**Périurbanisation**

La **périurbanisation**correspond à l’extension des surfaces artificialisées en périphéries des agglomérations urbaines. L’équivalent anglais est *suburbanization*. La périurbanisation est un processus dont l'espace [périurbain](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/periurbain)est la conséquence spatiale.

Plusieurs définitions sont en concurrence : on estime parfois que la périurbanisation ne correspond qu’aux surfaces bâties en périphéries urbaines qui sont sans contact avec le bâti existant, et parfois que la périurbanisation concerne toutes les constructions nouvelles en périphéries. Certaines formes d'urbanisme comme le [lotissement](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/lotissement)ou l'aménagement concerté (les fameuses ZAC), et certaines formes paysagères comme l'[habitat pavillonnaire](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/habitat-pavillonnaire) ou le [mitage](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mitage-1)sont symptomatiques voire symboliques du phénomène de périurbanisation.

La périurbanisation est associée à l’**extension rapide et très importante du bâti urbain** au-delà de ses limites anciennes, en particulier dans la seconde moitié du XXème siècle avec la **démocratisation de l’automobile**, et l'**attrait du logement individuel**mais ses origines remontent au XIXème siècle avec l’essor des chemins de fer qui, associés à la bicyclette, permettaient à une partie des classes populaires d’habiter des quartiers ouvriers périphériques tout en travaillant dans les usines situées à l’intérieur des agglomérations.

L’**artificialisation** de surfaces nouvelles ne concerne pas seulement le bâti, mais également les réseaux viaires et les parkings. Lors de la construction de zones commerciales récentes, ce sont eux qui consomment le plus d’espace. L’[étalement urbain](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/etalement-urbain-urban-sprawl-expansion-urbaine) associé à la périurbanisation a fait l’objet de nombreuses critiques que l’on peut regrouper en deux grandes catégories. Les **critiques environnementales** concernent la réduction des surfaces naturelles, l’artificialisation des sols (entraînant par exemple un mauvais écoulement des eaux de surface), et les [mobilités](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mobilites-urbaines-1)automobiles génératrices de gaz à effet de serre. Les **critiques sociales**, beaucoup plus délicates à manier car parfois imprégnées de jugement de valeur, accusent la périurbanisation d’aggraver la ségrégation sociale en créant de l’ « entre-soi », voire dans les raccourcis les plus caricaturaux, d’aboutir à des votes de repli favorisant l’extrême-droite. Ce débat est abondamment documenté et il fait encore l’objet de controverses très vives (Cassely, 2014 ; Charmes *et al.*, 2013 ; Charmes, 2014 ; Girard, 2013 ; Observatoire des inégalités, 2017). Aux États-Unis, la *suburbanization*a également été accusée d'accentuer la ségrégation, mais pendant longtemps l'accent a été mis sur les « ghettos pour riches » que seraient les *[gated communities](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/gated-community)*, même s'il existe des quartiers résidentiels fermés pour classes moyennes et populaires.

Un courant de la géographie a opposé à la périurbanisation et à l’étalement urbain (la **ville diffuse**) un modèle de **ville dense**, ou **ville compacte**qui maximiserait les interactions sociales et minimiserait les dommages environnementaux. Jacques Lévy a théorisé cette idée en opposant « **modèle d’Amsterdam** » et « **modèle de Johannesbourg** », penchant clairement pour le premier au détriment du second. Les recherches récentes tendent à nuancer ce modèle en montrant la **variété des situations périurbaines** et l’**émergence de nouvelles centralités** dans les pratiques des habitants de l’espace périurbain.

***Pour compléter***

* Lionel Rougé, « [Périurbanisation](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-periurbanisation) », notion à la une de *Géoconfluences*, mars 2018.
* Claire Fonticelli, « [La densification sous contrainte : bâtir des immeubles dans le périurbain francilien](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/densification-ile-de-france) », *Géoconfluences*, avril 2020.
* Brigitte Baccaïni et François Sémécurbe, « [La croissance périurbaine depuis 45 ans. Extension et densification](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1240) », Insee Première no. 1240 – juin 2009.
* [Lab Périurbain du CGET](http://periurbain.cget.gouv.fr/) (ex-Datar)
* Jacques Lévy, « [Penser la ville : un impératif sous toutes les latitudes](http://journals.openedition.org/cemoti/1458) *», Cahiers d’études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien* [En ligne], 24 | 1997, mis en ligne le 28 février 2005.

**Source : Article « Périurbanisation », sur le site de Géoconfluences, version mars 2018,** <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/periurbanisation>

**Étalement urbain (urban sprawl) / Expansion urbaine**

L'étalement urbain est l'augmentation de la superficie d'une ville, et la diminution de sa densité de population. Il est l'une des manifestations spatiales de la [périurbanisation](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/periurbanisation).

L'accroissement démographique des grandes aires urbaines s'accompagne de phénomènes d'étalement des cités sur les espaces périphériques, phénomènes favorisés par la mise à disposition de systèmes de transport individuels ou collectifs. L'étalement urbain peut correspondre à ce que les anglophones désignent sous le nom d' « ***urban sprawl*** », expansion urbaine, qui peut comporter une connotation négative pour désigner un mode d'expansion de la tache urbaine plutôt anarchique et peu contrôlé. L'étalement peut prendre plusieurs formes : on parle de **tache d'huile**pour un étalement concentrique, de **doigts de gant**lorsque l'urbanisation suit les axes de transports, et de **mitage**pour des formes urbaines plus éparpillées. C'est cette dernière forme qui a fait concentrer les efforts de lutte contre l'étalement urbain, par exemple en France dans les lois d'aménagement du territoire qui se sont succédé (Amarouche et Charmes, 2019). L'une des réponses apportées à l'étalement urbain est la [densification](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/densification).

(coll.) 2010, 2019. Dernière modification : mars 2020.

***Pour compléter***

* Maryame Amarouche et Éric Charmes, [Petit historique de la lutte contre l’étalement urbain](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/lyon-metropole/articles-scientifiques/villages-densifies-lutte-etalement-urbain#encadre1) *in* « L’Ouest lyonnais et la lutte contre l’étalement urbain. Le « village densifié » comme compromis entre une politique nationale et des intérêts locaux », *Géoconfluences*, octobre 2019.

**Source : Article « Étalement urbain / expansion urbaine », sur le site de Géoconfluences, version mars 2018,** <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/etalement-urbain-urban-sprawl-expansion-urbaine>

**EN VOUS BASANT SUR LES DÉFINITIONS CI-DESSUS ET SUR LE CORRIGE DU COMMENTAIRE DE CARTE, LISTEZ EN QUELQUES MOTS CI-DESSOUS LES PRINCIPALES CAUSES ET LES PRINCIPALES CONSÉQUENCES DE LA PÉRIURBANISATION ET DE L’ÉTALEMENT URBAIN :**

* **CAUSES :** Les causes de l’étalement urbain et de la périurbanisation ne résident pas dans l’augmentation de la population, mais dans les évolutions économiques et sociales. L’évolution des transports, et particulièrement de l’automobile, va être à la basse de la possibilité de l’étalement urbain. Ce fait s’appuie sur l’usage du pétrole et son bas coût. L’augmentation de la richesse collectives et du niveau de vie des classes moyennes supérieurs et riches va également permettre à ces catégories d’accéder à la maison individuelle située en périphérie. Le modèle de la villa se popularise dès les années 60 en Suisse. De plus, la structure sociale change considérablement, et le nombre de personnes seules ou de « petites familles » explose, par rapport à un XIXe siècle qui est dominé par le modèle de la famille nombreuse.
* **CONSÉQUENCES :** L’étalement urbain est critiqué du point de vue environnemental en raison de l’artificialisation des sols, de la diminution des espaces agricoles, des coûts environnementaux et de santé engendré par la démocratisation de l’automobile (gaz à effet de serre, bruit, isolement social, etc.). Les coûts d’entretien des infrastructures de transport sont également pointés. Du point de vue social, le phénomène de l’étalement urbain va de pair avec la création de zones regroupant les classes sociales aisées, qui font pour ainsi dire sécession par rapport au reste de la population. Ce fait peut avoir des conséquences importantes, notamment dans le domaine de la fiscalité et des ressources financière de chaque territoire.