerte sur la place très importante que prend la voiture au sein du quartier et alerte du fait qu'un axe majeur des EcoQuartiers porte sur la réduction de la place de la voiture et son utilisation. Avant de s'intéresser aux effets de cette quantification du parc automobile, regardons de plus près son rapport avec le stationnement, problème majeur du quartier évoqué par les habitants.

c) La problématique du stationnement

Le nombre de places de stationnement sur le quartier s'élève à 1121 places actuellement avec 847 places privées et 274 places publiques.

Ces places privées se divisent en deux catégories :

- le stationnement privé d'entreprise (86) et du parking Naturéo (103) pour un total de 189 places
- le stationnement privé pour particulier : parkings enterrés pour le collectif, garages ou place attitrées sur l'espace public pour les habitations individuelles et habitation intermédiaires pour un total de 658 places.

Le stationnement sur l'espace public s'élève à 274 places réparties majoritairement sur les grands axes passant du quartier.

¹⁴¹ Mobilité durable : agir dans les territoires, publication de l'Agence régionale de l'environnement de Normandie, octobre 2017.

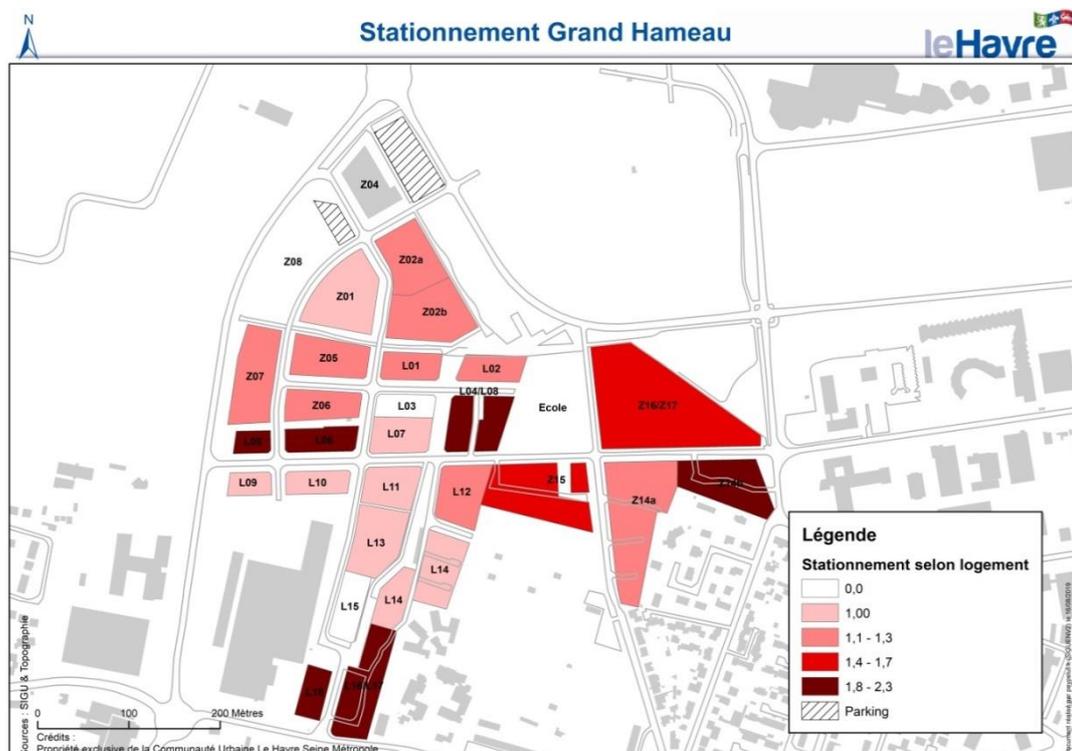
rue commandant Cousteau	55
rue Haroun Tazieff	105
rue Paul Emile Victor	48
rue Claude Levi Strauss	36
rue Diane Fossey	16
rue Léon Hallaure	10
rue Elisabeth Bosselli	4

Tableau 6 Stationnement public Grand Hameau

Nous l'avons vu l'estimation projetée en termes de possession automobile sur le quartier est de 770 véhicules. En ajoutant le stationnement public et le stationnement privé pour particulier, nous obtenons un total de 932 places de stationnement à destination des particuliers. Pourtant en croisant avec le ressenti habitant, le stationnement semble être un réel problème :

- Le stationnement est ciblé comme principal point négatif du quartier par plus d'un tiers des interrogés
- La demande de places de stationnement constitue un des manques principal du quartier pour plus d'un cinquième des interrogés

Deux hypothèses nous paraissent donc justifiables : la répartition sur le quartier de l'ensemble des places de stationnement est inégale et des véhicules viennent coloniser le stationnement public.



Carte 8 : Le stationnement du Grand Hameau

Effectivement quand on se penche sur le nombre de place par rapport au logement, on observe une inégalité selon les opérations immobilières. Les lots de logements individuels sont ceux qui réservent le plus de places de parking aux logements. Allant jusqu'à plus de 2 places de stationnement par logement dans certaines opérations (couleur rouge foncée). A contrario les opérations collectives sont les plus économes et certaines opérations ne proposent même pas de place de stationnement.

Bailleur	Nombre de logements	Nombre de places de stationnement tarifées	Nombres de places occupées	Taux d'occupation
Logéo Seine Estuaire	74	43	20	46%
Habitat 76	31	27	13	48%
IBS	55	13	4	30%
Alcéane	65	52	52	100%

Tableau 7 : Occupation des places de parking privés en collectif selon les bailleurs

Les bailleurs des opérations collectives ont des politiques de stationnement différentes : là où Alcéane propose dans le prix de loyer une place de parking, les autres bailleurs mettent le prix en supplément. Cela explique donc que certains ménages préfèrent se garer sur les places publiques du quartier plutôt que de payer un stationnement, cela entraînant des désagréments (stationnement sauvage, saturation de l'espace public...).

d) Interprétation des résultats

La problématique du stationnement est donc à la croisée de plusieurs logiques concomitantes. Cela est dû aux opérations immobilières encourageant la possession de véhicule, à celles ne proposant pas de places de stationnement ou ne l'intégrant pas dans le coût du logement. C'est également, celle de la responsabilité individuelle, a-t-on véritablement besoin de 3 ou 4 voitures par ménage ?

Mais plus que ça, cette problématique montre la difficulté à traiter la question de la place de la voiture dans les EcoQuartiers et introduit un élément de réponse à notre questionnement préalable sur les pratiques écologiques autour de la réduction de l'utilisation de la voiture : celles-ci semblent très pauvres au vu de l'importance automobile.

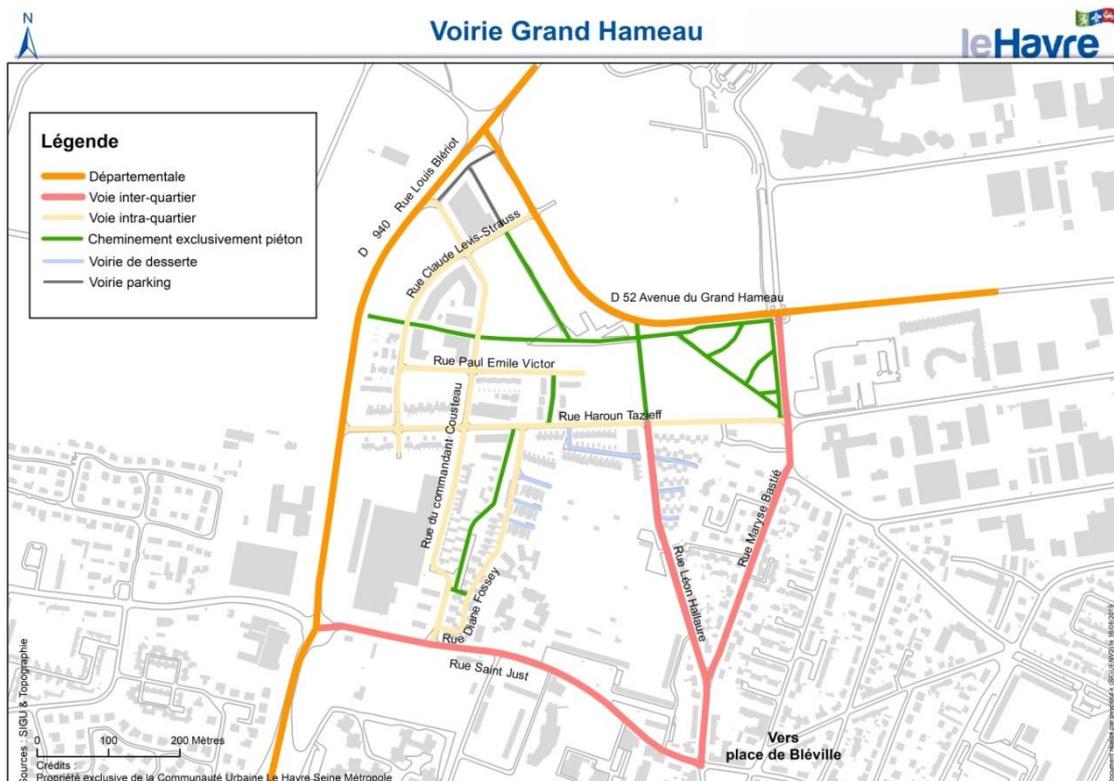
¹⁴² Attention : Les opérations L01/L02/Z06/Z02a/Z02b/Z14b et Z16/17 n'étant pas encore livrées le nombre de places de parking est à titre prévisionnel et n'est pas compris dans la somme des places privées actuelles.

Egalement, nous avons pu voir à quel point le périurbain structure la possession automobile, où celle-ci est plus élevée qu'à l'échelle du territoire sachant que la projection estimée est peut être loin du compte de la réalité exhaustive. Cela acte donc la réalité décrite dans la première partie, d'un périurbain qui se définit particulièrement par la domination automobile.

La question est maintenant de savoir si les raisons de la domination de la voiture exprimées en première partie, à savoir les coupures urbaines et leurs effets sur les mobilités actives se vérifient dans notre objet d'étude.

2. Un contexte périurbain dominant

a) Un enclavement du quartier par les voiries



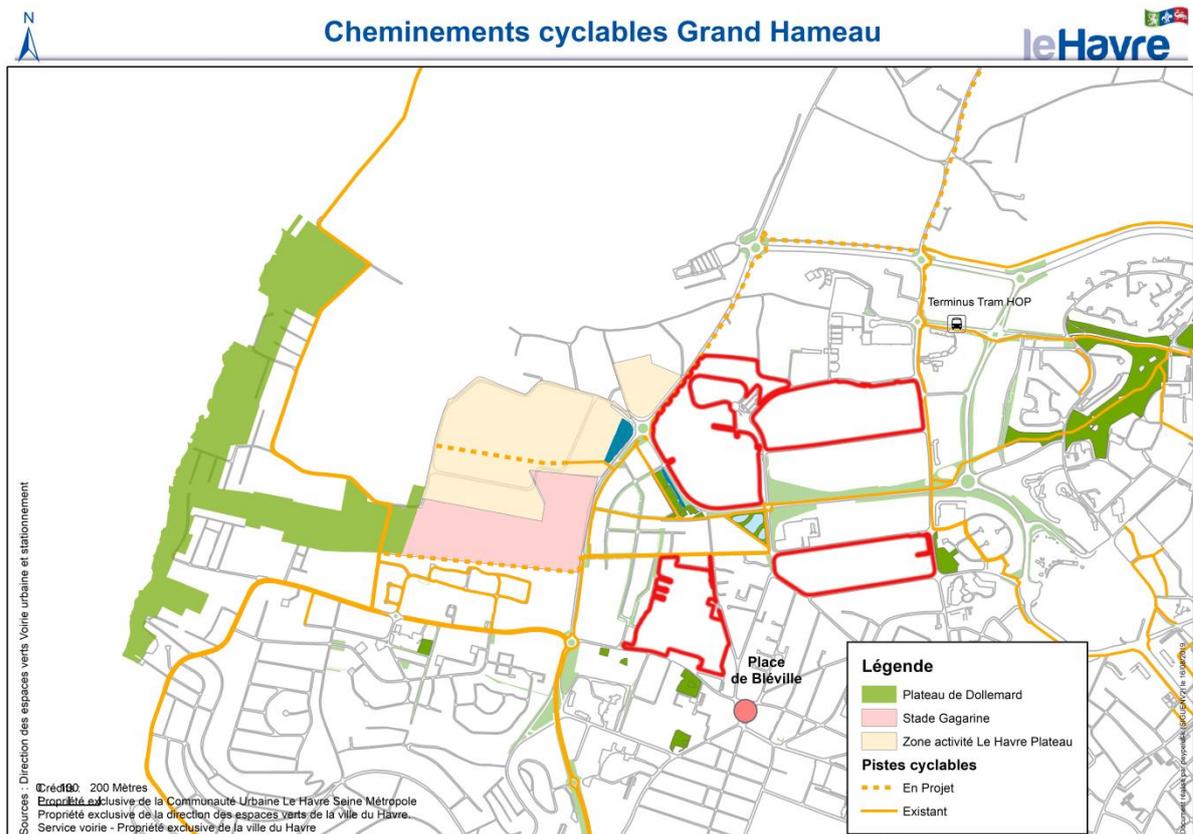
Carte 9 : La structuration des voiries du Grand Hameau

Le quartier du Grand Hameau est bien connecté au réseau viaire existant et sa position en entrée Nord de ville lui permet une très bonne accessibilité aux voies de communication majoritaires du Havre. Néanmoins cette bonne accessibilité entraîne également un effet d'enclavement par cet encadrement du quartier par les départementales D 940, D52 et la Rue Saint Just. C'est ce qu'Héran dans sa typologie avancée nomme comme une coupure mixte du fait de « diverses coupures entourant un quartier ou même une ville qui se retrouvent enclavés [...] » En effet, d'un point de vue des mobilités actives les voiries inter-quartiers ne permettent pas une perméabilité avec Bléville où la place de la voiture est

trop prépondérante vis-à-vis des autres modes de déplacement. Cette problématique de perméabilité se retrouve également dans le franchissement des grandes artères départementales qui est beaucoup plus difficile et qui coupent de manière nette les réseaux de mobilité active. Cela se retrouve également dans la conception des voies qui sont mettent de manière systématique la voiture au centre.

Autre problématique, la Rue Haroun Tazieff offre une possibilité aux voitures extérieures au quartier de couper pour rejoindre la départementale entraînant un flux routier non nécessaire et en inadéquation avec les limitations de vitesse sur celui-ci : le quartier du Grand Hameau étant en zone 30 avec un abaissement à 20km/h pour les voiries intraquartiers. Cela explique peut être également cette impression de vitesse dans le quartier pour près de deux-tiers des personnes interrogées.

b) Coupures et mobilité active



Carte 10 : Mobilités actives et coupures surfaciques

En agrandissant la focale, on se rend compte que les réseaux de mobilité active se heurtent aux coupures linéaires enclavant le quartier. En analysant la carte des cheminements cyclables, on s’aperçoit qu’ils s’insèrent sur les grands axes routiers : le plus souvent sous forme de mono-piste cyclable directement sur voirie. Les cheminements de mobilités actives (les pistes cyclables étant mixtes avec les voies piétonnes) sont

principalement en proximité direct avec la voiture, entraînant de fait des risques de report modal comme vu sur les effets de coupures en première partie.

Egalement, le quartier est prôné pour sa proximité au tramway selon la SHEMA comme étant à 800m ou 1km du quartier. Néanmoins cette valeur correspond à une valeur à vol d'oiseau et on voit bien à quel point le rôle des coupures surfaciques, où quelques exemples sont désignés sur la carte en rouge, jouent un effet d'éloignement des infrastructures. L'arrêt de Tram se situant alors en respectant les cheminements cyclables ou piétons à près de 2km du quartier soit près de 30min de trajet à pied.

Les connexions Est/Ouest sont très développées permettant de relier le Plateau de Dollemard et la forêt de Mongeont. Cela montre la volonté d'un développement de l'utilisation du vélo pour le loisir et de la volonté municipale d'associer mobilité active et sensibilisation à la nature et de sa découverte par les habitants. La Voie Verte est la cristallisation de cette volonté, traversant le Grand Hameau d'Est en Ouest avec un raccord en projet pour 2021 avec la fin de restructuration du Stade Youri Gagarine.

Néanmoins si les connexions Est/Ouest sont bien développées, les connexions Nord/Sud ne le sont presque pas, les pistes cyclables s'associant aux grandes voiries urbaines en majorité. Le manque de connexions cyclables avec Bléville cristallise encore la place prépondérante de la voiture dans les connexions et renforce le manque de perméabilité et de dialogue du Grand Hameau avec les quartiers alentours. Plus que cela, cela témoigne d'une conception toujours pérenne de l'association entre mobilité active, loisir et présence de la nature rattachant de fait les espaces naturels comme seule valeur d'espace de tourisme.

Le manque de connexions Nord/Sud ainsi que la présence de multiples coupures urbaines s'associent à ce que nous avons développé en première partie : d'un tissu périurbain particulièrement défini par sa présence de coupures. Nous allons maintenant voir si elles influent les pratiques habitantes en terme de mobilité.

c) Un impact sur les mobilités

L'enquête a permis d'interroger les ménages sur leurs modes de déplacement selon trois buts de déplacement : le travail, les courses et le loisir.

Du fait du libre choix de plusieurs réponses, les pourcentages obtenus essaient de refléter la diversité des modes de déplacement pour un même but de déplacement. Pour les 314 personnes interrogées, le nombre de modalités choisies ont été :

- 380 modalités de réponses pour le travail
- 383 modalités de réponses pour les courses
- 506 modalités de réponses pour le loisir

Une première conclusion est donc que les personnes ont tendance à diversifier leur mode de déplacement pour les loisirs.

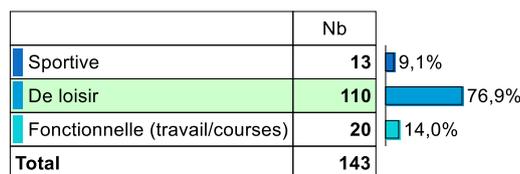
	Tram	Train	Bus	Vélo	A pied	Voiture/moto	Covoiturage/ autopartage
Travail	5.0%	0.3%	10.0%	5.0%	8.7%	68.2%	2.9%
Courses	1.8%	0%	5.7%	1.8%	14.1%	74.7%	1.8%
Loisir	6.1%	0.4%	9.7%	12.5%	23.5%	47.0%	0.8%

Tableau 8 : Répartition des modes de transports selon le but de mobilité

On observe que les mobilités actives sont le plus développées pour le loisir. Néanmoins la voiture reste dominante peu importe le but de mobilité représentant 68.2 % de l'ensemble des modalités pour le travail, 74.7% pour les courses et reste le plus gros pourcentage, 47 %, pour le loisir.

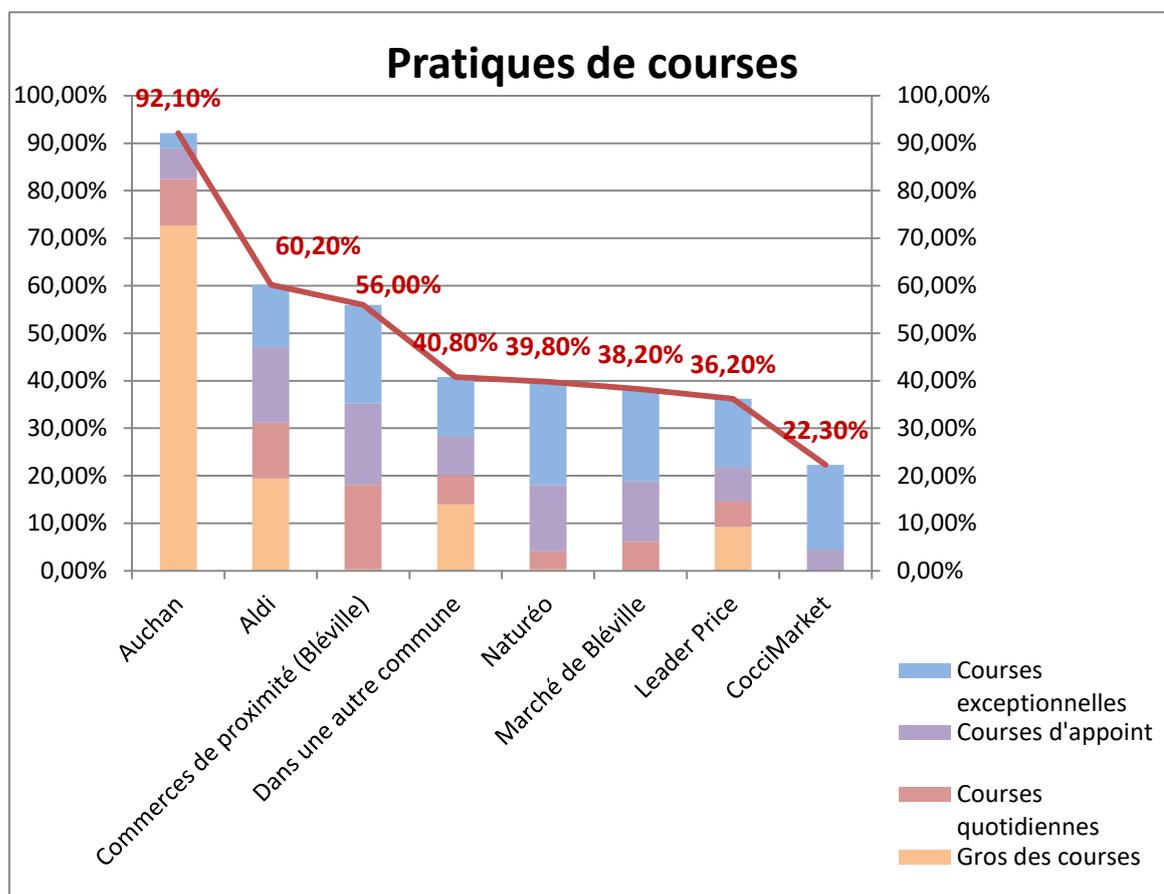
Quand on observe la part des individus ayant au moins répondu la modalité « voiture » dans leur but de déplacement, la domination de la voiture s'exprime de manière encore plus concrète. En effet elle est citée à 87.9% dans les déplacements « travail », à 91.1% pour les déplacements « courses » et à 75.8% dans les déplacements « loisirs ».

L'impact de la voiture sur les autres modes est donc particulièrement significatif d'autant plus que la moitié des habitants du quartier possèdent un vélo (50.6%) mais son utilisation est très rare, 51% des personnes ayant un vélo ne l'utilisent jamais (11.2%) ou rarement (39.8%). La pratique du vélo est à grande majorité de loisir pour 76.9% des gens, notons quand même que 20 personnes utilisent le vélo à des fins utilitaires.



Graphique 8 : Pratique de vélo

d) Impact sur les pratiques de course

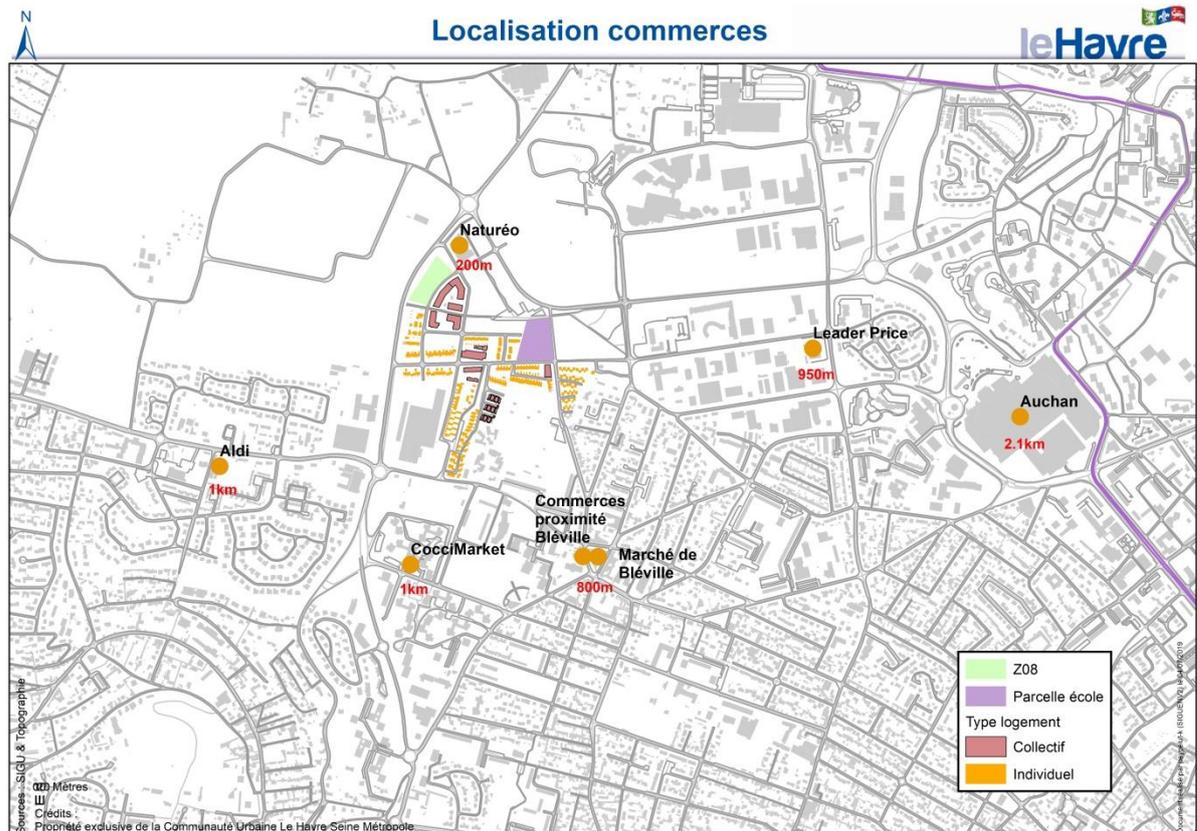


Graphique 9 : Habitudes de courses des habitants

Deux types de données sont représentés ici :

- la ligne rouge nous renseigne sur le pourcentage d'habitant fréquentant le commerce, on peut voir la classification du plus fréquenté (Auchan) au moins fréquenté (CocciMarket)
- En empilement on peut voir le type d'usage de courses que ces magasins représentent pour les habitants.

Auchan est incontestablement le magasin le plus fréquenté par le quartier brassant la majorité de celui-ci : sur l'ensemble des 314 personnes interrogées, 289 vont faire des courses à Auchan, tout type de course confondus. C'est un profil de courses majoritaires du ménage représentant l'achat du gros des courses pour 228 ménages.



Carte 11 : Commerces aux alentours du Grand Hameau

On voit donc grâce à cette carte, que les commerces les plus fréquentés sont les plus éloignés. Cela est certes compréhensible pour Auchan, qui est un pôle commercial majeur sur l’agglomération et qui joue un rôle de centralité de vie périurbaine. Néanmoins les fréquentations supérieures d’Aldi et de Leader Price marquent l’échec du Naturéo de constituer un commerce solide de proximité pourtant implanté directement dans le quartier. Ce commerce est pourtant mis en avant sous le volent de la mixité fonctionnelle du quartier ainsi que d’un commerce plus écologique est au final sous-utilisé par les habitants.

En interrogeant sur les raisons de ce choix de commerce, on s’aperçoit que si les anciennes habitudes ont la vie dure, la rapidité des courses ainsi que le volant économique de celles-ci sont des arguments majeurs dans le choix de commerce.

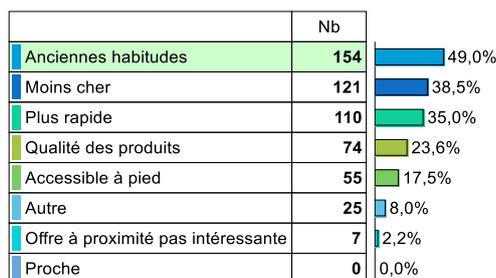


Figure 14 : Raisons de choix de commerce

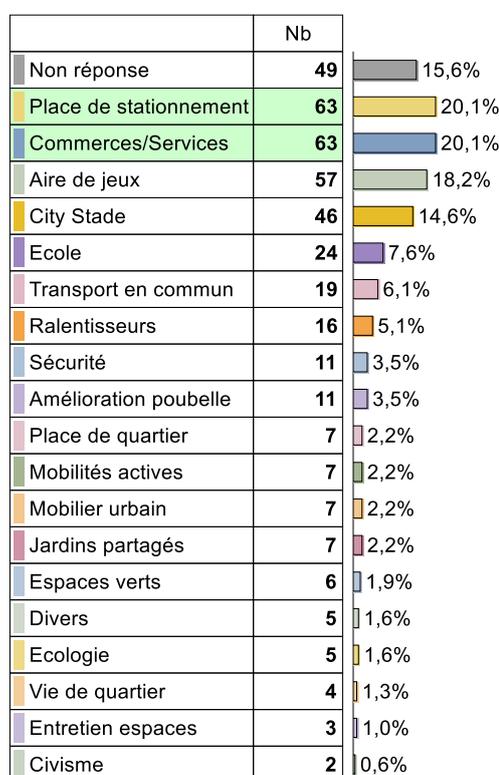
e) Interprétation des résultats

Cette enquête permet donc de corroborer de manière concrète ce qu'avance Frédéric Héran sur l'effondrement des mobilités actives dans le périurbain. Cela se justifie d'une part par le contexte périurbain beaucoup trop écrasant en termes de domination automobile et de son expression dans le tissu par la multiplication de coupures urbaines. D'autre part, cela montre également la difficulté du Grand Hameau à constituer un apport significatif en termes de développement des mobilités actives. Cela cristallise donc la difficulté d'associer ville durable et ville périurbaine au regard des mobilités actives.

Notre enquête permet également de dégager l'impact du périurbain sur les pratiques de courses, le tissu urbain étant favorable à l'utilisation de la voiture, il permet donc une accessibilité et une facilité agrandie pour les commerces du périurbain. D'un point de vue de notre objet d'étude cela permet de montrer l'inadéquation du Naturéo à constituer un commerce de proximité pour le Grand Hameau. Le Naturéo est plébiscité par son aspect écologique et de mixité fonctionnelle mais d'un point de vue de la figure de l'EcoQuartier, il n'entre pas dans une logique écologique de raccourcissement des distances et de baisse des flux routiers, préceptes de la ville durable. Il brasse également une population extérieure du quartier impliquant à son tour des flux routiers de population.

3. Une enquête qui dégage des demandes citoyennes

a) Attentes habitants



La question a été posée de savoir ce qu'il manquait au quartier pour les habitants. Ce qui vient sans surprise en première position faisant écho aux propos précédents, est la demande de place de parking, ce qui est moins attendu est la demande de commerces/services de proximité. Il est fait écho de commerces de proximité moins chers que le Naturéo où les courses d'appoint pourraient être effectuées. Cette catégorie agrège également des services de proximité comme un médecin, une poste ou des commerces de bouche (boucherie, poissonnerie).

La troisième catégorie porte sur un City Stade qui a été dissocié de la catégorie « Aire de jeux » pour montrer la récurrence et l'importance de ce terme. Cela traduit

Figure 15 : Attentes habitantes sur le quartier

directement l'idée d'un espace de jeux pour adolescents, d'une demande de zone de sport sur le quartier.

Au niveau des poubelles on peut voir que la demande apparaît seulement dans 3.5% des réponses. Cela confirme nos hypothèses précédentes : que le problème est plus un souci de civilité, de bonne conduite dans le quartier. Même en posant la question des améliorations voulues dans le quartier, le sujet des déchets n'apparaît pas comme une demande d'amélioration majeure.

Dernier point, la demande d'une école comme initialement prévue est encore présente avec 7.6% de réponses où cette modalité apparaît.

b) Une demande de nouveaux usages

Si l'on fusionne les deux catégories « d'aire de jeux » et de « City Stade », cela constitue le manque le plus évoqué du quartier. Ce qui est pointé du doigt est l'absence de jeux pour adolescents, le manque d'activités pour les enfants, limitées à une aire de jeux pour les 3 à 6 ans. Cette demande est également significative d'une volonté d'espaces de loisirs, d'espaces en tant que tel où les usages des habitants peuvent se développer. En croisant cette demande d'espaces récréatifs avec le nombre d'enfants, on observe que ce manque évoqué va se renforcer au vu de la croissance démographique du nombre d'adolescents dans le quartier.

	Pas scolarisés	Maternelle	Primaire	Collège	Lycée	Etudes sup.
Total d'enfants (433)	121	80	104	68	41	19
Fourchette d'âge selon niveau scolaire		2.5 ans - 5 ans	6-10 ans	11-14 ans	15ans- 17 ans	18 ans et plus

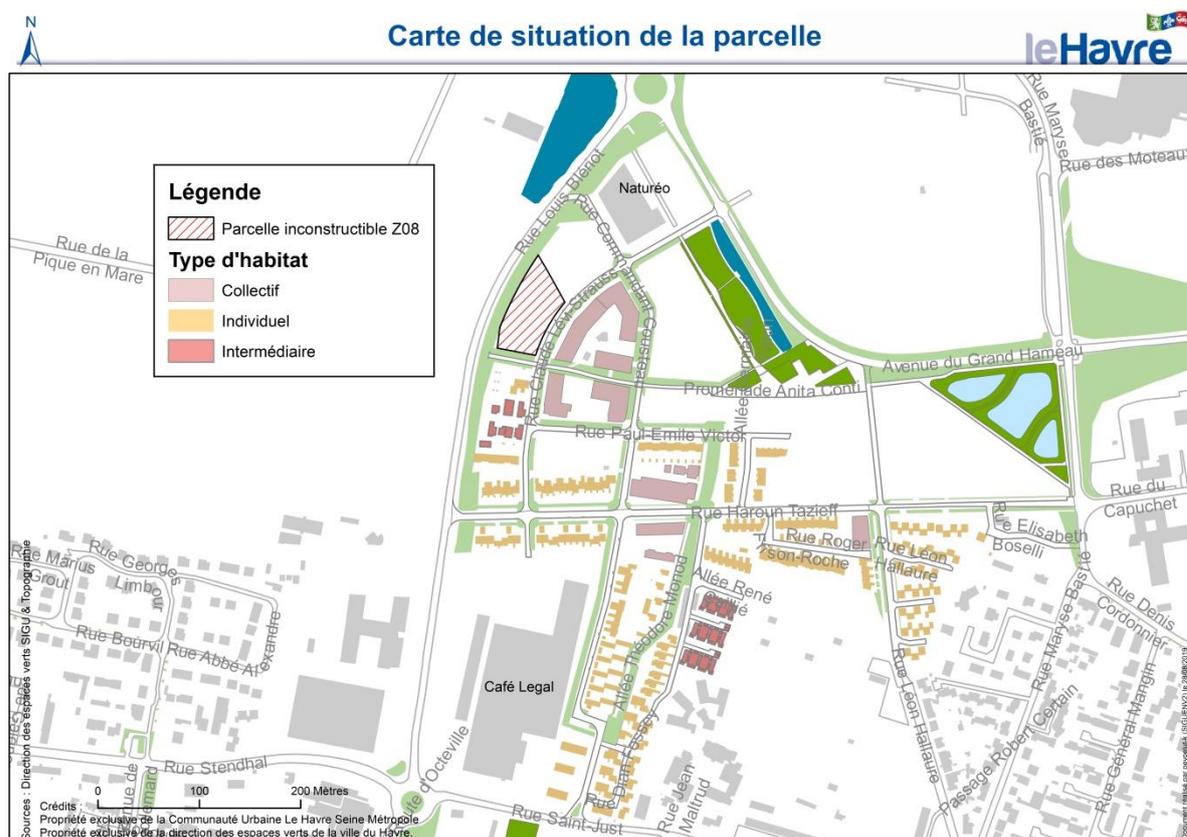
Tableau 9 : Estimation du nombre d'enfant selon les tranches d'âges

En additionnant les enfants en maternelle et primaire, on se rend compte que près de la moitié des enfants du quartier en grandissant vont amener des demandes en termes d'espaces de jeux différents de la place de jeu de pour 3 à 6 ans.

Il apparaît donc légitime au vu de la place disponible par l'école non construite, de la demande habitante et de la croissance des enfants du quartier de proposer un espace de jeux plus adéquat et permettant de développer des liens plus forts dans le quartier. On pourrait d'un autre côté, arguer que le Stade Youri Gagarine et sa restructuration pourrait correspondre à cette demande d'usage, néanmoins tant que la coupure départementale ne

sera pas apaisée, la perméabilité avec les espaces de proximité sera difficilement augmentée en témoigne la fréquentation des espaces de proximité¹⁴³.

c) Des jardins pour le quartier



Carte 12 : Situation de la parcelle Z08

La parcelle Z08 est une parcelle mise en attente du fait de la présence d'indices de cavités souterraines, la rendant de fait inconstructible en l'état.

Cette parcelle constitue une opportunité qui pourrait accueillir des espaces pour planter et cultiver à disposition des habitants. En effet celle-ci est en proximité directe avec 184 logements collectifs qui ne disposent pas d'espaces privés de jardinage du fait de la vie en appartement.

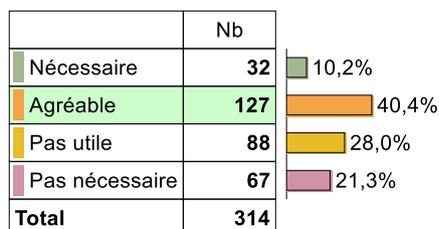


Figure 16 : Un espace où planter et cultiver mis à disposition serait...?

¹⁴³ Voir annexe 4

En posant la question aux habitants de la nécessité d'avoir un espace de ce type dans le quartier (à l'ensemble des personnes interrogées) , on constate que 32 personnes estiment cet espace nécessaire. Egalement, 40% des personnes estiment que cela constituerait un espace agréable renforçant cette dynamique.

Ce lieu pourrait venir appuyer l'identité EcoQuartier en mettant sur la production locale et la coconstruction en développant cet espace en lien avec les habitants. Un des gros manques au quartier, nous l'avons vu, est une identité écologique au niveau des usages et pratiques. Cette parcelle se situe également dans l'alignement des bassins à l'Est du quartier et du parc canal. Il serait donc intéressant de voir s'installer un début de communication et de sensibilisation autour de la biodiversité dans l'EcoQuartier. D'autant plus que ces espaces s'inscrivent dans une proximité plus globale avec le plateau de Dollemard qui constitue un espace de biodiversité important.

Nous avons vu l'impact important des coupures urbaines et notamment à quel point les pratiques habitantes sont structurées par les possibilités de mobilités autour de la voiture. Les mobilités actives sont presque inexistantes et s'expriment de manière très légère dans des modalités de loisir. Cela nous permet de pointer du doigt les difficultés qu'a le Grand Hameau à proposer non seulement une mixité fonctionnelle pertinente ainsi que le développement de pratiques durables.

Conclusion

L'analyse de l'EcoQuartier et l'enquête nous ont permis de révéler les problèmes structurants de celui-ci. La conception du quartier en tant que quartier standard puis promu par la suite en tant qu'EcoQuartier révèle le manque de vision d'ensemble structurant de départ pour en faire une véritable figure pertinente de la ville durable. Le Grand Hameau se caractérise beaucoup par sa situation de quartier périurbain aux volontés timides des « quartiers-types ».

De fait, les pratiques et usages écologiques ont du mal à s'exprimer si ce n'est lorsqu'ils sont guidés par une structuration technique préalable forte, en témoigne la gestion des déchets du quartier. Celui-ci essaie néanmoins d'aller dans un sens positif en termes d'aménagements résilients, de diversité d'habitat et d'efforts en termes de densité et de mixité.

Cette enquête nous permet de conclure sur la force beaucoup plus importante qu'exerce le contexte urbain sur le concept. Le quartier n'a que peu d'influence sur le contexte périurbain majoritaire qui s'est développé comme nous l'avons vu sur des décennies d'urbanisation et de développement autour de la voiture. Les pratiques habitantes s'expriment alors selon une logique périurbaine. Nous avons pu ainsi, grâce à l'enquête, témoigner de la domination de l'automobile en contexte périurbain et des difficultés qu'elle pose aussi bien en termes de gestion de sa place que de son impact sur les mobilités actives. Également, nous avons pu confirmer les postulats d'Héran sur la présence, la diversité et l'intrication des coupures urbaines, ce qui en fait un concept très intéressant à mobiliser, permettant de poser un regard urbanistique à travers le prisme des mobilités actives.

Le Grand Hameau est également révélateur de l'image du quartier périurbain classique où la population résidente cherche à s'éloigner du centre urbain à la recherche d'un lieu entre ville et nature. Mais on voit également une certaine maturation de cette espace, en témoigne les mobilités résidentielles de proximité, de la présence d'habitats et de ménages diversifiés ainsi que de la présence de familles jeunes et actives.

Le plus gros point de développement du quartier du Grand Hameau est au final autour de la conscience écologique aussi bien en tant que conscience citoyenne au sein de ces espaces. C'est également en termes de portage institutionnel où le suivi politique se doit d'être régulier. L'enquête permet de venir rafraîchir un chantier longtemps laissé à l'abandon et de constituer un support pour les démarches futures de labellisation, de la prise en compte citoyenne et des utilisations des préceptes de la ville durable.

L'enquête est également très générale et il serait très intéressant dans la logique d'un travail futur de creuser la question des centralités du périurbain, de voir apparaître les

« centres de vie » de ces espaces périphériques. Même si, plus que beaucoup de villes françaises, Le Havre, est fortement porté par une dualité centre-périphérie très poussée entre ville haute et ville basse¹⁴⁴.

Au final ce travail permet de réfléchir plus loin sur les prospectives urbaines futures. Les centres historiques anciens denses, mixtes, condensateurs d'aménités de loisirs et dont les réseaux viaires supportent parfaitement les mobilités actives sont en adéquation parfaite avec les politiques écologiques montant en puissance. D'un autre côté le périurbain reposant sur une mobilité automobile, une densité variable et des aménités fonctionnelles espacées se retrouve donc désavantagé. Néanmoins la pensée des auteurs de la ville émergente ainsi que celle d'Héran permettent de souligner l'importance des espaces périurbains comme véritables foyers de progression en termes de conception écologiques, de développement de pratiques et usages plus « durables » et d'intégration des mobilités actives.

Ces espaces seront pour sûr les chantiers de demains pour infléchir des pratiques et usages plus écologiques, d'accentuer au final un polycentrisme écologique entre les espaces urbains d'une agglomération. Les attentes habitantes qui se dégagent à la suite de l'enquête témoignent au final de ce changement à prendre en compte, de la nécessité à ce que le pouvoir municipal s'empare de la question et qu'il s'inscrive dans une démarche plus partagée de ces espaces.

Un point d'inquiétude subsiste néanmoins, ces espaces de par leur contexte défavorable préalable (en termes d'adéquation durable) risquent également de souffrir des politiques centristes se développant dans les agglomérations et des solutions non adaptées qui ne prennent pas en compte le contexte local.

« La condition d'une transition à la durabilité des espaces périurbains nécessite de la souplesse et un cadre de gouvernance participative pour les politiques d'aménagement, articulant les priorités des communautés locales, de la société civile et des acteurs politiques. Cela redéfinit forcément les cadres de la décision collective, mais aussi ceux de la production de l'espace périurbain car ce qui est mis en partage est autant symbolique que concret. »¹⁴⁵

¹⁴⁴ Il suffit de voir la répartition des équipements culturels qui sont presque en totalité situés en ville basse

¹⁴⁵ MANCEBO, François. Périurbanisation et durabilité : inverser la perspective. *Cybergeo : European Journal of Geography*. 2014.

Table des annexes

Annexe 1 : Questionnaire d'Enquête	89
Annexe 2 : Evolution morphologique du Havre de 1530 à 1992	98
Annexe 3 : Opération d'aménagement et de Programmation du Grand Hameau	99

Annexe 1 : Questionnaire d'Enquête

Vous êtes :

- Une femme Un homme

La composition de votre ménage, vivez-vous :

- Seul.e sans enfant En couple avec enfant
 Seul.e avec enfant En colocation
 En couple sans enfant

Combien avez-vous d'enfants :

- 1 enfant 3 enfants
 2 enfants 4 enfants ou plus

Actuellement scolarisé.s en :

	Pas scolarisé	Maternelle	Primaire	Collège	Lycée	Etudes supérieures
Enfant 1	<input type="checkbox"/>					
Enfant 2	<input type="checkbox"/>					
Enfant 3	<input type="checkbox"/>					
Enfant 4	<input type="checkbox"/>					

Si _____ Enfant _____ 1 _____ préciser _____ école :

Si _____ Enfant _____ 2 _____ préciser _____ école :

Si _____ enfant _____ 3 préciser _____ école :

Si enfant 4 préciser école :

Quel âge avez-vous ? :

- Moins de 20 ans Entre 60 et 74 ans
 Entre 20 et 39 ans 75 ans et plus
 Entre 40 et 59 ans

Exercez-vous une activité professionnelle ? :

- Oui Non

Etes-vous ? :

- Etudiant.e En recherche d'emploi
 Au foyer Retraité.e

Quelle est votre activité professionnelle ? :

- Agriculteur/exploitant Employé (public/privé)
 Artisan/Commerçant/Chef d'entreprise Ouvrier
 Cadre Autre
 Cadre moyen/Profession Intermédiaire

Si "Autre" précisez

Catégorie socio-professionnelle du conjoint :

- Agriculteur/exploitant Employé (public/privé)
 Artisan/Commerçant/Chef d'entreprise Ouvrier
 Cadre Sans activité professionnelle
 Cadre moyen/Profession intermédiaire Autre

Si 'Autre' précisez :

Est-il/elle ? :

- Etudiant.e En recherche d'emploi
 Au foyer Retraité.e

Lieu de travail

- Chez soi
- En ville haute
- En ville basse
- Dans une autre commune
- Dans un autre département

Vous habitez dans ? :

- Appartement
- Maison

Vous êtes ? :

- Locataire
- Propriétaire

Taille du logement :

- T1
- T2
- T3
- T4
- T5 ou plus

Depuis combien de temps habitez-vous le quartier ? :

- Moins d'un an
- Entre 1 et 3 ans
- Entre 3 et 5 ans
- 5 ans et plus

Pourquoi habitez-vous ce quartier ? :
4 réponses max

- Opportunité professionnelle
- Logement moins cher
- Raisons familiales
- Localisation
- Cadre de vie
- Coup de cœur du logement
- De la nature à proximité
- Coup de cœur du quartier
- Caractéristiques écologiques du quartier
- Attribution de logement social
- pas le choix
- Autre

Si 'Autre' précisez :

Est-ce votre premier logement (hors foyer familial) ? :

- Oui
- Non

Où habitez-vous précédemment :

- Quartier de la ville
- Ailleurs en Seine-Maritime
- Autre commune de l'agglomération
- Autre région

Si "Autre commune", "Ailleurs en Seine Maritime", "Autre région", précisez

⋮

Si « quartier de la ville », précisez :

Pensez-vous que le Grand Hameau est un EcoQuartier ? :

Oui

Je ne sais pas ce qu'est un EcoQuartier

Non

Quel nom donnez-vous à ce quartier

Si vous deviez qualifier ce quartier, vous utiliseriez quel terme ? (positif ou négatif)

Pour vous le quartier est un lieu évoquant un espace :

Résidentiel

De loisir

De rencontre

Autre

Si 'Autre' précisez :

Sentiment d'identité

	Pas du tout d'accord	Plutôt d'accord	Indifférent	Assez d'accord	Tout à fait d'accord
Je me sens à l'aise dans le quartier	<input type="checkbox"/>				
Je m'y sens en sécurité le jour	<input type="checkbox"/>				
Je m'y sens en sécurité la nuit	<input type="checkbox"/>				
je laisse mes enfants jouer librement dans le quartier	<input type="checkbox"/>				
Je connais bien mes voisins	<input type="checkbox"/>				

Pratiques écologiques

	Non ça ne m'intéresse pas	Non je ne peux pas	J'essaie	Oui
Je trie mes déchets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je fais du compost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je réduis mon utilisation de la voiture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je fais des économies d'eau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je fais des économies d'énergie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fréquentez-vous les espaces à proximité ? :

	Jamais/très rarement	rarement	De temps en temps	Souvent	Très souvent	Je ne sais pas où c'est
Aménagement paysagers	<input type="checkbox"/>					
Jeux pour enfants	<input type="checkbox"/>					
Crèche	<input type="checkbox"/>					
Jardins familiaux	<input type="checkbox"/>					
Fabrique Augustin Normand (Centre social)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>					
Centre recyclage	<input type="checkbox"/>					
Médiathèque Martin Luther King	<input type="checkbox"/>					
Stade Gagarine	<input type="checkbox"/>					
Salle de sport (Orange Bleue)	<input type="checkbox"/>					

Que pensez-vous de la présence de la nature dans votre quartier ? :

- Idéalement présente Pas assez présente
 Suffisamment présente Pas du tout présente
 Inégalement répartie

Un espace pour planter et cultiver mis à votre disposition serait :

- Nécessaire Pas utile
 Agréable Pas nécessaire

Covoiturage
ou
autopartage

Tramway Train Bus Vélo A pied Voiture/moto

Mode de déplacement

Plusieurs choix de déplacement ,pour un même thème, possibles

Pour aller au travail j'utilise	<input type="checkbox"/>						
Pour faire mes courses j'utilise	<input type="checkbox"/>						
Pour le loisir j'utilise en majorité	<input type="checkbox"/>						

La place de la voiture

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ne sais pas	Assez d'accord	Tout à fait d'accord
L'accès du quartier est bon	<input type="checkbox"/>				
La voiture est trop présente dans le quartier	<input type="checkbox"/>				
Les voitures roulent trop vite	<input type="checkbox"/>				
Il y a des voitures mal garées	<input type="checkbox"/>				

Combien avez-vous de voitures :

0

1

2

3

4 ou plus

Possédez-vous un vélo ? :

Oui

Non

Je le loue

L'utilisez-vous :

Jamais

Rarement

Assez souvent

Souvent

Tous les jours

Vous le rangez :

chez vous

Aux arceaux vélos du quartier

Au mobilier urbain

Autre

Si 'Autre' précisez :

Votre pratique du vélo est principalement :

Sportive

De loisir

Fonctionnelle (travail/courses)

Où faites-vous vos courses alimentaires majoritairement ?

	Gros des courses	Courses quotidiennes	Courses d'appoint	Courses exceptionnelles
Auchan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Leader Price	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aldi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CocciMarket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commerces de proximité (Bléville)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marché de Bléville	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans une autre commune	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Naturéo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Pourquoi ce choix de commerce pour vos courses ? :

Choix multiple possible

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Moins cher | <input type="checkbox"/> Accessible à pied |
| <input type="checkbox"/> Anciennes habitudes | <input type="checkbox"/> Qualité des produits |
| <input type="checkbox"/> Offre à proximité pas intéressante | <input type="checkbox"/> Autre |
| <input type="checkbox"/> Plus rapide | |

Si 'Autre' précisez :

Quels sont pour vous les problèmes majeurs du quartier ?

Ce que vous appréciez le plus dans le quartier ?

Ce que vous appréciez le moins dans le quartier ?

Que manque-t-il au quartier ?

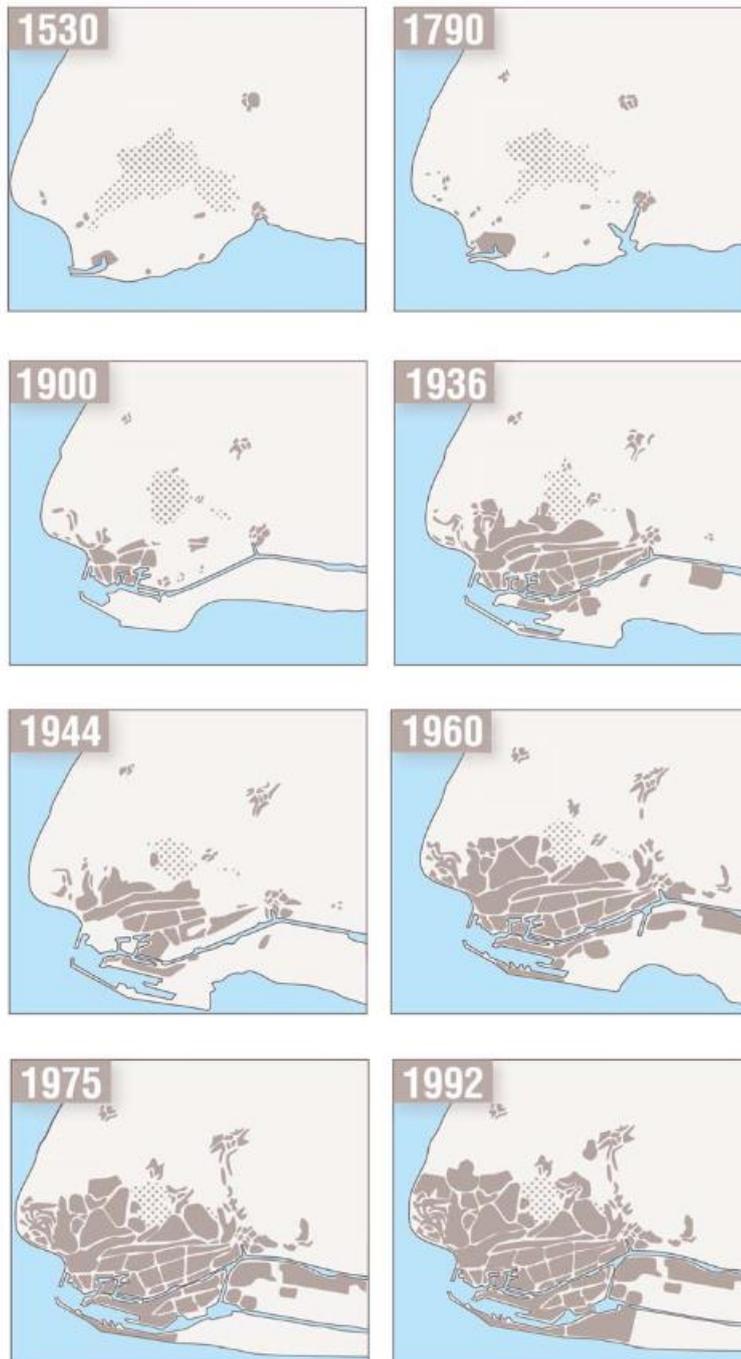
Qu'est ce qui pourrait-être amélioré dans le quartier ?

Seriez-vous prêt.e à vous impliquer dans le quartier ?

- | | |
|--|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Oui, en étant moteur/initiateur | <input type="checkbox"/> Non |
| <input type="checkbox"/> Oui en participant | |

Coordonnées

Annexe 2 : Evolution morphologique du Havre de 1530 à 1992

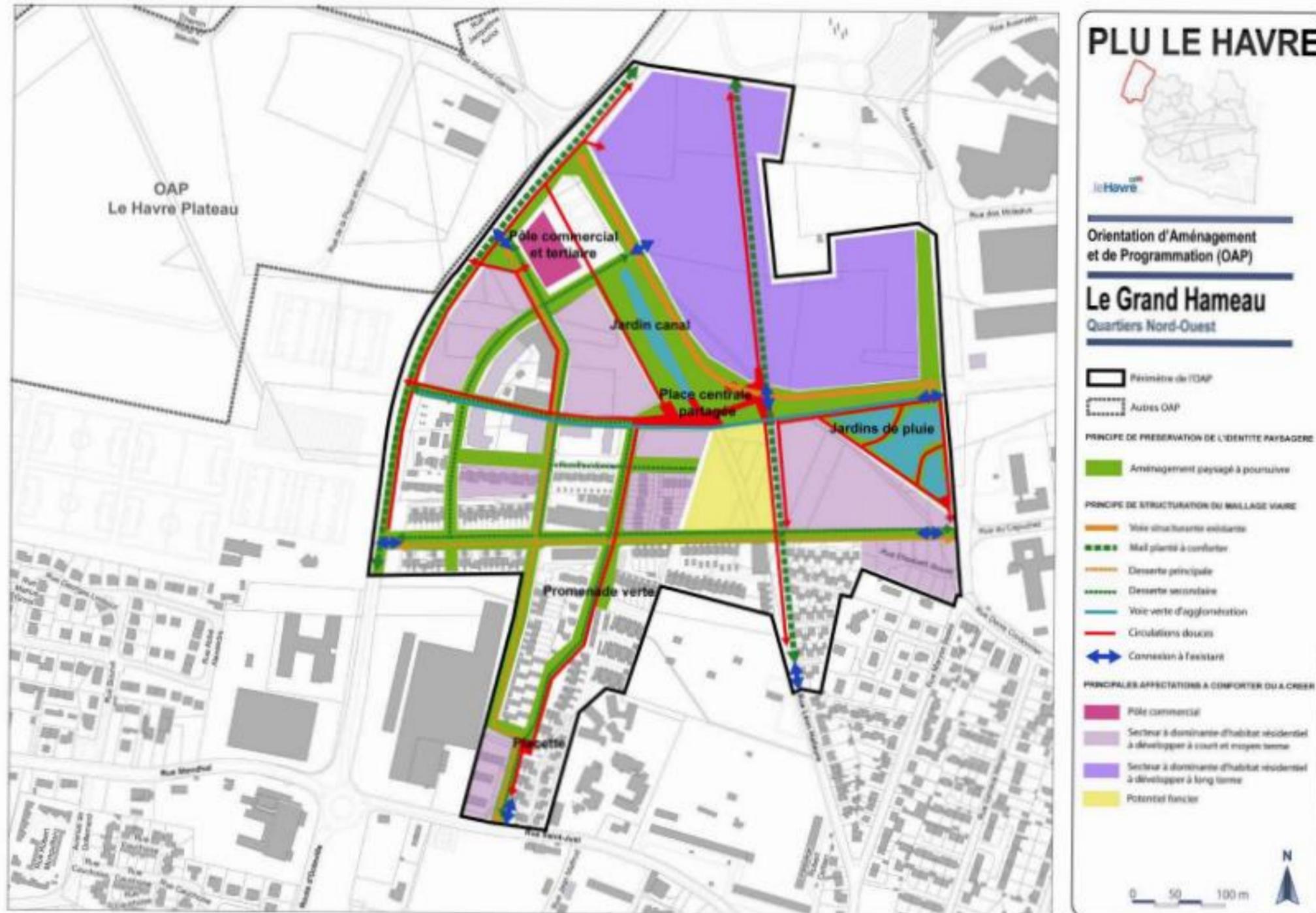


© SERH - Schéma de secteur - Ville du Havre - 1970 © L'urbanisme au Havre - Denis Ph. Nicollet A. - 1975 © AURH - Observatoire de l'estuaire de la Seine

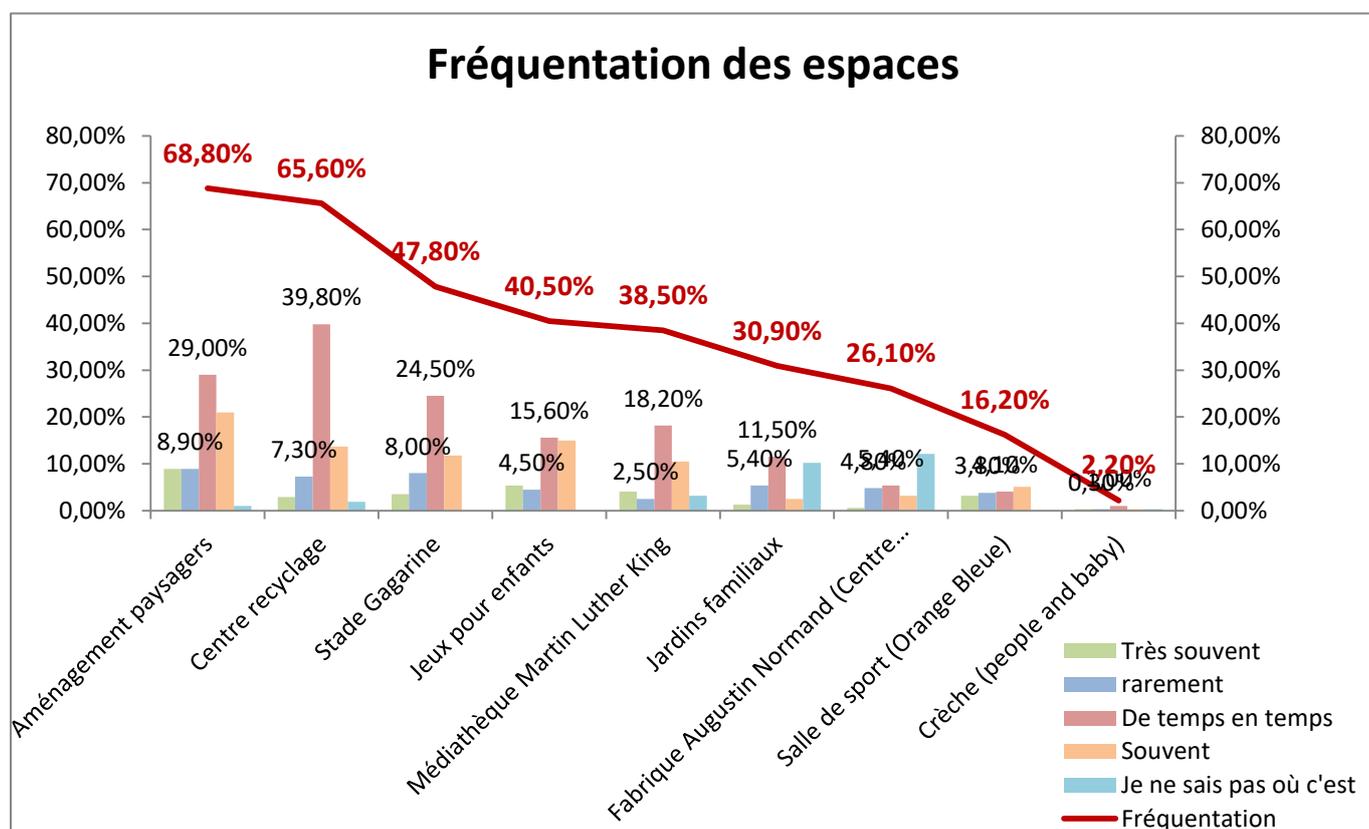
146

¹⁴⁶ Source ville du Havre

Annexe 3 : Opération d'aménagement et de Programmation du Grand Hameau



Annexe 4 : Fréquentation des espaces de proximité



Deux types de données sont représentés ici :

- La ligne rouge nous renseigne sur le taux général de fréquentation des 9 espaces.
- Les séries en histogramme renseignent sur la proportion du type de fréquentation de ces espaces.

On peut voir que les espaces restent peu fréquentés avec une fréquentation maximale pour les aménagements paysagers du quartier de l'ordre de 69% constituée pour un peu moins de la moitié d'une fréquentation de type « de temps en temps ».

C'est ce type de fréquentation qui est la plus exprimée pour les différents espaces. Les aménagements paysagers constituent l'endroit le plus fréquenté dans le quartier. Le centre de recyclage arrive en deuxième position le centre de recyclage puis le stade Gagarine puis les jeux pour enfants et ensuite la médiathèque.

Le centre de recyclage n'est pas un espace à vocation à y aller de manière régulière. C'est donc un vrai point positif du quartier au vu des 40% des personnes interrogées qui le fréquentent de temps en temps et des 14% qui y vont souvent. Egalement, la Fabrique Augustin Normand est peu fréquentée voire pas connue des habitants. C'est également le cas des jardins familiaux du fait de sa constitution en espace privatif.

Table des Cartes :

Carte 1 : Carte de situation du Grand Hameau.....	56
Carte 2 : Programmation	59
Carte 3 : Type d'habitat.....	63
Carte 4 : Type de logement	64
Carte 5 : Visualisation cartographique de l'origine géographique des habitants	66
Carte 6 : Aménagements paysagers	67
Carte 7 : Maillage des points d'apport volontaire des déchets.....	70
Carte 8 : Le stationnement du Grand Hameau	74
Carte 9 : La structuration des voiries du Grand Hameau	76
Carte 10 : Mobilités actives et coupures surfaciques	77
Carte 11 : Commerces aux alentours du Grand Hameau	81
Carte 12 : Situation de la parcelle Z08.....	84

Table des figures :

Figure 1 Moteurs de l'étalement urbain.....	20
Figure 2 Formes urbaines et étalement	24
Figure 3 : Historique de l'évolution du moyen de transport principal selon les travaux de Papon..	36
Figure 4 : Explication du détour moyen par Héran	43
Figure 5 : « La double spirale de l'insécurité routière à pied et à vélo »	44
Figure 6 : Aperçu de la sectorisation pour l'enquête.....	48
Figure 7 : Le développement du Havre par assimilation progressive des communes.....	52
Figure 8 : Vue de l'EcoQuartier du Grand Hameau.....	53
Figure 9 : Localisation des zones d'aménagements d'entrée de ville Nord.....	57
Figure 10 : Pensez-vous que la nature est suffisamment présente dans le quartier ?.....	67
Figure 11 : Pensez-vous que ce quartier est un Ecoquartier ?.....	68
Figure 12 : Points positifs du quartier	69
Figure 13 : Possession automobile chiffrée des ménages du quartier	73
Figure 14 : Raisons de choix de commerce.....	81
Figure 15 : Attentes habitantes sur le quartier.....	82
Figure 16 : Un espace où planter et cultiver mis à disposition serait...?	84

Table des graphiques :

Graphique 1: « Part du vélo dans les déplacements locaux de semaine, selon de type de commune de résidence (en%) »	38
Graphique 2 Structure par âge des personnes de référence des ménages.....	61
Graphique 3 : Composition familiale	61
Graphique 4 : Catégories socioprofessionnelles	62
Graphique 5 : Lieu d'emploi des enquêtés.....	62
Graphique 6 : Origine géographique des ménages.....	65
Graphique 7 : Perception de la place de la voiture dans le quartier	72
Graphique 8 : Pratique de vélo.....	79
Graphique 9 : Habitudes de courses des habitants	80

Table des tableaux :

Tableau 1 : « Répartition des déplacements locaux en semaine selon le mode de transport principal (en%) »	35
Tableau 2 : « Répartition des déplacements locaux en semaine selon le motif et le mode de transport (en %) »	37
Tableau 3 : "Evolution des parts de marché du vélo dans l'agglomération et dans le centre, dans quelques grandes villes françaises, selon les dernières EMD ».....	39
Tableau 4 : « Résumé des consommations énergétiques des piétons et des cyclistes en joules et en équivalent distance »	42
Tableau 5 : Pratiques écologiques	69
Tableau 6 Stationnement public Grand Hameau.....	74
Tableau 7 : Occupation des places de parking privés en collectif selon les bailleurs	75
Tableau 8 : Répartition des modes de transports selon le but de mobilité	79
Tableau 9 : Estimation du nombre d'enfant selon les tranches d'âges.....	83

Bibliographie

- ANTONI, Jean-Philippe. *L'étalement urbain*. Gabriel Wackermann. La France en villes, Ellipses, pp.164- 176, 2010. ffhal-01075776f
URL : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01075776/file/Etalement_urbain-3.pdf
- BERGER Martine, ARAGAU Claire et ROUGE Lionel. *Vers une maturité des territoires périurbains ?* EchoGéo [En ligne], 27 | 2014, mis en ligne le 02 avril 2014.
URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13683>
- BERROIR Sandrine, Fleury Antoine. Périurbain. Site Hypergé. 13 janvier 2016.
URL : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article656>
- BOUTEILLER, Julien. *Martine Aubry réélue à Lille : ce qu'elle a promis dans son programme*, Lilleactu' 30 juin 2020.
URL : https://actu.fr/hauts-de-france/lille_59350/martine-aubry-reelue-a-lille-ce-qu-elle-a-promis-dans-son-programme_34620955.html
- CARY, Paul et FOL, Sylvie. *Les métropoles face aux dynamiques de ségrégation et de fragmentation*. Lavoisier, Géographie, Economie et Société, 2012/2 Vol. 14 | pages 113 à 126. ISSN 1295-926, xISBN 97827430147971
URL : <https://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2012-2-page-113.htm>
- CARY, Paul et FOL, Sylvie. *Introduction. Les métropoles soumises à des transformations socio-spatiales* In : *Ségrégation et fragmentation dans les métropoles : Perspectives internationales* [en ligne]. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2013.
URL : <https://books.openedition.org/septentrion/7800?lang=fr>
- CHALAS, Yves. *L'invention de la ville*. Anthropos/Economica, pp.199, 2003.
- CHARMES Éric, LEGER Jean-Michel. *Retour sur « La Ville émergente »*. Flux, 2009/1 (n° 75), p. 80-98. DOI : 10.3917/flux.075.0080.
URL : <https://www.cairn.info/revue-flux1-2009-1-page-80.htm>
- CHOAY, Françoise. *Une mutation à l'œuvre*. Article dans Techniques, Territoires et Sociétés n°35. p.43-50.
URL : <http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/dri/TTS35.pdf>
- DUBOIS-TAINE, Geneviève et CHALAS Yves. *La ville émergente*. Editions de l'aube, 1997.

- DESBOIS, Dominique. CASTELLS Manuel. *La société en réseaux. L'ère de l'information*. Tome 1. Revue française de sociologie. 1999, 40-4. pp. 773-776.

URL : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rfsoc_0035-2969_1999_num_40_4_5223

- DUQUE GOMEZ, Catalina. *Densité urbaine*. Site internet, Cités Territoires et Gouvernance (CITEGO). décembre 2015.

URL : http://www.citego.org/bdf_fiche-notion-1_fr.html

- ELISSALDE, Bernard. *Métropolisation*. Site Hypergé. Samedi 11 mai 2019.

URL : <https://www.hypergeo.eu/spip.php?article75>

- EMELIANOFF, Cyria. *La ville compacte*. Site internet dialogues, propositions, histoires pour une citoyenneté mondiale (dph), 2001.

- GABORIAU Philippe. *Les trois âges du vélo en France*. Vingtième Siècle, revue d'histoire, n°29, janvier-mars 1991. pp. 17-34.

URL : <http://base.d-p-h.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8465.html>

- GEOFFROY, Bernard. BAUER (G.) et ROUX (J. M.). *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Norois, n°94, Avril-Juin 1977. pp. 325-326.

URL : https://www.persee.fr/doc/noroi_0029-182x_1977_num_94_1_3585_t1_0325_0000_2

- HERAN, Frédéric. *Vélo et politique globale de déplacements durables*. Rapport final de recherche. Convention n°09/243 – janvier 2012

URL : http://www.promobilite.fr/sites/default/files/predit_velo_et_politique_globale_de_deplacemnts_durables.pdf

- HERAN, Frédéric. *La ville morcelée : Effets de coupure en milieu urbain*. Collection « Méthodes et Approches », Economica, 2011, 233p.p.

URL : <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0069/Temis-0069404/19136.pdf>

- LAUGIER, Roger. *L'étalement urbain en France*. Synthèse documentaire. Février 2012.

URL : http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_Etalement_Urbain2012.pdf

- MANCEBO, François. *Périurbanisation et durabilité : inverser la perspective*. Cybergeog : European Journal of Geography. 2014.

URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/26427>

- Le Corbusier. *La Charte d'Athènes*. Editions points. 2016

- LE MARTELOT Corentin. *Moins d'auto pour aller au boulot, je passe à l'acte*. ACTES SUD Kaizen. 2017
- MATAGNE, Patrick. Aux origines de l'écologie. *Innovations*, 2003/2 (no 18), p. 27-42. DOI : 10.3917/inno.018.0027.

URL : <https://www.cairn.info/revue-innovations-2003-2-page-27.htm>

- NAVEZ BOUCHANINE Françoise, *Fragmentation spatiale et stratégies d'articulation sociale : quelques éléments à partir des villes maghrébines*, in Workshop. Mobilization, fragmentation and social integration.
- PANERAI, Phillipe ; DEPAULE, Jean-Charles ; DEMORGON Marcelle. *Analyse Urbaine*. Editions Parenthèses, 1999.
- PAPON, Francis et L'HOSTIS, Alain. *La mobilité produit l'urbanisme, et inversement*. La Jaune et la Rouge, 2018, 5p. ffhal-01922677f

URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01922677/document>

- PAPON, Francis. *Le retour du vélo comme mode de déplacement*. Sociologie. UNIVERSITE PARISEST, 2012. fftel-00852427f

URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00852427>

- PINSON, Daniel. *Architecture et modernité*. Flammarion, 128 p., 1996, Dominos, Michel Serres, Nayla Farouki, 2-08-0355149-4. (hal-01128832)
- RAVALET, Emmanuel. *Ségrégation urbaine et mobilité quotidienne, une perspective internationale*. Etudes de cas à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal. Thèse Economies et finances. Université Lumière - Lyon II; Institut National de la Recherche Scientifique de Montréal, 2009. Français. fftel-00634505f

URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00634505/document>

- RENAULD, Vincent. *Fabrication et usage des écoquartiers français : éléments d'analyse à partir des quartiers De Bonne (Grenoble), Ginko (Bordeaux) et Bottière-Chénaie (Nantes)*. Thèse : Architecture, aménagement de l'espace. INSA de Lyon, 2012. Français. ffNNT : 2012ISAL0052ff. fftel-00743357f
- RENAULD Vincent. *Fabrication et usage des écoquartiers : essai critique sur la généralisation de l'aménagement durable en France*. Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes, 2014, 122p.
- RICHER, Cyprien, BENTAYOU Gilles, DEPIGNY Bertrand. *Les pôles d'échanges multimodaux au service de l'intermodalité et de la ville durable*. Lyon, éditions du du Cerema, 2017, 112 p., ISBN 978-2-37180-215-5 (imprimé), ISBN 978-2-37180-216-2 (pdf).

URL : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1202729.pdf>

- RHEIN, Catherine et ELISSALDE, Bernard. *La fragmentation sociale et urbaine en débats*. L'information géographique, volume 68, n°2, 2004. pp. 115-126.
- ROGER, Patrick. *Au second tour des élections municipales 2020, abstention record et percée écologiste*, Le Monde, 29 juin 2020.

URL : https://www.lemonde.fr/politique/article/2020/06/29/au-second-tour-des-municipales-abstention-record-et-percee-ecologiste_6044563_823448.html

- ROUGE, Lionel. *Périurbanisation*. Géoconfluences, mars 2018.

URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-periurbanisation>

- SAINTENY, Guillaume. *L'étalement urbain*. RESPONSABILITÉ & ENVIRONNEMENT N° 49 JANVIER 2008.

URL : <http://www.anales.org/re/2008/re49/Sainteny.pdf>

- SELOD, Harris. *La mixité sociale : le point de vue des sciences économiques: Les gagnants et les perdants de la ségrégation*. Informations sociales, 2005/5 (n° 125), p. 28-35. doi:10.3917/inso.125.0028.

URL : <https://www.cairn.info/revue-informations-sociales-2005-5-page-28.htm>

- SIMARD, Martin. *Étalement urbain, empreinte écologique et ville durable. Y a-t-il une solution de rechange à la densification ?* Cahiers de géographie du Québec, 2014, 58 (165), 331–352.

URL : <https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2014-v58-n165-cgq02065/1033008ar.pdf>

- SOUAMI Taoufik. *Ecoquartiers secret de fabrication : analyse critique d'exemples européens*. Paris, «Les Carnets de l'Info », 2009, 207p.
- VALLES, Vincent. Une croissance démographique marquée dans les espaces peu denses. INSEE Focus, n°177, paru le 30/12/2019.

URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4267787>

Autre ressources :

- Arte - Le dessous des cartes : villes jamais sans ma voiture. Mai 2018 : https://www.youtube.com/watch?v=fPd_IXAM3pY
- CERTU. *Le processus de métropolisation et l'urbain de demain*. Entretiens du Certu, collection essentiel n°15. Décembre 2013. <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/rapport-processus-metropolisation-urbain.pdf>

- La Charte d'Aalborg, 1994. Site internet de l'Association Adéquation. <http://www.adequations.org>
- Commissariat Général au Développement Durable. *La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*. La Revue. Décembre 2010. https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/La_mobilite_des_Francais_ENTD_2008_revue_cle7b7471.pdf
- Directorate-General for Mobility and Transport. Special Eurobarometer 422a "Quality of Transport". European Union, 2014. https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf
- Mobilité durable : agir dans les territoires, publication de l'Agence régionale de l'environnement de Normandie, octobre 2017.
- Note Rapide de l'institut d'aménagement et d'urbanisme-ile de France n°690. *Les coupures sur les itinéraires piétons et vélos à la loupe*. Juin 2015. https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1192/NR_CoupuresVelo_MALopes3.pdf
- Plu de la ville du Havre : <https://www.lehavre.fr/pratique/plan-local-durbanisme-plu>
- Site officiel du Ministère de la Transition écologique : <http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/20-engagements/chiffres-cles/>
- Site de l'Insee, définitions méthodes et qualité. *Base des aires urbaines*.
- Site Le Havre Port Haropa. <https://www.haropaports.com/fr/havre/1965-1995>

Table des matières

Déclaration sur l'honneur de non-plagiat	2
Notice bibliographique	3
Remerciements	4
Sommaire	5
Introduction	6
PARTIE 1 - VILLE DURABLE ET VILLE PERIURBAINE : ENJEUX, ADEQUATIONS ET OPPOSITIONS.....	8
I. DEVELOPPEMENT DURABLE ET ECOQUARTIER.....	9
1. <u>La montée en puissance du développement durable.....</u>	<u>9</u>
2. <u>L'EcoQuartier.....</u>	<u>13</u>
3. <u>Le label EcoQuartier</u>	<u>14</u>
II. PERIURBANISATION, ETALEMENT URBAIN, DE QUOI PARLE-T-ON ?	18
1. <u>Historique et définition des notions.....</u>	<u>18</u>
2. <u>La périurbanisation au cœur du phénomène d'étalement urbain</u>	<u>22</u>
3. <u>Débat autour du périurbain.....</u>	<u>26</u>
III. LA DOMINATION DE L'AUTOMOBILE EN MILIEU PERIURBAIN.....	30
1. <u>« L'adaptation systématique de la ville à la voiture »</u>	<u>30</u>
2. <u>L'expression de cette domination.....</u>	<u>34</u>
3. <u>La coupure urbaine</u>	<u>39</u>
PARTIE 2 - ANALYSE DE L'ECOQUARTIER DU GRAND HAMEAU A TRAVERS LES PRATIQUES ET USAGES DES HABITANTS	46
PRESENTATION ENQUETE.....	47
I. HISTORIQUE ET CONSTRUCTION DU GRAND HAMEAU	50
1. <u>Historique du Havre</u>	<u>50</u>
2. <u>L'EcoQuartier du Grand Hameau.....</u>	<u>53</u>
3. <u>Problématiques et émergence d'une enquête habitante</u>	<u>58</u>
II. UN QUARTIER PERIURBAIN CLASSIQUE	61
1. <u>Analyse Socio-démographique.....</u>	<u>61</u>
2. <u>Choix du quartier et considération.....</u>	<u>65</u>
3. <u>Quartier ou « EcoQuartier » ?</u>	<u>68</u>
III. LE PERIURBAIN STRUCTURANT LES PRATIQUES ?	72
1. <u>Un quartier tourné vers la voiture.....</u>	<u>72</u>
2. <u>Un contexte périurbain dominant</u>	<u>76</u>
3. <u>Une enquête qui dégage des demandes citoyennes</u>	<u>82</u>
Conclusion.....	86
Table des annexes.....	88
Table des Cartes :	100

Table des figures :	101
Table des graphiques :	101
Table des tableaux :	102
Bibliographie	103
Table des matières	108