

Espaces urbains, périurbains, ruraux : Quelles complémentarités pour penser la transition énergétique des territoires ?



Crédits photos : [Christian Schwier - stock.adobe.com](https://www.stock.adobe.com)

DELACOUX Lola, DOUX Hugo, HEURLIER Paul-Aimé, ROBUCHON Emma

Projet du cours *Écologie, Ville et Territoires* de Géraldine MOLINA

École Centrale de Nantes - option Phycité

23 Octobre 2020

Sommaire

Introduction	3
1. Des relations aux effets pervers	4
1.1. L'étalement urbain : un projet dont certains effets pervers apparaissent désormais bien connus	4
1.1.1. <i>Un étalement horizontal néfaste pour les zones rurales</i>	4
1.1.2. <i>Les migrations pendulaires</i>	5
1.2. L'« effet barbecue » (Jean-Pierre Orfeuill et Danièle Soleyret, 2002) : une autre conséquence quant à elle controversée	5
1.2.1. <i>L'impact de la nature sur le bonheur, le bien-être et la santé des êtres humains</i>	5
1.2.2. <i>L'« effet barbecue » : l'inversion des vertus prêtées à la densification</i>	6
1.2.3. <i>Mais des arguments s'opposent à cette théorie</i>	7
1.3. Une autre solution envisagée : séparer les territoires	8
1.3.1. <i>La ville compacte : une proposition idéale/idéaliste</i>	8
1.3.2. <i>Le « syndrome de Peter Pan » (Richard Quincerot, 2012 [8]) ou les effets pervers d'une politique de ville compacte</i>	9
2. Les vertus potentielles d'une collaboration interterritoriale étroite et sa stratégie de mise en place	10
2.1. Enjeux d'un renforcement de la collaboration interterritoriale	10
2.2. Solidarité, interdépendance, entraide mutuelle à développer	11
2.3. Comment convaincre de ces bénéfices ?	14
3. Limites	15
3.1. Mise en place	15
3.2. Phénomènes d'exodes	16
3.3. Travail d'équipe et de grande ampleur	17
Conclusion	18
Bibliographie	19
Sources des figures	20

Introduction

Les enjeux de transition énergétique et plus largement écologiques constituent et deviendront des enjeux de plus en plus centraux des politiques territoriales. Chaque type de territoire, qu'il soit urbain, périurbain ou rural, dispose de ses spécificités et de sa propre gestion de la transition écologique. Néanmoins, à l'ère de la mondialisation et de la mobilité, les typologies de territoires n'apparaissent plus cloisonnées et entretiennent de forts liens d'interdépendance pouvant accélérer comme ralentir la **transition énergétique**. Actuellement, ces liens peuvent créer des blocages dans cette démarche de transition, ne valorisant pas les atouts de chaque territoire et entretenant parfois des ruptures politiques, sociales ou culturelles entre eux malgré les nombreux flux les reliant.

La conception des territoires urbains, périurbains, ruraux, de la "ville" comme de la "campagne" est variable dans le temps comme dans l'espace. Ces territoires ne sont pas envisagés de la même manière d'un pays à l'autre ou au cours des époques. Ces territoires relèvent d'histoires, de conceptions politiques, économiques, culturelles, géographiques, sociologiques différentes... et cette grande variabilité de conception entraîne une grande diversité des relations interterritoriales. Cette pluralité et cette variabilité peuvent constituer un frein à la transition énergétique comme être un atout dont les acteurs et actrices de chaque territoire peuvent se saisir pour l'accélérer. Dans ce devoir, nous proposons de questionner : **Comment faire évoluer les relations entre les territoires urbains, périurbains et ruraux pour favoriser la *transition énergétique* des territoires ?**

Pour répondre à ce questionnement, nous étudierons tout d'abord, dans un premier temps, les relations existantes entre territoires urbains, périurbains et ruraux ainsi que les contraintes qu'elles présentent dans le contexte de transition écologique. Par la suite, dans une seconde partie, nous analyserons comment il apparaît envisageable de dépasser ces freins pour repenser les relations entre les territoires et accélérer la transition. Enfin, dans un troisième et dernier temps de notre réflexion, nous observerons les limites et points de vigilance nécessaires à la conduite de ces changements de relations interterritoriales.

1. Des relations aux effets pervers

1.1. L'étalement urbain : un projet dont certains effets pervers apparaissent désormais bien connus

Face à la croissance de la population, afin de la loger, deux solutions sont envisageables : densifier les villes, c'est-à-dire faire vivre plus d'habitants sur un même espace urbain, ou étendre les limites de la ville. Ainsi, l'étalement urbain se caractérise par la croissance d'agglomérations urbaines, le plus souvent au détriment des surfaces agricoles avoisinantes. Ce phénomène, qui s'est intensifié dans les années 1960, limite la densification des centres urbains, les ménages s'installant aux marges des villes. En effet, ces lieux sont plus accessibles du fait du prix du foncier, leur position permet aussi aux ménages d'accéder plus facilement à la nature, le cadre de vie y est donc plus calme, à l'opposé des centres urbains bruyants, pollués, agressifs.

Cette nouvelle façon d'habiter pouvait présenter certains avantages pour les populations concernées :

- Les particuliers bénéficient des avantages de la ville sans en subir les contraintes, car leur(s) voiture(s) permet(tent) de se déplacer facilement et d'avoir accès aux services urbains tout en vivant au calme et au vert.
- Les villes s'assurent ainsi d'avoir plus d'habitants et d'actifs à proximité, ce qui fait fonctionner les entreprises et les services proposés (écoles, cinémas, magasins, restaurants, etc). La ville devient attractive en tant qu'espace principal de la vie sociale, elle concentre une grande partie des activités, comme l'explique Jacques Donzelot dans son célèbre article « *La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification* » (2004, [3]).

Mais ces bénéfices se développent au détriment d'autres espaces, les zones rurales, qui en subissent les conséquences.

1.1.1. Un étalement horizontal néfaste pour les zones rurales

Cependant, ce phénomène de périurbanisation a eu différentes conséquences qui peuvent pour certaines apparaître en contradiction totale avec la transition écologique et énergétique. L'étalement des zones urbaines n'est possible que par la construction sur les zones rurales, ce qui entraîne des problèmes d'énergies, de ressources, d'environnement, d'artificialisation et de pollution des sols, de grignotage ou suppression des terres agricoles.

Tout d'abord, les réseaux d'énergie (électricité, gaz, eau) et de transports (en commun, routes) sont étalés géographiquement et doivent être de plus en plus étendus sur le territoire, ce qui a un certain coût, démesuré par rapport au nombre de personnes concernées et participe à l'artificialisation et la pollution des sols et présentent des effets négatifs également sur les écosystèmes, la biodiversité et l'hydrologie : destruction ou altération d'écosystèmes, coupure ou destruction des continuités écologiques (cours d'eau, libre circulation des organismes vivants et leur accès aux zones indispensables à leur reproduction, leur croissance, leur alimentation ou leur abri, etc.). De plus, l'espacement entre les bâtiments à la campagne ne permet pas de les isoler en partie, il y a donc une plus grande dépense énergétique pour chauffer.

Ensuite, les ressources alimentaires sont réduites lorsque les terres agricoles sont transformées en centre commercial par exemple, alors que la population, elle, ne cesse de croître : entre 1960 et 2009, en France, les surfaces agricoles ont diminué de 15% et la population a augmenté de 41,4%. Les quelques espaces restants dédiés à l'agriculture et l'élevage sont quant à eux fortement impactés par les changements survenant autour, notamment la pollution engendrée par le trafic, les voitures et les déplacements constants. Les sols sont

artificialisés et rendus imperméables lorsque des routes bitumées ou bâtiments sont construits, ce qui modifie le cycle de l'eau et perturbe les écosystèmes.

Les répercussions écologiques apparaissent donc néfastes et nombreuses. En conséquence du problème évoqué précédemment : le paysage naturel est modifié, les végétaux sont remplacés par du béton, la faune et la flore sont modifiées, les écosystèmes changent de façon importante pour tenter de s'adapter à l'émergence de nouveaux matériaux artificiels.

D'autres conséquences néfastes sont liées à cet étalement urbain, pas par sa mise en place, mais par les déplacements que cet éloignement des villes engendre.

1.1.2. Les migrations pendulaires

Comme décrit dans les paragraphes précédents, avec cette mise en relation des territoires, de nombreuses personnes habitent en zones périurbaine ou rurale et travaillent en zone urbaine.

Cela entraîne alors évidemment ce que l'on appelle des migrations pendulaires, lorsque les actifs doivent se déplacer tous les jours aux mêmes horaires pour se rendre sur leur lieu de travail ou à leur domicile. Des conséquences sociales et écologiques de ce phénomène, négatives, s'observent, telles que : les problèmes liés aux transports évoqués plus haut, mais également le stress pour les individus, le gaspillage de temps passé dans les transports... Cela est dû à la monofonctionnalité des lieux, en caricaturant : travail en zone urbaine, résidence en extérieur de cette zone. En effet, prenons par exemple un quartier d'affaires dont les bâtiments contiendraient principalement des bureaux : autant la journée ces espaces sont vivants et fourmillent de travailleurs, cadres et secrétaires, autant la nuit ou le week-end ils sont délaissés. Ainsi, une grande partie de la population est obligée de se déplacer chaque jour pour venir jusqu'en ces lieux, alors qu'ils restent vides lorsque personne ne travaille.

Au contraire, le principe de polyfonctionnalité des lieux permettrait d'éviter ce gaspillage d'espace, de temps et de déplacement, en s'appuyant sur les densités d'usages pour aménager des espaces modulables qui s'adaptent aux activités au cours de la journée, de la semaine ou de l'année. Les bureaux mentionnés précédemment pourraient peut-être plutôt être transformés en logements la nuit, réduisant ainsi les dépenses énergétiques liées aux mobilités quotidiennes, mais également l'étalement urbain et le grignotement de terrains ruraux puisque des locaux seraient mis à disposition en ville.

Ces différents paragraphes montrent donc quelques conséquences néfastes de l'étalement urbain. Nous allons maintenant voir plus en détail une autre, qui donne à repenser les répercussions des déplacements en fonction des types de population.

1.2. L'« effet barbecue » (Jean-Pierre Orfeuil et Danièle Soleyret, 2002) : une autre conséquence quant à elle controversée

1.2.1. L'impact de la nature sur le bonheur, le bien-être et la santé des êtres humains

Dans son livre *Une écologie du bonheur* (2009), Éric Lambin propose une méta analyse en reprenant de nombreux travaux scientifiques sur la relation entre les individus et groupes sociaux, la nature et l'écologie et ses conséquences sur le bien être humain. La multitude de travaux existants sur le sujet qu'il analyse le conduit à souligner que l'environnement et la nature sont intrinsèquement liés au bonheur humain. L'influence positive qu'a la nature sur notre santé mentale est ainsi soulignée: l'esprit est reposé, détendu, le niveau de

dépression diminue tandis que la confiance en soi augmente. De plus, la nature a tendance à favoriser notre bien-être et nos relations, valorisant la vie en communauté. Le rapport à la nature en milieu rural peut donc influencer positivement sur le bonheur en général, mais il est complètement différent en ville.

Cela se retrouve dans les idées sur la densité très élevée en ville. Comme certains lui reprochent, cette densité, cette proximité est depuis longtemps considérée peu hygiénique, avec des impacts négatifs sur la santé et la qualité de vie. L'artificialisation des espaces (omniprésence de béton, briques, parkings, véhicules à moteurs, pollution), la pollution sonore et bien d'autres désagréments des zones urbaines, ont une influence négative sur le bien-être de ses habitants.

1.2.2. L' « effet barbecue » : l'inversion des vertus prêtées à la densification

Il serait facile d'imaginer que les personnes habitant en centre-ville, ayant donc peu de trajet à réaliser pour se rendre à leur travail, consomment moins que les périurbains ou ruraux, se déplaçant quotidiennement en voiture sur des distances plus importantes. Cela peut se vérifier sur une semaine de travail, en étudiant les différences de distances parcourues dans le cadre des mobilités liées à l'emploi. Cependant, si l'on considère les déplacements pendant les week-ends, la corrélation entre le bonheur et la nature change la donne.

En effet, le fait que le bonheur puisse être en partie lié à la nature crée ce que l'on appelle l' « effet barbecue ». Jean-Pierre Orfeuil et Danièle Soleyret ont utilisé en 2002 ces termes pour décrire le phénomène suivant : les habitants de zone urbaine vivant au milieu des constructions denses voudraient s'échapper pour atteindre et profiter de la nature en voyageant. Ces environnements urbains génèrent alors des mobilités de loisirs car ils s'avèrent insatisfaisants vis-à-vis des besoins d'évasion, de plein air, de nature. Les citoyens parcourent ainsi de longues distances pour compenser cet accès limité aux espaces verts sur leur lieu de résidence. Au contraire, les habitants de zones rurales sont plus enclins à passer leur temps libre dans un parc près de chez eux, à se promener dans leur village, ou à se régaler entre amis dans leur jardin autour d'un barbecue, d'où le nom de cette théorie.

On observe aisément sur le graphique suivant que les distances parcourues en mobilité quotidienne sont plus faibles pour les habitants du centre-ville que la zone périurbaine de Genève. Cependant, les mobilités occasionnelles apparaissent moins importantes pour ces derniers, et la somme annuelle de ces deux types de mobilités montre qu'en réalité, les deux types d'habitants parcourent un total de distances équivalent. Les effets positifs du centre-ville sont annulés par les mobilités occasionnelles dues au manque de nature.

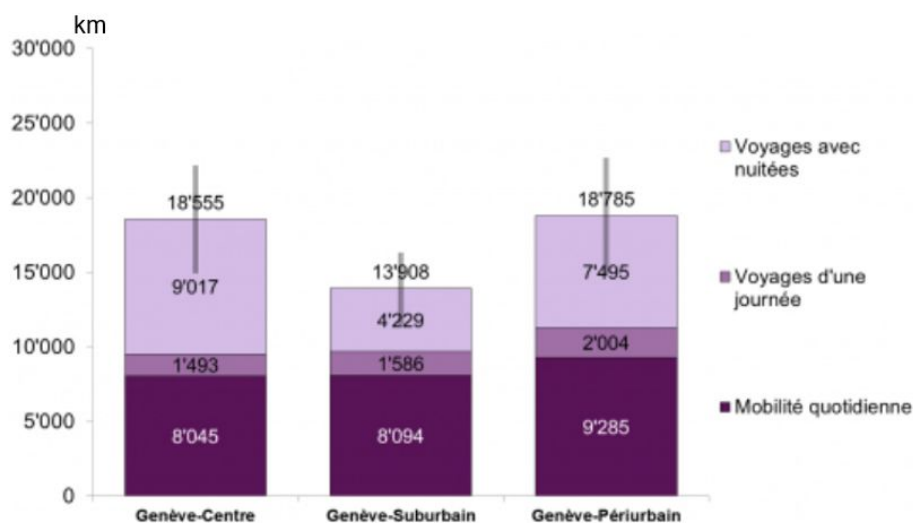


Figure 1 – Distances annuelles totales parcourues par habitant de Genève [7]

Ces constats ne sont cependant pas jugés si définitifs par certains.

1.2.3. Mais des arguments s'opposent à cette théorie

Sébastien Munafò a pris les exemples de Genève et Zurich en Suisse, pour développer lors de sa thèse en 2015 des arguments s'opposant à la théorie exposée par Jean-Pierre Orfeuil et Danièle Soleyret treize ans plus tôt. Deux arguments principaux sont avancés pour contredire la théorie de l'effet barbecue : le fait de se limiter à la distance, et la prise en compte uniquement des loisirs liés à la nature.

L'analyse faite précédemment ne se préoccuperait que de la distance parcourue, sans s'inquiéter de l'impact environnemental. Ces distances doivent être traduites en consommation d'énergie, selon le type de véhicule utilisé, le nombre de personnes transportées, etc. Ainsi, le bilan énergétique des habitants du centre-ville n'est pas aussi lourd que celui des périurbains. En effet, ces derniers polluent plus car ils se déplacent en véhicule personnel (voiture, moto), le plus souvent seul tous les jours ; alors que les citoyens privilégient le train et les transports en commun, dont les disponibilités en ville permettent un accès plus facile. L'impact énergétique de leurs déplacements en est donc limité, malgré quelques trajets en avion. La consommation importante mais ponctuelle des citoyens n'est pas assez marquée pour inverser véritablement la tendance de consommation, comme on peut le voir sur le graphique concernant Zurich ci-dessous.

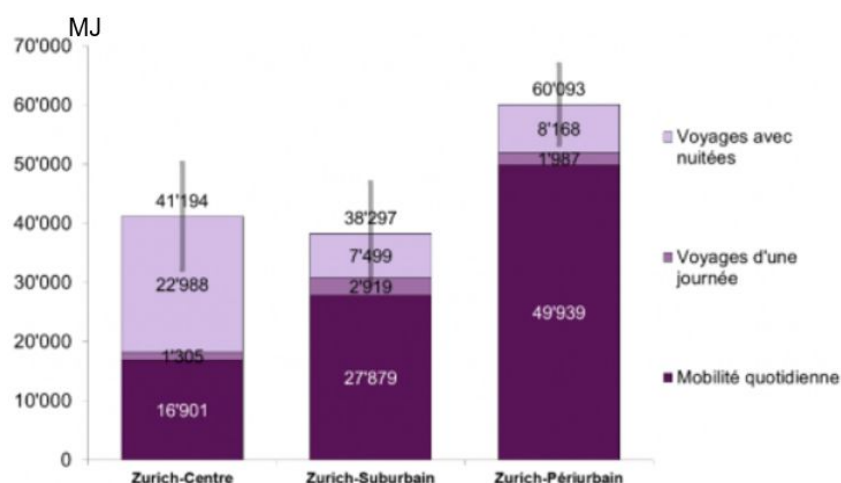


Figure 2 – Consommation d'énergie primaire relative à la mobilité annuelle à Zurich [7]

Un autre aspect que Sébastien Munafò ne pense pas pris en compte lors de l'exposition de la théorie de l'effet barbecue est la nature diverse des loisirs. La mobilité associée aux loisirs ne doit pas être seulement reliée à la recherche de la nature et du calme (loisirs naturophiles), mais elle englobe également la fréquentation de bars et restaurants, la visite à des amis, les activités religieuses, la fréquentation d'infrastructures de culture (cinémas, musées, théâtres, gymnases, etc). Ces derniers loisirs sont dit compactophiles car ils sont favorisés par la proximité des équipements et des installations que la ville offre. Ainsi, ce sont cette fois les habitants des zones non urbaines qui sont poussés à se déplacer pour leurs loisirs, ce qui ne va pas dans le sens de la logique compensatoire de l'effet barbecue. On remarque en effet sur les graphiques suivants qu'à Genève, les citoyens ne parcourent pas de distances supérieures aux autres habitants pour motifs naturophiles. À Zurich, ce sont même ces derniers qui sont responsables du plus grand nombre de trajets pour cette raison, alors qu'ils disposent de plus d'espaces verts à proximité de chez eux.

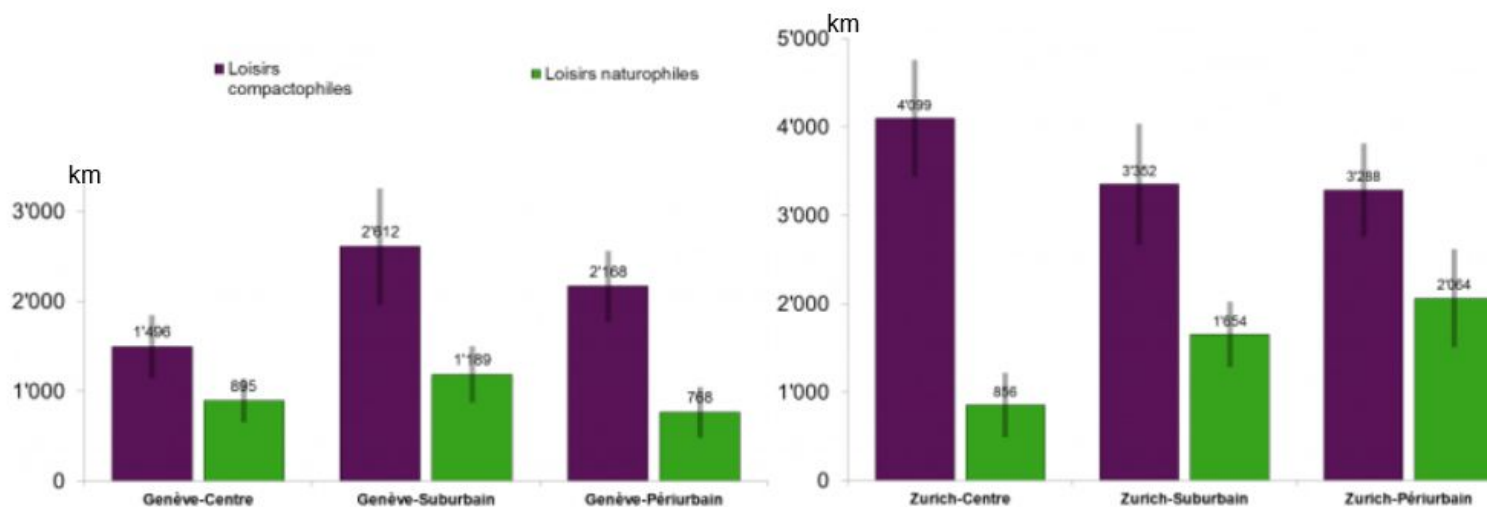


Figure 3 – Distances annuelles totales parcourues par personne selon les deux catégories de loisirs dans le cadre de la mobilité quotidienne (à gauche Genève, à droite Zurich) [7]

Ainsi, l'hypothèse de l'effet barbecue veut montrer qu'en réalité, ce ne sont pas les personnes les moins avantagées par l'étalement urbain qui polluent le plus, mais celles qui en bénéficient. Cependant, les idées de fuite de la densité et d'insatisfaction vis-à-vis du cadre de vie par ces dernières présentes dans cette thèse sont à remettre en question. Enfin, quel que soit l'angle envisagé, il est toujours question de pollution trop importante et il est donc important de proposer d'autres solutions pour favoriser la transition énergétique, comme celle qui est présentée dans la partie suivante.

1.3. Une autre solution envisagée : séparer les territoires

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain du 13 Décembre 2000 a imposé de limiter l'étalement urbain, et donc de privilégier la re-densification des zones urbaines, ce qui marque alors un tournant important dans la façon d'envisager la vie en ville. Ces nouvelles directives, opposées aux anciennes, ont ainsi mené à la mise en place de villes compactes.

1.3.1. La ville compacte : une proposition idéale/idéaliste

L'objectif premier et l'idée de la ville compacte est d'aménager le territoire urbain sans empiéter sur la campagne, afin de préserver cette dernière. Le concept de la ville compacte se construit autour de deux axes qui semblent en faire un modèle plus durable.

La ville compacte désigne, comme son nom l'indique, un espace développé de façon très dense, se basant sur la proximité de tous les services. Dans le modèle de la ville compacte, les personnes vivant dans une ville compacte trouveraient donc théoriquement très proches de leur domicile leur lieu de travail, des écoles pour leurs enfants, des magasins, restaurants, cinémas, théâtres, salles de sport, hôpitaux, cabinets de santé, banques, etc. Elles pourraient ainsi accéder aisément et rapidement aux services et emplois locaux, le tout en se déplaçant par exemple à pied ou à vélo. De plus, si malgré ces aménagements les habitants étaient amenés à devoir se déplacer davantage, ils pourraient emprunter les transports en commun (tramway, bus, métro)

étendus sur toute la zone autour, ou bien des voitures électriques partagées. Pour les livraisons, les camions déposeraient les colis dans des entrepôts aux portes de la ville, et après cet instant, ce seraient des véhicules plus propres, qui prendraient le relais et se chargeraient de livrer le colis à bon port.

Cela montre ainsi tous les aspects positifs que peut présenter une ville compacte pour l'environnement, en permettant de réduire les temps et distances de déplacements, d'utiliser des moyens de transport plus adaptés pour cette vision écologique, de protéger les zones rurales et d'optimiser la consommation d'énergie.

1.3.2. Le « syndrome de Peter Pan » (Richard Quincerot, 2012 [8]) ou les effets pervers d'une politique de ville compacte

Cette proposition de ville compacte, concept intéressant pour le développement durable (lutter contre l'étalement urbain, le grignotage des terres agricoles, la dégradation de l'environnement, etc), une fois mise en œuvre, peut pourtant créer également des effets imprévus et contraires aux enjeux attendus évoqués précédemment. En effet, une mise en œuvre de la théorie de la ville compacte a été expérimentée à Genève. Les résultats inattendus et les effets pervers de la mise en place de ce modèle dans cet exemple peuvent être résumés par ce que Richard Quincerot désigne par le « syndrome de Peter Pan » en établissant l'analogie suivante : Peter Pan veut vivre sans vieillir, Genève veut une croissance urbaine tout en restant majoritairement rurale. Plusieurs conséquences s'opposent donc aux objectifs de durabilité des villes. Le « syndrome de Peter Pan » décrit alors le fait de ne vivre que dans une ville compacte imaginaire, idéale, en se voilant la face pour ne pas regarder les impacts néfastes qu'elle engendre, c'est un refus de la réalité.

L'envie de rassembler en un lieu les logements, les services et les emplois n'est en réalité pas si facile à organiser dans une ville qui connaît un essor démographique et urbain. La politique de ne plus construire sur des terrains vierges mais plutôt sur des bâtiments déjà existants réduit le nombre de logements construits, ce qui ne permet pas de répondre à la demande croissante. De plus en plus de personnes vivent en ville, les logements se font donc plus rares et augmentent leurs prix. Faute de moyens pour payer le logement et le magasin, certains commerces de proximité sont obligés de mettre la clef sous la porte, ce qui détruit une partie importante du socle de la ville compacte : il est de plus en plus compliqué d'accéder à certains services.

Ainsi, cette crise du logement (pas assez d'habitations dans la ville, les logements restants sont trop chers) est suivie d'une crise liée aux mobilités, que la ville compacte cherchait à éviter. Les personnes vivant en ville se retrouvent obligées de parcourir de plus grandes distances pour accéder à certains commerces, ce qui augmente les déplacements en voiture. De plus, certains actifs doivent vivre à l'extérieur de la ville, et donc se rendre tous les jours à leur travail, et cette mobilité génère de la pollution, des bruits liés au transport. Les mobilités pendulaires qui devaient être fortement réduites voire annulées grâce à la densité de la ville compacte se dévoilent alors de plus en plus.

Les dépendances entre les territoires sont encore accentuées : la ville renferme la majorité des emplois, le périurbain une grande partie des logements, la campagne une majorité importante des ressources. C'est une rupture totale entre ces milieux, qui risque de faire s'accroître les inégalités sociales (gentrification des centres urbains, appauvrissement des zones rurales), les inégalités de répartition des richesses et du développement des aménagements (plus de transports en commun mis en place dans les centres des villes compactes, au détriment des liens vers l'espace rural).

La qualité de vie qui devait être améliorée grâce à la ville compacte n'est pas préservée : la crise de logement entre autres fait perdre des places à Zurich et Genève dans les classements. Comme le résume bien

Richard Quincerot dans son article sur ce phénomène, “la ville compacte produit des effets qui contredisent les objectifs qui la fondent” (2012).

Au vu des limites explorées au travers des exemples de mise en application des modèles précédemment décrits, de nouvelles relations peuvent être envisagées pour limiter le cloisonnement ou le déséquilibre entre les territoires, et au contraire favoriser la collaboration entre ces différentes zones.

2. Les vertus potentielles d’une collaboration interterritoriale étroite et sa stratégie de mise en place

2.1. Enjeux d’un renforcement de la collaboration interterritoriale

Aujourd’hui, il existe très peu voire pas de territoires, qu’ils soient urbains, périurbains ou bien ruraux, qui n’apparaissent réellement totalement indépendants les uns des autres, sans aucun flux, quelqu’en soit le type, vers une autre zone. En effet, si les flux peuvent être de plus ou moins grande importance, il en existe toujours un certain nombre entre ces territoires différents. Ces flux peuvent être à la fois des flux de populations (travail, loisirs, déplacements familiaux...), des flux de ressources (alimentation, énergies sous diverses formes, matières premières...) ou bien simplement des flux de savoirs ou de connaissances. Ces échanges sont souvent nombreux, polymorphes. Ils ne relèvent pas nécessairement d’une politique volontariste, ils peuvent être induits indirectement par les modes de vie ou constituées des conséquences d’évolutions socio-économiques ou des répercussions indirectes de réorganisations territoriales..

Sur le plan des transports, les transports en commun apparaissent souvent très développés en milieu urbain, mais plus on se déplace vers les espaces ruraux et moins les transports en commun ne sont présents et plus ils semblent difficiles à organiser du fait de l’étalement de l’habitat et des activités. Ainsi, un renforcement de la collaboration interterritoriale, comme sur le plan des intercommunalités où l’on travaille déjà ensemble, permettra de coordonner un développement mutuel plus efficace de l’offre en transports collectifs.

Cet exemple n’est qu’une esquisse d’un problème plus global. La transition écologique, si elle doit prendre en compte les spécificités de chaque territoire et des modes de vie qui s’y déploient avec des plans territoriaux spécifiques (tels que les PCAET) doit également être pensée à l’échelle interterritoriale. Elle ne peut s’accomplir uniquement dans une action distincte propre à chaque territoire car seuls les effets intra-territoriaux seraient concernés par les mesures prises. Cela laisserait donc totalement dans l’ombre l’ensemble des relations interterritoriales qui ont pourtant un rôle essentiel dans la transition écologique. Un renforcement des politiques interterritoriales est donc essentiel pour pouvoir traiter cette transition. Avoir un plan à l’échelle nationale permet dans un premier temps de fixer des objectifs globaux qui pourront être repris et adaptés à chaque territoires au sein desquels les modèles de gouvernance par intercommunalités auront un rôle majeur à jouer afin de mettre en oeuvre la transition écologique à la fois au niveau intra-territorial mais aussi et surtout au niveau interterritorial. Des décisions prises de concert entre une ville et ses campagnes alentours seront plus efficaces que des décisions prises indépendamment par ces deux parties. En effet, quel intérêt pour une population urbaine de réduire son utilisation de la voiture en développant des transports en commun si par la même occasion, aucun développement n’intervient pour atteindre la ville depuis l’extérieur, ce qui nécessitera une grande utilisation de la voiture ? C’est bien la collaboration entre les territoires qui permet d’éviter ce genre de lacunes interterritoriales.

Une collaboration interterritoriale permet donc une mise en commun des savoirs de chacun, mais aussi des moyens financiers pour un développement territorial qui concerne tous leurs acteurs. C'est d'ailleurs souvent l'aspect financier qui peut être un frein notamment au sein de territoires ruraux ou périurbains qui possèdent moins de moyens que les grandes zones urbaines. Un renforcement de la collaboration entre ces territoires permettrait un partage des coûts en fonction des moyens de chacun afin de favoriser un développement et une transition écologique qui nous concerne tous. En plus, une action commune des territoires pourrait, selon l'ampleur des travaux ou des moyens à mettre en place, permettre de négocier les coûts puisqu'une échelle supérieure serait concernée (prix de gros).

2.2. Solidarité, interdépendance, entraide mutuelle à développer

Il est important d'affirmer qu'aujourd'hui, la complémentarité des territoires est un atout que nous devons mettre à profit. Certains territoires l'ont déjà compris et ont décidé de commencer à mettre en place des projets communs. C'est le cas de la région Narbonnaise. Elle est constituée d'un pôle urbain, le Grand Narbonne, ainsi que du Parc naturel régional de la Narbonnaise qui couvre 70 000 hectares au bord de la méditerranée. Ce parc est constitué de 21 communes dont 15 font partie du Grand Narbonne. Les élus du parc ont décidé de relever le défi de l'autonomie énergétique à l'horizon 2030 (volonté commune des parcs naturels en France) et par la même, à s'inscrire dans une dynamique de territoire à énergie positive. On constate bien une collaboration entre les territoires urbains, périurbains et ruraux à travers ce projet. Ils partagent le même plan climat depuis 2013, ce qui leur permet d'avancer main dans la main. Ces territoires comptent déjà 117 éoliennes et 8 centrales solaires, un investissement qui confirme bien leur volonté d'autonomie énergétique. Les territoires les plus ruraux possédaient l'espace pour développer ces projets, quant aux territoires à dominante urbaine, eux possédaient plus de moyens. La réunion de ces deux atouts a mené à l'avancement de ce projet qui n'aurait sûrement pas eu la même ampleur sans collaboration. Tout ceci a été possible grâce au bon vouloir des acteurs locaux, en particulier les élus des différents territoires qui ont su s'entendre sur un projet commun et ainsi dépasser le traditionnel « jeu de défause » (Gaëtan Briseperre, 2013).

Chaque territoire possède ses atouts. Lorsque l'on évoque les territoires urbains, on les décrit comme des territoires riches en activités économiques, en capacité d'investissements. D'un autre côté, les territoires ruraux se caractérisent par des espaces naturels préservés, une grande capacité de production énergétique et alimentaire, ainsi qu'une certaine volonté de développement économique. Finalement, de ces atouts découlent des interdépendances puisque globalement, les atouts des uns peuvent compenser les faiblesses des autres (cf. figure 4).

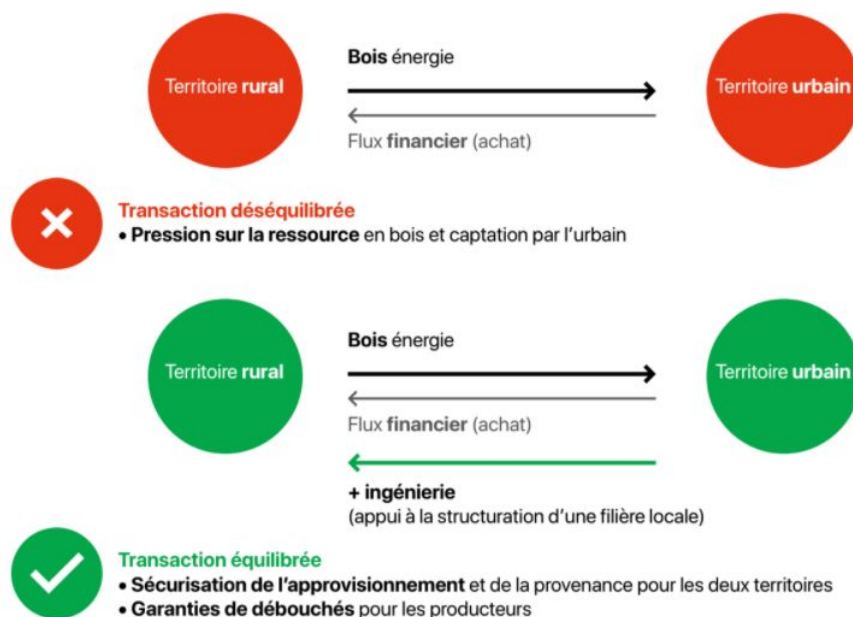
Interdépendances



Figure 4 – Interdépendances des territoires urbains et ruraux [14]

De ces interdépendances doit émerger une collaboration. En effet, la complémentarité de ces territoires est indéniable, il est donc essentiel qu’ils s’entraident. Mais cette entraide doit être équilibrée. En effet, les territoires urbains pourraient simplement acheter ce qu’il leur manque puisqu’ils bénéficient de plus gros moyens financiers que les territoires ruraux, mais cela n’apporterait que peu d’avantages aux territoires ruraux. L’idée serait plutôt de proposer un échange de biens contre d’autres biens ou alors contre des services afin que chaque territoire s’y retrouve. Une idée émergente, proposée par l’agence de conseils “Transition” et son directeur Bruno Rebelle dans leur guide Coopération urbain-rural pour la transition énergétique, a attiré notre attention : les paniers de transactions. Il s’agit de grouper des échanges plutôt que de les réaliser de manière individuelle. Ces échanges ont pour but de rassembler des biens et services d’ordres différents comme la vente de ressources énergétiques, le partage d’ingénierie, l’appui à la mise en place de politiques de mobilités durables... Cela permet de rassembler les besoins et de les compenser de manière plus constructive qu’uniquement avec de l’argent. La figure 5 exemplifie cette idée de panier de transactions.

Exemple d'équilibrage d'un panier de transactions



Il est fort probable que les paniers constitués ne répondent pas à tous les besoins des territoires partenaires. Soit parce que les territoires concernés n'ont pas réussi à identifier l'intérêt commun à agir qui leur permettrait de répondre à ces attentes additionnelles. Soit parce qu'il faut aller vers d'autres territoires et élargir le champ de la coopération pour répondre aux besoins non couverts.

Figure 5 – Exemple de panier de transactions [14]

Ces paniers semblent être un outil très pertinent face à la nécessité d'utiliser les complémentarités territoriales. Cela permet d'équilibrer les échanges sans laisser de côté un territoire et ses besoins. Ces échanges peuvent partir de l'aspect énergétique (comme sur l'exemple), mais doivent par la suite déboucher sur bien d'autres domaines, du savoir aux matières premières, en passant par l'alimentation et les services. Les connaissances et compétences étant réparties de manière hétérogène, cela permettra donc de développer une complémentarité des savoirs entre les territoires. Un territoire ne pourra pas forcément répondre à tous les besoins d'un autre, il est donc important d'élargir cette collaboration aux autres territoires voisins afin de développer une réelle force locale. Les échanges doivent couvrir de multiples domaines, de multiples territoires et surtout veiller à ce que chaque territoire ressorte gagnant de ces échanges.

Ainsi, pour favoriser la transition écologique, les différents territoires semblent avoir, selon leurs spécificités, des cartes complémentaires les uns des autres en main. Un des enjeux consisterait donc à augmenter la collaboration pour mieux développer leurs interdépendances, mieux les comprendre et ainsi proposer des solutions adaptées à chaque zone. Un développement des transports en commun reliant espaces ruraux et urbains apparaît essentiel à renforcer mais ne constitue pas l'unique tâche à accomplir. Chaque domaine peut être amélioré et c'est la collaboration interterritoriale qui le permettra (échanges de biens, services, énergies, matières premières, alimentation...).

2.3. Comment convaincre de ces bénéfices ?

Même s'il peut sembler évident que la collaboration entre les territoires de différentes natures est essentielle notamment sur la plan de la transition écologique, nous constatons qu'il est encore nécessaire de la renforcer ainsi que d'enrichir les politiques déjà existantes. Alors comment faire pour que les collaborations se multiplient ?

Cette collaboration doit se baser sur une communication efficace entre les différents acteurs. Comme l'ont montré certains projets de collaborations déjà en marche, il faut tout d'abord un élément déclencheur qui va faire qu'une personne (un élu par exemple) va commencer à se pencher sur la question. Par la suite, les représentants des différents territoires devront se rassembler afin de lister et définir leurs objectifs communs en se basant sur les objectifs nationaux et les différents dispositifs existants (échelle de la région, des intercommunalités...) qui leur permettront de développer leur stratégie. Ensuite suit la visualisation des flux existants entre les territoires afin de révéler les interdépendances. Il est important que chaque territoire n'essaye pas de prendre le dessus sur les autres. En effet, les territoires, qu'ils soient urbains, périurbains ou ruraux doivent se défaire des stéréotypes définissant notamment la campagne comme dépendante de la ville ou bien la ville comme une concentration de problèmes. Certains se sont attelés à démonter des clichés comme Claire Desmares-Poirrier, paysanne, néorurale et activiste pour une ruralité positive, l'a effectué dans son analyse de la campagne, "ses ploucs" ou ses néoruraux (L'Exode urbain : Manifeste pour une ruralité positive, 2020). Chaque territoire devra définir ce qu'il peut apporter aux autres mais aussi ce qu'il souhaite recevoir dans le cadre de cette collaboration.

Une fois ce travail réalisé par chacun des territoires, il faut mettre en commun les idées et passer à une phase de discussion qui amènera à des accords interterritoriaux renforcés ou nouveaux et pourquoi pas la définition de premiers paniers de transactions. Les modalités de la collaboration doivent être bien définies mais surtout adaptées à l'échelle locale et au fonctionnement de chacun des territoires afin de ne pas en contraindre certains. Cela permet en plus d'éviter une certaine normalisation qui pourrait créer un certain nombre d'effets négatifs (financiarisation, rigidification, ralentissement de la transition, simplification, décontextualisation...). L'intervention d'une personne ou d'un organisme extérieur au territoire peut permettre une prise de recul par rapport aux problématiques des différents territoires, leurs besoins et leurs offres. Cette entité extérieure pourra apporter aussi son expérience sur le sujet et proposer éventuellement des accords plus poussés, ou plus globaux. Elle peut enfin convaincre certains élus ou autres personnes qui pourraient être opposés à l'idée d'utiliser les complémentarités territoriales en lui démontrant les bienfaits de ceux-ci, en utilisant éventuellement d'autres exemples de collaboration ayant déjà fonctionné.

Finalement, les territoires se devront de concerter leurs citoyens afin de leur proposer les mesures envisagées au sein de la coopération et de tenir compte de leurs suggestions. Le citoyen doit rester au centre des préoccupations car c'est lui qui sera directement impacté par ces décisions. Cependant, il faudra accepter certains compromis au bénéfice du climat afin de mener à bien au maximum cette transition écologique.

Cette méthode semble être un bon outil pour convaincre, mais il faudra surmonter certaines difficultés qui pourraient, en premier lieu, entraver ce projet de collaboration.

3. Limites

3.1. Mise en place

Si les territoires urbains et ruraux sont complémentaires, la coopération entre ces espaces reste tout de même difficile à mettre en œuvre. Un des freins à cette coopération provient notamment des nombreuses idées reçues établies depuis des années. Les urbains méprisent les ruraux (cf les clichés sur la campagne expliqués par Claire Desmares-Poirrier, agricultrice et autrice de “L’exode urbain : Manifeste pour une ruralité positive”) qui voudraient seulement « récupérer un peu des richesses de la ville » tandis que les ruraux craignent de « se faire grignoter » progressivement par la ville et de perdre leur autonomie. Gérard Paul, vice-président de la communauté de commune de Gascogne toulousaine a ainsi déclaré en 2018 : « Dès que l’on parle à la grande ville voisine, on a souvent l’impression qu’on va se faire manger ». La mise en place d’une coopération entre territoires nécessite ainsi de déconstruire ces préjugés pour développer une relation de confiance. Cela demandera beaucoup de temps et de l’investissement de la part des différents acteurs.

De plus, la minimisation de l’interdépendance des territoires urbains et ruraux par les habitants des grandes métropoles constitue un autre frein aux échanges entre ces territoires. En effet, si les ruraux sont bien souvent conscients de leur dépendance vis-à-vis des grandes villes pour l’accès aux services, à l’emploi, aux infrastructures ou encore aux ressources financières, les urbains avaient eux tendance à dénier leur dépendance vis-à-vis des territoires ruraux et donc à refuser toute forme de coopération poussée. Cependant, la crise sanitaire actuelle et le confinement contribuent à une évolution des mentalités concernant ce dernier point : les urbains prennent progressivement conscience de la dépendance aux productions agricoles et de l’absence d’autonomie des villes ce qui pourrait aboutir à une revalorisation du rural. Une grande métropole ne peut en effet se passer des ressources alimentaires qu’elle importe des territoires ruraux voisins et qu’elle ne peut produire sur son propre territoire faute d’espace. Outre la production des ressources alimentaires, ce sont également les espaces ruraux qui sont les lieux privilégiés de production d’énergies renouvelables, ou encore qui offrent les espaces naturels bien appréciés par les citoyens pour les loisirs et la détente. Dans le cadre de la transition énergétique, une grande ville affichant l’objectif de devenir un territoire à énergie positive sera ainsi dans l’obligation d’acheter des énergies renouvelables aux territoires ruraux les plus proches.

Une des difficultés majeures des relations entre territoires provient également de la mesure de la réciprocité : les acteurs des territoires urbains et ruraux rechignent en effet bien souvent à s’engager dans une démarche de partage et d’entraide car chacun a peur d’être lésé en tirant moins profit des échanges entrepris que son voisin. On nomme cette manière de penser « syndrome du pigeon », bien qu’étant une réflexion naturelle et compréhensible, ce syndrome constitue néanmoins un frein à l’évolution des transactions entre territoires. Il ne faut en effet pas rechercher l’égalité à tout prix (qui de toute façon ne sera jamais atteinte parfaitement) et il ne faut en aucun cas s’arrêter à la dimension purement financière des échanges mis en place : si une métropole peut par exemple investir une somme importante dans la mise en place d’une ligne de bus desservant le territoire rural, celui-ci pourra en échange fournir la métropole en bois et en énergies renouvelables. Ces deux transactions ne sont pas comparables car il ne s’agit pas d’échanges strictement monétaires. Cependant, l’important est que chaque territoire tire avantage de cet échange en satisfaisant une partie de ses attentes et de ses besoins et qu’il puisse alors avancer plus en avant dans la démarche de transition écologique, et avec plus de facilités que s’il avait agi seul.

Enfin, la coopération est bien souvent mise à mal du fait des différences de fonctionnement entre les petites collectivités rurales et les grandes métropoles. Un chargé de mission d’une petite collectivité rurale

peut par exemple peiner pour trouver la personne adéquate à qui s'adresser dans la métropole. A l'inverse, les métropoles peuvent vite être dépassées par la souplesse des petites collectivités pour lesquelles les décisions se prennent plus rapidement et avec beaucoup plus de facilité.

3.2. Phénomènes d'exodes

Une des difficultés majeures pour une relation durable entre territoires est l'anticipation des dynamiques de déplacement des populations. En effet, il est nécessaire de savoir où la majorité de la population choisira de vivre pour pouvoir adapter les politiques d'aménagement, de transport et d'échanges entre territoires. La tendance actuelle est à la vie en ville : la population habitant en ville ne cesse de croître et les prévisions affirment qu'en 2050 plus de deux tiers de l'humanité habitera en ville. Cependant, cette dynamique pourrait bien être renversée par la crise sanitaire. En effet, les mesures de confinement accélèrent la diffusion des outils numériques et favorisent le travail à distance et les services en ligne. Ces évolutions des méthodes de travail bénéficient énormément aux zones rurales où les trajets quotidiens sont d'ordinaire longs. De même, les mesures de confinement ont ramené au premier plan les questions d'autonomie : l'évolution des préférences sociales vers les services de proximité, la consommation locale et la relocalisation des secteurs industriels pourrait permettre de relancer l'économie rurale. L'attractivité des zones rurales s'en trouve ainsi renforcée et de nombreux ménages envisagent aujourd'hui de quitter les villes pour augmenter leur résilience. L'enjeu principal est donc d'anticiper ces tendances de déplacement des populations pour pouvoir réfléchir au mieux à leurs impacts sur les évolutions du territoire.

Dans son rapport *Les nouvelles ruralités en France à l'horizon 2030* (groupe de travail Nouvelles ruralités, juillet 2008), l'INRAE propose quatre scénarios différents basés sur l'analyse de l'évolution de quatre critères majeurs : la mobilité, les dynamiques économiques, les ressources naturelles et patrimoniales et la gouvernance des territoires ruraux. Le premier scénario prévoit un étalement des agglomérations et une périurbanisation des campagnes. Les métropoles concentreraient ainsi les activités de pointe comme c'est déjà le cas aujourd'hui et les zones péri-urbanisées seraient quant à elles le siège d'une économie résidentielle. Un deuxième scénario, très centré sur la mobilité et la production alimentaire de proximité, envisage une fréquentation par intermittence des territoires ruraux. Un troisième prévoit un arrêt de la périurbanisation et des campagnes au service de la densification urbaine : on assisterait ainsi à un nouvel exode vers les métropoles tandis que les espaces ruraux seraient spécialisés pour servir les territoires urbains notamment pour des usages logistiques, énergétiques ou écologiques. Enfin, un dernier scénario vient se placer en rupture par rapport aux dynamiques actuelles en imaginant des territoires ruraux structurés autour des réseaux de villes qui entraîneraient des migrations résidentielles vers les villes moyennes et petites.

Si la tendance actuelle semble plutôt correspondre au scénario 1, il s'agit de ne pas s'enfermer dans un modèle de pensée et de réflexion figé et de rester attentif aux changements, même minimes, de déplacement des populations afin de pouvoir s'adapter le plus vite possible. La dynamique actuelle pourrait par exemple être renversée au profit du dernier scénario. En effet, ce scénario pourrait être de plus en plus crédible si la crise sanitaire et économique se poursuit : les villes, notamment les grandes, souffriraient d'une crise importante tandis que les petites villes et les zones rurales seraient potentiellement revalorisées, comme expliqué en amont. Il convient également de réagir le plus vite possible aux éventuels problèmes posés par les déplacements de populations. Genève offre ainsi un bon exemple des effets pervers inhérents à toute tendance de développement : la diminution progressive du nombre de logements construits - liée au choix d'une ville dense - a par exemple contraint les Suisses à aller vivre ailleurs (dans d'autres cantons) ce qui a

augmenté considérablement les mobilités quotidiennes des travailleurs en voiture, dégradant ainsi la qualité de vie des Suisses (augmentation de la pollution et du bruit en ville, hausse du temps de transport journalier pour aller au travail). On voit donc bien la nécessité d'anticiper les mouvements de populations conséquents à un choix d'évolution du territoire car un tel choix peut parfois produire des effets contradictoires avec les objectifs qui le fondent initialement.

3.3. Travail d'équipe et de grande ampleur

Le dépassement des réserves précédemment mentionnées nécessite la mise en place d'espaces partagés de discussion et de concertation entre élus, professionnels et autres acteurs. En effet, la déconstruction des idées reçues vers l'instauration de relations de confiance passe nécessairement par des échanges réguliers et approfondis. Ces échanges mèneront ainsi à une compréhension des intérêts de chacun et une connaissance mutuelle entre acteurs. C'est seulement par cette interconnaissance que les acteurs des différents territoires réussiront à développer une volonté de coopérer. Ces échanges permettront en plus d'instaurer un langage commun, étape préalable indispensable à une coopération efficace et réussie car pour pouvoir travailler ensemble, il faut que chaque acteur - urbain ou rural, ingénieur ou élu - utilise le même vocabulaire.

De plus, la coopération interterritoriale doit absolument se faire via la reconnaissance d'un intérêt commun et avec une vision partagée par les différents acteurs de la transition écologique et des intérêts de la coopération interterritoriale. En remplissant ces conditions, cette coopération pourrait également être comprise et encouragée par les habitants des différents territoires. Pour ce faire, il faut en amont établir un diagnostic des enjeux et des potentiels de coopération. Ce diagnostic permet de lister les caractéristiques propres à chaque territoire ainsi que leurs complémentarités et interdépendances. Cela est nécessaire pour convaincre tous les acteurs des bénéfices collectifs qu'un projet commun visant à la transition énergétique peut apporter et c'est seulement à partir de ce constat qu'il sera possible de relier les besoins des uns aux apports possibles des autres et ainsi de repérer les échanges qui pourraient être développés.

L'instauration d'une dynamique politique est un élément essentiel pour la réussite des coopérations interterritoriales. On peut citer des territoires très volontaristes en matière de transition écologique et de réponse aux enjeux climatiques comme Loos-en-Gohelle, Lyon, Grenoble ou encore le Pays Midi Quercy. Lyon par exemple s'est montrée ces dernières années très engagée pour le développement durable et la sobriété énergétique, explorant de nombreuses pistes d'amélioration en matière de gestion des eaux pluviales, de production d'énergies renouvelables, de développement des trames vertes et bleues ... Ces initiatives sont pour la grande majorité bien réussies et bénéficient du soutien de la population. A l'inverse, sur des territoires moins volontaristes, le phénomène du « jeu de défausse » peut conduire les habitants et les professionnels à limiter les initiatives sous prétexte qu'il est du devoir des dirigeants de montrer l'exemple. L'impulsion doit donc provenir des politiques si l'on veut espérer une évolution positive des relations entre territoires. Pour cela, la formation des élus sur les enjeux écologiques est un enjeu crucial. Il peut également être intéressant de renforcer ou créer des réseaux d'élus et de techniciens nationaux pour échanger sur les bonnes pratiques et favoriser leur transfert entre les territoires. Enfin, il peut être intéressant de nommer un.e « élu.e chargé.e de la coopération interterritoriale » : ce poste aurait pour objectif d'encourager les élus en charge d'autres secteurs à mettre en œuvre des actions entre les territoires et non pas seulement au sein du territoire dans lequel ils ont été élus. De plus, il est important que le projet mené soit porté et médiatisé auprès des citoyens pour qu'il soit compris et partagé par les acteurs du territoire. Il convient donc de rédiger un « récit de transition » pour rendre compte des actions menées (à court, moyen ou long terme) et de celles envisagées.

Cela permet ainsi de les porter à la connaissance du grand public afin de convaincre et d'entraîner la population et les acteurs les plus sceptiques.

Conclusion

Il apparaît que l'adaptation et la communication constituent des clés permettant de repenser les relations entre territoires urbains, périurbains et ruraux dans une démarche de **transition énergétique**. Le regroupement autour d'un projet interterritorial commun et concerté permet de dépasser les blocages classiques et d'apporter une réponse locale et translocale adaptée, davantage susceptible de bénéficier à l'intégralité des acteurs.

Les craintes et blocages culturels entre territoires devront être dépassés pour leur permettre de relever les défis de la transition énergétique. Avec des enjeux climatiques et énergétiques augmentant constamment la vulnérabilité des territoires, de nouvelles relations interterritoriales dépassant les préjugés et fondées sur une communication saine et une concertation de tous les acteurs dans leur pluralité vont devenir indispensables pour amorcer une démarche de transition ambitieuse et à la hauteur des enjeux.

Un réel travail d'équipe est nécessaire afin que la pluralité des acteurs, des territoires et des contextes ne soit plus un frein mais un atout. Des projets communs devront émerger afin d'allier les atouts de chaque territoire, chaque acteur et réduisant leur faiblesses grâce à leur complémentarité. La **transition énergétique** nécessite de prendre du recul et d'accueillir les territoires dans leur diversité afin de construire des solutions adaptées et non plus d'appliquer des "solutions" normatives souvent déconnectées des réalités locales.

Bibliographie

- [1] LAUGIER, Robert. L'étalement urbain en France, synthèse documentaire [en ligne]. Février 2012 [consulté le 15 Octobre 2020]. Disponible à l'adresse : http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_Etalement_Urbain2012.pdf
- [2] BERNARD, Adrien. Étalement urbain - Définitions et Explications. *Techno-Science.net* [en ligne]. 2004 [consulté le 15 Octobre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.techno-science.net/definition/7061.html>
- [3] DONZELOT, Jacques. La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification. *Esprit* [en ligne]. Mars-Avril 2004 [consulté le 11 Septembre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://esprit.presse.fr/archive/review/article.php?code=7903>
- [4] INSEE. Évolution de la population - Bilan démographique 2019. *Insee* [en ligne]. 14 Janvier 2020 [consulté le 15 Octobre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1892117?sommaire=1912926>
- [5] LARDIER, Hélène. Ville compacte : vers un nouveau modèle urbain ? *Groupe Renault* [en ligne]. 17 Janvier 2020 [consulté le 16 Octobre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://easyelectriclife.groupe.renault.com/fr/tendances/territoires/comprendre-la-ville-compacte-nouveau-modele-urbain/>
- [6] BUHNIK, Sophie. Contre le déclin, la ville compacte. Retour sur quinze années de « recentralisation urbaine » au Japon. *Métropolitiques* [en ligne]. 2 Mai 2017 [consulté le 16 Octobre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://metropolitiques.eu/Contre-le-declin-la-ville-compacte.html>
- [7] MUNAFÒ Sébastien, « Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'« effet barbecue » sur le grill », *Cybergeo : European Journal of Geography* [en ligne], Aménagement, Urbanisme, document 832, mis en ligne le 16 octobre 2017 [consulté le 8 octobre 2020]. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/28634> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.28634>
- [8] QUINCEROT, Richard. La ville compacte ou le syndrome de Peter Pan. *Urbanisme*. Janvier-Février 2012, n° 382.
- [9] MORA, Olivier, AUBERT, Francis, FRÉMONT, Armand, et. al. *Les nouvelles ruralités en France à l'horizon 2030* [en ligne]. Rapport du groupe de travail Nouvelles Ruralités, INRA. Juillet 2018 [consulté le 17 octobre 2020]. Disponible à l'adresse : file:///tmp/mozilla_hdx0/5153829940279dff67d2f887915f191f-1.pdf
- [10] Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR). Prospective périurbaine et autres fabriques de territoires. *Territoires 2040* [en ligne]. Revue d'études et de prospective N°2. 2ème semestre 2010 [consulté le 17 octobre 2020]. Disponible à l'adresse : file:///tmp/mozilla_hdx0/Territoires%202040%20n_2.pdf
- [11] Réseau 7EST et Région Grand-Est. Les liens entre les espaces ruraux et urbains. *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDET) de la région Grand-Est* [en ligne]. Janvier 2018 [consulté le 17 octobre 2020]. Disponible à l'adresse : file:///tmp/mozilla_hdx0/Synthese%20rural%20urbain.pdf
- [12] SOYEUX, Alexia. Présages #32 - Claire Desmares-Poirrier : exode urbain, quête de sens et engagement. *Présages* [en ligne] 30 Juillet 2020 [consulté le 17 octobre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.presages.fr/blog/2020/claire-desmares-poirrier>

[13] LAMBIN, Eric. (Jeudi 25 octobre 2010). *CONFERENCE SUR L'ELABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME* [Conférence]. Hôtel de ville de Neuilly-sur-Seine. Intégral du discours [en ligne]. Disponible à l'adresse : file:///tmp/mozilla_hdx0/discours-eric-lambin.pdf

[14] Transitions, agence de conseil. Accélérer la transition énergétique par les coopérations urbain-rural : passez à l'action. Janvier 2020 [consulté le 17 Octobre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.apvf.asso.fr/wp-content/uploads/2020/02/Guide-Transitions-Coope%CC%81ration-urbain-rural-pour-la-transition-e%CC%81nerge%CC%81tique-002.pdf>

[15] BAILLEUL, Esther, CLER - Réseau pour la transition énergétique. Nouvelles solidarités urbain-rural : Une condition de la transition énergétique nationale. Novembre 2018 [consulté le 17 Octobre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://cler.org/wp-content/uploads/2018/11/Etude-nouvelles-solidarites-urbain-rural.pdf>

Sources des figures

[7] Figures 1, 2 et 3 : MUNAFÒ Sébastien, « Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'« effet barbecue » sur le grill », *Cybergeog : European Journal of Geography* [en ligne], Aménagement, Urbanisme, document 832, mis en ligne le 16 octobre 2017 [consulté le 8 octobre 2020]. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/28634> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeog.28634>

[14] Figures 4 et 5 : Transitions, agence de conseil. Accélérer la transition énergétique par les coopérations urbain-rural : passez à l'action. Janvier 2020 [consulté le 17 Octobre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.apvf.asso.fr/wp-content/uploads/2020/02/Guide-Transitions-Coope%CC%81ration-urbain-rural-pour-la-transition-e%CC%81nerge%CC%81tique-002.pdf>