

# — TRANSITIONS PÉRIURBAINES VERS LA DURABILITÉ : UNE CONTRIBUTION AU DÉBAT

**François Mancebo**, Professeur  
Directeur de l'IATEUR (Institut  
d'aménagement des territoires  
d'environnement et d'urbanisme de  
Reims) - IRCS (international research  
center on sustainability)  
Université de Reims Champagne-  
Ardenne

Courriel : [francois.mancebo@univ-reims.fr](mailto:francois.mancebo@univ-reims.fr)

[www.iateur.com](http://www.iateur.com)

[www.sustainability-studies.org](http://www.sustainability-studies.org)

## RÉSUMÉ

Penser une périurbanisation durable ne va pas de soi, alors que celle-ci n'est le plus souvent pensée que comme un sous-produit de l'urbain : un prolongement de la ville. Cette contribution tente de s'affranchir de cette conception simpliste, et considère que la transition des espaces périurbains vers la durabilité pourrait s'appuyer sur les usages et les pratiques spatiales antérieures à la périurbanisation. Il s'agit alors de mettre en place des outils et des mécanismes de régulation ou de réparation du périurbain, en réinterprétant en particulier les anciennes trames viaires et les anciens modes d'habiter.

## MOTS-CLÉS

Périurbanisation, durabilité, aide à la décision, pratiques spatiales, adaptation.

## ABSTRACT

Conceiving a sustainable periurbanization is not evident, since periurban areas are designed merely as extensions of cities and urban areas. This paper endeavors to break away from this simplistic yet inadequate conception. It considers that periurban transitions to sustainability should focus primarily on the use of place-based practices for the concerned area by its inhabitants,

prior to the periurbanization. The aim is to develop regulation and repair mechanisms and tools, particularly regarding former roads, streets network and the former territorialities.

## KEYWORDS

Periurbanization, sustainability, decision-making tools, place-based practices, adaptation.

—

Si les causes, les formes et les conséquences de la périurbanisation sont largement analysées dans la littérature académique, les propriétés des espaces périurbains — ce qui les caractérise — est beaucoup moins étudié : territoires ruraux intermédiaires (Ruegg, 2003), ville émergente (Chalas et Dubois-Taine, 1997), métapole (Ascher, 1995), tiers espace (Vanier, 2000) ou *zwischenstadt* (Sieverts, 1997), tous ces termes font référence aux espaces périurbains comme à des catégories à part, éphémères ou pérennes selon les auteurs. Mais au-delà de l'apparente hétérogénéité des formes périurbaines, des populations distinctes apparaissent. Des configurations territoriales bien particulières émergent aussi (Berger, 2004). Cet article s'attache précisément à identifier les spécificités qui caractérisent les espaces périurbains, pour mieux en penser la durabilité.

## — QUELLE DURABILITÉ POUR LES ESPACES PÉRIURBAINS

Depuis toujours, les centres urbains ne peuvent fonctionner que sur la base d'une durabilité importée de l'extérieur. Ceux-ci garantissent la durabilité de leur développement en rejetant son coût sur d'autres espaces : transfert des pollutions ou des activités polluantes, des personnes indésirables, achat sous-évalué de ressources, etc. (Pearce, Markandya et Barbier, 1989). Le territoire urbain concerné couvre alors les besoins de sa population en ne respectant qu'en apparence les conditions générales de la durabilité. Les inégalités et les injustices qui peuvent marquer les générations successives se manifestent ainsi d'un territoire à l'autre. Tel est le type de relations qu'entretiennent traditionnellement les centres urbains avec les espaces périurbains qui y sont associés. Ainsi, les activités polluantes ou encombrantes qui assurent la pérennité des centres urbains en sont éloignées (Billen, G., Barles, S., Chatzimpiros, P., and Garnier, J., 2012). Ce faisant, les centres urbains, imposent également leurs procédures, normes et pour le dire brutalement, leur manière de penser l'espace. Les problèmes usuellement associés à la périurbanisation tels que la consommation de terre agricole, les déplacements longs, polluants et coûteux pour les résidents, ou la standardisation paysagère sont finalement les sous-produits de cette approche selon laquelle la périurbanisation est uniquement un prolongement de la ville. Elle constitue la cause première de sa non-durabilité.

Questionner les dynamiques d'accès vers la durabilité des espaces périurbains permet de mettre à jour les contradictions entre usages antérieurs et pratiques actuelles : inégalités dans les accès aux biens et aux ressources, difficultés de gouvernance, entre autres. Il est donc essentiel de construire un nouveau cadre de compréhension, qui s'affranchisse de l'idée sous-jacente d'un rapport de

domination « naturel » de l'urbain sur le périurbain. Ce changement de focale conduit à renouveler les méthodes de gestion et de conception traditionnelles qui reposent sur le parti-pris d'espaces continus, pour le moins simpliste et largement inadapté (Marique et Reiter, 2013). Une telle approche soulève trois grands groupes de questions :

-Puisque la conception des espaces périurbains est le produit d'une pensée urbano-centrée au service des centres urbains, quelles en sont les conséquences sur les organisations spatiales ou des pratiques antérieures ?

-Quelles stratégies d'adaptation les habitants développent-ils en réponse aux difficultés quotidiennes liées aux spécificités périurbaines ? Ces stratégies s'appuient-elles plutôt sur les aménagements récents et l'organisation nouvelle de l'espace due à la périurbanisation, ou bien plutôt à sa configuration antérieure (usages, trame viaire, types d'emplois, modes d'habiter, etc.) ?

-Les espaces naturels, forestiers et agricoles semblent souvent constituer le seul lien —pas toujours très visible— entre des espaces périurbains disparates. Quelle est la nature de ce lien ? Comment contribue-t-il, ou non, à donner forme à la périurbanisation ?

Les espaces naturels, forestiers ou agricoles constituent l'arrière-plan du paysage périurbain. La périurbanisation, suppose un bouleversement profond des territoires ruraux concernés. Il est donc essentiel de concilier les usages de l'espace entre, d'un côté, des nouveaux résidents impliqués dans les décisions locales et, de l'autre, des agriculteurs plus intéressés par les conditions d'exercice de leur activité. Pour cela, il est indispensable d'examiner les divergences et les convergences bien plus nombreuses qu'il n'y paraît. En effet si, dans le basculement périurbain, usages urbains et usages ruraux se confrontent, il arrive aussi qu'ils se rapprochent comme dans les années 1970 lorsque certaines activités agricoles se sont adaptées à la proximité urbaine, en Amérique du Nord ou en Ile-de-France (Hervieu et Viard J., 1996 ; Bryant et Johnston 1996). Entre désir de nature d'un côté, déprise et diversification agricole de l'autre (Donadieu et Fleury, 1997), cela a conduit à la préservation d'espaces ouverts agricoles sous influence urbaine. Les systèmes agricoles associés se sont transformés de lieux de production à éléments du patrimoine culturel et paysager (Perrier-Cornet et Hervieu, 2002). En effet, la préservation d'une agriculture envisagée uniquement sous l'angle du mode de production devient très difficile lorsque l'écart se creuse entre le gain réalisé sur le produit et le prix du sol.

Il importe en conséquence d'envisager les espaces périurbains selon des logiques simultanément paysagères, de qualité environnementale, d'habitabilité et de développement économique (Ravetz et Warhurst, 2013). Ce qui

oblige à prendre en compte les stratégies de défense des différents acteurs du périurbain ayant par exemple pour objectif la gestion de l'entre-soi, la préservation d'un patrimoine, la protection d'une propriété foncière ou d'un outil professionnel. Quelles nouvelles activités et pratiques apparaissent ? Quelles sont celles qui perdurent et de quelle manière évoluent-elles ? Dans quelle mesure les espaces agricoles, forestiers ou naturels peuvent-ils être réellement associés au tissu bâti ? S'il est ici question de distinction entre cadre de vie et de production, le sujet dépasse largement l'opposition résidents/exploitants. Il s'exprime notamment derrière le sentiment de banalisation d'un paysage idéalisé face aux impératifs de production. Il intègre les propres contradictions des résidents face aux nuisances de l'activité agricole, entre rêve de nature et campagne vécue. En conséquence, ce qui est en jeu dans une périurbanisation durable, c'est la relation des résidents à leur environnement au sens large.

Les conditions de la transition vers la durabilité des espaces périurbains sont donc à chercher dans la mise en synergie entre les usages antérieurs de l'espace (agriculture et foresterie, espaces naturels, villages, friches), et le modèle de vie urbain très spécifique (habitat individuel coupé de l'extérieur, mobilité automobile, etc.) qui a envahi ces anciennes campagnes (Davodeau, 2005). Il convient d'examiner comment ces deux manières de penser l'espace peuvent, ou non, contribuer ensemble à la production de l'urbain et à une construction territoriale du périurbain et, si oui, comment.

## — VIVRE ET LAISSER MOURIR : STRATÉGIES D'ADAPTATION DANS LE PÉRIURBAIN

Les modes d'habiter éclairent la relation entre aménagement périurbain, et parcours et choix résidentiels, en mettant à jour les stratégies d'adaptation que les populations développent face aux difficultés quotidiennes de la vie périurbaine. Leur compréhension suppose de s'intéresser à la vie locale et aux signes du « vivre ensemble » qu'elle révèle. Quels sont les différents niveaux d'engagement (collaboration individuelle, participation à des événements, engagement associatif, implication politique, etc.) des habitants à l'échelle locale ? Quels lieux sont construits comme des biens communs ? Quelles ressources immatérielles émergent, traduisant une appropriation de l'espace par les habitants ?

Certaines ressources immatérielles valorisent les lieux où elle se manifestent (festivités de voisins et promenades sur des places publiques, partage de services dans des locaux associatifs, loisirs et barbecues dans les bois, par exemple), tandis que d'autres traduisent la relégation et la marginalisation

d'autres lieux (co-voiturage, achats de véhicules et trafics divers sur des parkings, friches, décharges improvisées dans les interstices) (Méle, 2013). Mais dans les deux cas, ces lieux sont construits en biens communs. Cela traduit des pratiques de détournement d'espaces monofonctionnels tout à fait remarquables : parking utilisé en lieu de rencontre ou de rassemblement, vente ambulante, ateliers d'artisanat ou bureaux improvisés dans des garages. Ces dynamiques auto-organisatrices créent un véritable « relief » spatial dans le périurbain entre lieux valorisés et lieux dévalorisés. Elles fomentent aussi une multifonctionnalité *de facto*, qui subvertit des règles de zonage totalement inadaptées. Les habitants s'affranchissent des dispositifs imposés lorsque ceux-ci ne leur conviennent pas. Il existe une réelle capacité de résistance aux règles imposées. À ce titre, ces dynamiques auto-organisatrices sont particulièrement intéressantes à considérer, car une périurbanisation durable suppose d'inventer des formes spécifiques de sociabilité et d'organisation spatiale (multifonctionnalité, mode d'habiter, accès à la nature).

Il convient, à ce stade, de rappeler que les organisations de l'espace antérieures à la périurbanisation ont toutes en commun d'être multifonctionnelles : la diversité des paysages ou les typologies des constructions en témoignent. Elles persistent comme des traces dans les espaces périurbains. Prenant appui sur cette richesse préalable à la périurbanisation, les programmes agri-urbains ont inventé des modes de diversification économique et des formes de partage de l'espace à travers le renforcement des capacités de production —agro-alimentaire, énergie, filières bois— d'espaces agricoles ou forestiers, et leur diversification vers des prouits à plus forte valeur ajoutée : bio, artisanat, agro-tourisme, etc. Ces expériences, qui ont aussi intégré des fonctions récréatives ou paysagères, témoignent d'une convergence d'intérêts entre agriculteurs ou forestiers à la recherche de débouchés, habitants attirés par les aménités paysagères et les produits locaux, et collectivités territoriales confrontées au triple défi de la préservation de l'environnement, de la restauration de friches, et du développement économique. La multifonctionnalité agri-urbaine ainsi construite, a favorisé le développement d'initiatives locales et de partenariats. L'innovation réside ici dans la mise en relation des acteurs pour fabriquer un territoire correspondant au vœux de tous. Ce type de dynamique auto-organisatrice a réussi là où la planification réglementaire de protection des espaces forestiers, agricoles et naturels avait montré ses limites (Alphandéry, Fortier et Sourdril, 2012).

Promouvoir de telles dynamiques suppose, dans un premier temps, d'identifier la diversité des populations habitant le périurbain et de les relier entre-elles. Le choix résidentiel et le parcours résidentiel peuvent être une entrée pour comprendre cette diversité. La confrontation du choix des résidents aux potentialités des espaces investis par la périurbanisation pose nombre de

questions. Quel est le degré d'attachement au lieu de résidence ? Pourquoi le choix se porte-t-il souvent vers un type de logements stéréotypés et peu adaptables à l'évolution des familles ou de leurs moyens financiers, alors qu'il existe souvent un habitat vernaculaire disponible ? Pourquoi les anciennes maisons sont-elles laissées à l'abandon au profit des nouveaux lotissements ? Comment s'organise l'accès aux écoles, à la culture, aux services ? Il s'agit d'identifier les pratiques permettant de favoriser une diversification des types d'habitats. En ce sens, les disponibilités foncières et les friches (agricoles, industrielles, d'habitats ou d'infrastructures) peuvent être considérées comme des espaces utilisables.

Cela suppose de favoriser une myriade de connexions à l'intérieur de ces espaces. Dans le périurbain tout semble fait pour limiter le plus possible les relations : zones de bureau et d'habitation distinctes accessibles uniquement en voiture ; bâtiments isolés dotés de peu d'entrées faciles à contrôler (portail des maisons, entrées de centres commerciaux, complexes résidentiels gardés), etc. Aucune flânerie n'est possible, aucun piéton ne hante les rues, personne ne s'assied sur les murets, aucun commerce dans les enclaves résidentielles. Une des premières actions est donc de créer de la confusion dans ce bel arrangement géométrique : multitude de chemins piétonniers et mixtes (piétons, voitures), bâtiments abritant des fonctions diverses (Salingaros, 2000). Pourquoi ne pas laisser les habitants produire des chemins de traverse puis les officialiser plutôt que de contraindre un tracé aussi paysager qu'incommodé. Pourquoi chasser les vendeurs ambulants plutôt que d'utiliser cette information pour créer des kiosques pérennes et renforcer leur attractivité ? Il est important de ne pas bloquer ces dynamiques auto-organisatrices pour que la rue renaisse en ces espaces, en tant que centre diffus d'échange et d'urbanité (Rudofsky, 1969). Et pour réaliser cela, pourquoi ne pas s'appuyer sur les usages antérieurs à la périurbanisation et leur traduction spatiale : tout particulièrement l'ancienne trame viaire, et les formes d'occupation des sols.

## — LA SEGMENTATION DU PÉRIURBAIN : REPLI SUR SOI ET ENTRE SOI

Traditionnellement, les infrastructures de transport forment l'ossature principale du périurbain, largement dépendant des centres urbains dont ils constituent des sortes de «satellites.» Dessinées pour favoriser l'accessibilité à ces centres, des infrastructures de transport sont créées et induisent des pratiques de mobilité et des logiques contraintes d'implantation des activités et des commerces. Cela génère un système routier hiérarchisé en « *hub and spokes* » (Salingaros, 2005). Le terme *hub and spokes* est utilisé pour désigner la configuration des lignes

aériennes où tous les raccordements (les *spokes*- rayons) doivent passer par un « moyeu » central (le *hub*). Ainsi, chaque mouvement passe par le niveau hiérarchique le plus élevé avant de revenir au niveau initial. Concrètement, pour les espaces périurbains, cela revient à prendre l'autoroute urbaine pour acheter sa baguette et son journal. Une telle configuration est marquée dans le paysage par des routes s'éloignant progressivement les unes des autres à partir de points nodaux (ronds-points, entrées de ville, échangeurs). La nouvelle organisation viaire gomme complètement l'ancienne, qui avait structuré historiquement ces espaces. Une telle configuration favorise les congestions de trafic aux points de convergence, entraînant perte de temps, pollution atmosphérique, bruit, etc (Slak,2000).

En outre, l'absence de rues et de ruelles rend la marche à pied quasiment impossible, affaiblissant les liens de proximité et hypothéquant les effets supposés positifs pour la santé de la vie périurbaine « au grand air » (Freeman, 2001). Dans la mesure où tout est conçu pour l'automobile, ceux qui ne peuvent ou ne savent pas conduire (enfants, personnes âgées, handicapés) ont d'importantes difficultés dans leur vie quotidienne. Lorsque cela est possible, ceux qui peuvent conduire au sein du foyer passent un temps considérable à transporter ceux qui ne le peuvent pas (Wiel, 1999). Les espaces publics où il est possible de se promener sont rares. Lorsqu'ils sont créés de toutes pièces autour de places centrales de lotissement aux noms ridicules—des « myosotis » aux « vertes prairies »— ou autour d'éléments de mobilier urbain —bancs, fontaines, arbres sur un rond-point— ils sont conçus sans trame viaire entre eux, sans relation avec leur voisinage immédiat. Posés là tels des OVNI ils sont bien incapable de catalyser une vie urbaine (Salingaros, 2005).

Le périurbain apparaît dès lors segmenté selon des lignes de clivage déterminées en grande partie par les axes principaux de la nouvelle organisation viaire : certains lieux absorbent tous les potentiels de développement, laissant ailleurs de nombreuses zones d'ombres moins accessibles. Ces dernières sont souvent plus préservées, ce qui les rend attractives pour ceux qui peuvent payer le coût de la mobilité. Dans ces lieux, l'accroissement de mobilité se combine ainsi paradoxalement à une tendance au repli sur soi. Le logement devient un isolat qui fait figure de point fixe, objet de toutes les attentions. L'ancrage personnel au lieu est survalorisée. Ce sont les « *espaces publics* » (Viard, 1994) qui prennent la relève des espaces publics comme lieux d'échange et de rencontre : centres commerciaux, multiplexes. Comme ceux-ci sont fort éloignés des lieux d'habitation, ils ne favorisent guère les relations de voisinage. Il n'y a pas d'urbanité dans ces espaces périurbains. Lorsqu'il existe malgré tout des espaces partagés permettant vie sociale entre voisins celle-ci, par la force des choses, se limite à ceux sont proches socialement, économiquement ou culturellement.



## — RÉPARER UN PÉRIURBAIN FRAGMENTÉ.

À partir de ces considérations, est-il possible de persister à considérer que la périurbanisation est surtout un étalement ? Est-ce bien sa caractéristique principale ? Tout d'abord le terme porte à confusion : de quel étalement parle-t-on ? Le terme « étalement urbain » est la traduction littérale de l'expression anglaise *urban sprawl* dans le contexte de l'aménagement français des années soixante. Mais en traversant l'Atlantique, sa focale a considérablement changé. Aux Etats-Unis, la notion de *sprawl* met l'accent sur son caractère anarchique (au sens de non-intégré à des politiques d'aménagement) dans un pays où la densité urbaine est faible quasiment partout, à l'exception des grandes mégapoles (Black, 1996). À l'inverse, la transposition française traduit plutôt une préoccupation pour un urbanisme de faible densité, dans un contexte européen caractérisé un fort encadrement réglementaire de l'urbanisation. Or, les *leapfrogs* propres à la périurbanisation — sauts spatiaux dans le processus d'urbanisation, par-dessus des dispositifs réglementaires (ceintures vertes, zones inconstructibles) (Donadieu, 2003) se faisant souvent au bénéfice de villages existants de la périphérie — ne correspond aucunement à ces deux étalements (DeGrove et Turner, 1991). Plus précisément, en Europe, l'achat — avec réhabilitation ou non, avec transformation ou non — de bâtiments existants dans des villages de périphéries attractives par des populations aisées, relève d'une périurbanisation sans étalement, sautant par-dessus des espaces moins attractifs pour des raisons foncières, paysagères, de transports ou autres.

En réalité, les segmentations liés aux infrastructures des transports et à la banalisation d'espaces monofonctionnels finissent par créer des ségrégations spatiales et sociales et *in fine* une fragmentation qui est la vraie caractéristique des espaces périurbains (Clay, 1994). Et, cette fragmentation pose la question du bien fondé de règles d'urbanisme et d'aménagement du périurbain. Rappelons en effet que tout cela se produit, le plus souvent, dans le respect formel scrupuleux des plans généraux d'affectations et des plans directeurs, souvent réinterprétés pour répartir les densités ou séparer l'habitat et les autres activités afin de préserver les qualités d'un environnement de proximité, mais seulement pour quelques-uns. Cela en dit long sur l'inadaptation des outils actuels. La transition vers la durabilité des espaces périurbains demande donc plutôt de mettre en place des outils et des mécanismes de régulation ou de réparation des tissus existants. S'appuyer sur les usages antérieurs à la périurbanisation, les faire revivre, et l'organisation spatiale qui en était la traduction — en particulier viaire — est sans doute une solution.

La restauration ou la réactivation de l'organisation viaire antérieure, capillaire et non hiérarchisée, peut favoriser — par les myriades de connexions qu'elle

permet— les liens et les transitions entre des espaces autrement séparés au sein d'un périurbain fragmenté. Très maillée et très dense, cette organisation viaire met également en réseau les différents petits acteurs économiques locaux, et relation avec la population (services à la personne, micro-entreprises, etc.). Elle favorise la multifonctionnalité (Simard, 2011). Cette mise en relation est la condition de l'innovation en matière de durabilité. Car innover, ce n'est pas seulement produire un nouvel objet ou un nouvel instrument, c'est surtout assurer son acceptabilité, sa diffusion et son usage. Dans le même ordre d'idées, l'implantation et les procédés de construction vernaculaires, dont il a déjà été question, témoignaient de dispositifs d'adaptation aux contraintes d'environnement (risques, climat et énergie) qu'il peut être utile de mobiliser de nouveau dans les constructions durables. De manière générale, il importe de laisser émerger des initiatives locales et de valoriser celles qui existent déjà (Farley et Roberts, 2011). Dans une telle perspective, créer les conditions d'un périurbanisation durable tient plus de l'art de l'accoucheur que de celui de Pygmalion. Cela suppose de co-construire avec les habitants, à partir des usages antérieurs de l'espace, des biens communs propres au périurbain, améliorant leur qualité de vie et leur autonomie économique (services, compétences ou production locales, aménités, etc.). La transition vers la durabilité suppose, en conséquence, une redéfinition des cadres de la décision collective dans la production de l'espace périurbain.

## — BIBLIOGRAPHIE.

Alphandéry, P., Fortier, A. et Sourdril, A. (2012). Les données entre normalisation et territoire : la construction de la trame verte et bleue. *Développement durable et territoires*, 3(2). [en ligne]. Disponible sur : <http://developpementdurable.revues.org/9282>

Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob.

Berger, M. (2004). *Les périurbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée*. Paris : Éditions du CNRS.

Billen, G., Barles, S., Chatzimpiros, P. et Garnier, J. (2012). Grain, Meat And Vegetables To Feed Paris: Where Did And Do They Come From? Localising Paris Food Supply Areas From The Eighteenth To The Twenty-First Century. *Regional Environmental Change*, 12(2), 325-335.

Black T., 1996, The Economics of Sprawl», *Urban Land*, 55(3), 52-53.

Bryant, C. et Johnston, T. (1992). *Agriculture In The City's Countryside*. Toronto : Belhaven Press.

Chalas, Y. et Dubois-Taine, G. (1997). *La ville émergente*. La Tour d'Aigues : l'Aube.

Clay, G. (1994). *Real Places: An Unconventional Guide To America's Generic Landscape*. Chicago : University of Chicago Press.

Davodeau, H. (2005). Les paysages, une nouvelle préoccupation dans la gestion des espaces périurbains. *Cahiers d'Economie et Sociologie Rurales*, 77, 65-84.

DeGrove, J. et Turner, R. (1991). Local Government In Florida: Coping With Massive And Sustained Growth. In R. Huckshorn (ed.), *Government and Politics in Florida*. Gainesville : University of Florida Press.

Donadieu, P. (2003). La construction actuelle des villes-campagnes : de l'utopie aux réalités. *Histoire Urbaine*, 8, 157-170.

Donadieu, P. et Fleury, A. (1997). L'agriculture, une nature pour la ville. *Annales de la Recherche Urbaine*, 74, 31-39.

Farley, P. et Roberts, M. S. (2011). *Edgelands Journeys Into England's True Wilderness*. London : Jonathan Cape.

Freeman, L. (2001). The Effects Of Sprawl On Neighborhood Social Ties : An Explanatory Analysis. *Journal of the American Planning Association*, 67(1), 69-77.

Hervieu, B. et Viard, J. (1996). *Au bonheur des campagnes*. La Tour d'Aigues : l'Aube.

**Marique, A.-F. et Reiter, S. (2013).** La transition des territoires périurbains vers un modèle plus durable : perspectives pour le renouvellement périurbain. In J.-P. Van Ypersele et M. Hudon (ed.), *1er Congrès interdisciplinaire du Développement Durable : Quelle transition pour nos sociétés ? Thème 3 : Logement et Aménagement du territoire.* Bruxelles.

**Melé, P. (2003).** Introduction : conflits, territoires et action publique. In P. Melé, C. Larrue C. et M. Rosemberg (ed.), *Conflits et territoires.* Tours : Presse Universitaire François Rabelais.

**Pearce, D., Markandya, A. et Barbier, E. (1989).** *Blueprint For A Green Economy.* Oxford : Earthscan.

**Perrier-Cornet, P. et Hervieu, B. (2002).** Les transformations des campagnes françaises : une vue d'ensemble. In P. Perrier-Cornet et A. Frémont (ed.), *Repenser les campagnes.* La Tour d'Aigues : l'Aube.

**Ravetz, J. et Warhurst, P. (2013).** Manchester: Re-Inventing The Local–Global In The Peri-Urban City-Region. In K. Nilsson, S. Pauleit, S. Bell, C. Aalbers et T. Nielsen (ed.), *Peri-Urban Futures: Scenarios And Models For Land Use Change In Europe* (pp. 169-207). Berlin : Springer.

**Rudofsky, B. (1969).** *Streets For People.* New York : Van Nostrand Reinhold.

**Ruegg, J. (2003).** Territoires intermédiaires et espaces ruraux. *Raummordungskonferenz, Politik des Ländlichen Raumes.* [en ligne]. Disponible sur : <http://infoscience.epfl.ch/record/137116/files/406.pdf>

**Salingaros, N. (2000).** Complexity And Urban Coherence. *Journal of Urban Design*, 5, 291-316.

**Salingaros, N. (2005).** *Principles Of Urban Structure.* Amsterdam : Tecne Press.

**Sieverts, T. (1997).** *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land.* Wiesbaden : Vieweg Verlag.

**Simard, M. (2012).** Transformation des campagnes et nouvelles populations rurales au Québec et en France : une introduction. *Revue Canadienne des Sciences Régionales*, 34(4), 105-112.

**Slak, M. F. (2000).** Vers une modélisation du mitage, périurbanisation et paysage. *Études Foncières*, 85, 33-38.

**Vanier, M. (2000).** Qu'est-ce que le tiers espace : territorialités complexes et construction politique. *Revue de Géographie Alpine*, 88(1), 105-113.

**Wiel, M. (1999).** *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée.* Bruxelles : Mardaga.