

Réinterroger les proximités à l'échelle des habitants d'une petite ville périurbaine. Le cas de Saint-Jean-de-Liversay, une commune du rétro-littoral de la façade atlantique. Questioning proximity at the scale of the inhabitants of a small peri-urban town. The case of Saint-Jean-de-Liversay (France), a municipality on the retro-Atlantic coast.

Résumé :

Le renouvellement de la recherche portant sur les villes petites et moyennes semble avoir trouvé un nouvel élan depuis les crises sanitaires et sociales récentes. Cependant, la singularité de ces objets de recherche complexifie leur compréhension. S'agissant des petites villes dans l'orbite des grandes agglomérations, les représentations collectives sont souvent tiraillées entre un imaginaire autant attractif que répulsif. Les habitants du périurbain ont longtemps illustré ce paradoxe, s'y installant à la fois par défaut en tant qu'espace de relégation sociale, et par choix stimulé notamment

par le coût et la disponibilité du foncier. Qu'en est-il aujourd'hui ? Les motifs d'installation des habitants du périurbain ont-ils changé ? Plus largement, quel rapport entretiennent-ils avec la proximité ? Dans la première partie de cet article, nous analyserons les enjeux de développement des villes périurbaines en prenant appui sur l'attractivité résidentielle de l'Ouest de la France. La deuxième partie sera consacrée aux résultats empiriques de recherche concernant la commune de Saint-Jean-de-Liversay, située à proximité de l'agglomération rochelaise, en Charente-Maritime. Nous rendrons compte d'une étude visant à

mieux connaître les pratiques spatiales des habitants et leurs besoins à l'égard du centre-ville. Cette étude a croisé les résultats d'entretiens auprès d'habitants, d'une enquête par questionnaire et d'un

atelier collectif de reconstruction spatiale.

Mots-clés : Proximité, villes petites et moyennes, périurbanisation, habitants, communes rétro-littorales

Abstract:

Research on small or medium-sized towns seems to have found a new impetus since the recent sanitary and social crises. However, the uniqueness of these places makes them difficult to understand. When it comes to small towns in the orbit of large conurbations, collective representations are often torn between an imaginary that is both attractive and repulsive. Residents of such places have long illustrated this paradox, settling there both by default as an area of social relegation, and by choice, stimulated in particular by the cost and availability of land. What is the situation today? Have the reasons for moving to the suburbs changed? More generally, what is the relationship of the inhabitants with proximity? In the first part

of this article, we analyse the development issues facing peri-urban towns, based on the residential attractiveness of western France. The second part will be devoted to the empirical results of research into the municipality of Saint-Jean-de-Liversay, located near the La Rochelle conurbation in Charente-Maritime. We will report on a study aimed at gaining a better understanding of the spatial practices of residents and their needs with regard to the town centre. The study combined the results of interviews with residents, a questionnaire survey and a collective spatial reconstruction workshop.

Keywords: Proximity, small and medium-sized towns, peri-urbanization, inhabitants, retro-coastal municipalities

En France comme dans d'autres pays européens, les villes dénommées "petites" ou "moyennes" font l'objet d'une attention renouvelée depuis une vingtaine d'années (OIR, 2006 ; Servillo *et al.*, 2014 ; ARL, 2019 ; Banski, 2021). Certains chercheurs ont tenté d'en proposer une classification (Coudrier, 2023 ; Jousseau & Talandier, 2016 ; Mainet, 2008 ; Hildreth, 2007) mais la diversité et la singularité de ces territoires complexifient leur compréhension et la montée en généralité des connaissances. En France, de nombreux travaux portent sur des villes connaissant les effets cumulés du "déclin" (Berroir *et al.*, 2019 ; Miot & Dubaux, 2023). On y détaille la baisse des effectifs d'habitants et d'emplois, la vacance de logements, ou encore la fermeture de services publics et privés. Cette situation a suscité la mise en place de politiques publiques

nationales dédiées aux territoires hors métropole, dans une approche d'ailleurs très catégorielle (Action Cœur de Ville en 2018, Petites Villes de Demain en 2020, Villages d'avenir en 2024). Le dynamisme économique et démographique affiché par les grandes villes françaises a nourri l'idée d'une "fracture territoriale" entre les métropoles, bastions des élites et les zones "périphériques" oubliées qui seraient délaissées (Guilluy, 2014). Mais il est vain de regrouper tous les territoires classés en « métropole », « petite ville » ou « rural isolé » dans les mêmes catégories, car il existe beaucoup trop de variations dans leurs trajectoires de développement et dans les profils de leurs habitants (France Stratégie, 2022). D'ailleurs, dans le contexte de la pandémie de COVID 19, le dernier débat sur les villes petites et moyennes porte sur leur potentielle attractivité résidentielle à travers un

exode urbain vers les territoires moins denses. Bien que ce phénomène soit moins marqué qu'annoncé dans les médias (Bouvard & Bouba-Olga, 2023 ; Milet & al., 2022), il pose la question de l'état des connaissances sur les petites ou moyennes villes sous l'influence des grandes villes.

Dans la mesure où certaines petites ou moyennes villes sont reconnues pour leurs réserves foncières à bas coûts (Hildreth, 2007 ; Gros-Balthazar & Talandier, 2020), on peut penser que l'attractivité retrouvée d'une partie d'entre elles va de pair avec le développement de la périurbanisation enclenché au milieu des années 1970. La périurbanisation répond aux besoins résidentiels des populations et sonne ainsi la fin de l'exode rural au bénéfice des communes situées à proximité des villes (Talandier, 2023). Cependant, la capacité d'accueil d'un territoire périurbain est à la fois son atout et sa faiblesse. Il peut être qualifié de « cité-dortoir » accueillant *« le plus souvent des actifs qui occupent un emploi dans la ville-centre ou sa banlieue »* (Talandier, 2023). A juste titre, des auteurs se sont interrogés sur le sens de cette préférence pour l'habitat individuel (Stébé, 2020 ; Damon, 2017 ; Leroux & Madoré, 2015) et a fortiori pour la vie périurbaine (Charmes, 2020) : est-elle vraiment synonyme de repli sur soi et de vie individualiste (Dodier, 2007) ? En d'autres termes, les habitants d'une petite ville périurbaine sont-ils seulement à la recherche d'un lieu de résidence ou aspirent-ils à une « vraie » vie de cité ? Dans ce prolongement, nous souhaitons interroger le rapport des habitants avec la notion de proximité et la façon dont les territoires se recomposent pour répondre à leurs besoins de proximité. Cette réflexion permettra d'ouvrir le débat plus largement sur le rôle actuel des communes périurbaines de petite taille.

Dans la première partie de cet article, nous positionnerons nos réflexions dans la littérature portant sur les petites villes. Nous traiterons en particulier les enjeux des petites villes situées à proximité d'une grande agglomération. Nous verrons que ces débats recouvrent ceux sur la

périurbanisation. La deuxième partie sera consacrée aux résultats empiriques de recherche concernant la commune de Saint-Jean-de-Liversay (2 997 habitants, Insee RP2020), commune périurbaine de l'agglomération rochelaise (176 608 habitants, Insee RP2020), en Charente-Maritime. A partir de ce cas d'espèce, nous apporterons des éléments de réflexion sur les besoins, les pratiques spatiales des habitants du périurbain et leur rapport à la proximité.

1. Les nouveaux enjeux de proximité des petites villes

Trop peu étudiées par la recherche urbaine (Bell et Jayne, 2009 ; Edouard, 2012), longtemps restées sous les radars politiques et médiatiques, les petites villes et plus largement certains territoires ruraux connaissent un retour en grâce. Ces territoires moins denses semblent avoir gagné en attractivité sur les plans résidentiel, touristique (e.g. slow tourisme) et industriel (Kwiatek-Solty et al. 2014). Cependant, cette généralité n'est pas applicable sur tous les territoires. Dans cette section, nous synthétiserons d'abord les approches des petites villes, avant de donner un éclairage sur la dynamique des petites villes en France.

1.1. Qu'appelle-t-on "petites" villes ?

Tout essai de définition et d'identification des "petites" villes par les sciences sociales de l'espace peut certainement commencer par reconnaître que les clichés sur les petites villes abondent (Demazière, 2017). Par exemple, une petite ville sera généralement considérée comme facile à appréhender : sa structure urbaine autour d'une halle ou d'une église sert de référence à l'identité locale, même si ce territoire tend en réalité à subir les effets de la périurbanisation (Taulelle, 2010). Les images et les discours mis en avant par les édiles ou les offices du tourisme laissent aujourd'hui apparaître un positionnement identitaire ambigu des petites villes, comme l'a montré Hélène Mainet (2011) dans son étude de sites internet de cent dix petites villes françaises à la situation spatiale variée (isolées ou intégrées à des

logiques d'agglomération). D'un côté, il s'agit de mettre en avant la convivialité et la proximité de l'environnement naturel, de l'autre, on vante la qualité de l'offre de services ou un aménagement des espaces publics à l'égal des grandes villes. Dans les deux cas, les images produites s'inscrivent dans une compétition territoriale pour attirer ou retenir populations et acteurs économiques (Bouba-Olga & Grossetti, 2015, 2018). Elles estompent les interdépendances qui existent avec d'autres territoires, qu'ils soient équivalents ou qu'il s'agisse de grandes agglomérations pourvoyeuses d'emplois, d'équipements rares ou de lieux d'études supérieures.

Au sein de la communauté scientifique, on ne trouve pas d'accord unanime sur les critères permettant d'identifier une petite ville. Le critère de population est souvent utilisé, mais si pour l'INSEE une commune urbaine a plus de 2 000 habitants, des chercheurs comme Jean-Paul Laborie (1978) ou Jean-Charles Edouard (2012) identifient un palier allant de 5 000 à 20 000 habitants qu'ils appliquent aux unités urbaines, ajoutant donc ici une approche morphologique. D'autres auteurs, comme Allain et Baudelle (2000) abaissent le seuil de définition à 1 000 habitants en y ajoutant des critères d'urbanité. Certains chercheurs délaissent les critères de population et d'emploi et privilégient une entrée par les fonctions assurées par certains territoires, qui orientent les mobilités. A ce titre, Valérie Jousseau et Magali Talandier (2016) ont, en traitant la base permanente des équipements (BPE) de l'INSEE, caractérisé les petites villes par leur fonction en termes d'éducation (présence d'un lycée), de santé (présence d'un hôpital chirurgical) et de commerces (présence d'un hypermarché de plus de 2 500 m²). Ainsi identifiées, les petites villes françaises ont une population comprise entre 6 200 et 35 500 habitants. Elles distinguent ces petites villes des « gros bourgs-centres » qui comptent un collège, un supermarché et un établissement de convalescence et « *apparaissent être l'ultime seuil urbain à la charnière avec la ruralité* » (Jousseau & Talandier, 2016, p. 402).

Finalement, le rôle des territoires non métropolitains – des « villes moyennes » aux « très petites villes » varie considérablement, comme l'ont montré Servillo & al. (2014) à l'échelle européenne. Pour la France, J. Lajugie écrivait déjà il y a un demi-siècle :

« telle ville de petite taille [...] devra être considérée comme une ville moyenne dans une région peu peuplée et peu urbanisée, alors qu'une ville deux fois ou trois fois plus peuplée, noyée dans le tissu urbain d'une région à haute densité démographique, ne joue pas nécessairement ce rôle et ne répond pas toujours à cette vocation » (Lajugie, 1974, p. 18).

Tandis que les chercheurs manipulent des critères nombreux tout en portant attention au contexte géographique, les décideurs politiques privilégient le critère administratif. Ainsi, l'Association des Petites Villes de France veut fédérer les communes de 2 500 à 25 000 habitants. De son côté, le programme national Petites Villes de Demain cible les municipalités et leurs intercommunalités de moins de 20 000 habitants et exerçant des fonctions de centralité. Cette focalisation reflète la fragmentation extrême des municipalités en France : les 35 000 communes représentent 40% de l'ensemble des municipalités de l'Union Européenne pour seulement 13% de la population européenne.

Que l'on adopte une approche administrative (la commune), morphologique (l'unité urbaine) ou fonctionnelle (le bassin de vie), il est clair que certaines petites villes françaises connaissent une croissance démographique remarquable en raison de leur entrée dans le champ d'influence d'une grande agglomération dont elles deviennent en quelque sorte des satellites. Par exemple en Bretagne, la population des petites villes (considérées ici en tant qu'unités urbaines de 2 000 à 20 000 habitants) a augmenté entre 1990 et 2015 à un rythme plus élevé (24 %) que celui de

la région (18 %) (Baudelle *et al.* 2019). Une douzaine d'entre elles a vu leur population augmenter de plus de 70%. Il s'agit toujours de petites villes périurbaines, situées dans la zone de débordement résidentiel à proximité des deux agglomérations les plus dynamiques de Bretagne, à savoir Rennes et Vannes. D'autres petites villes ont un taux de croissance plus faible mais qui reste supérieur à la moyenne régionale. Il s'agit souvent de villes périurbaines situées généralement à une plus grande distance (plus de 30 minutes) des grands centres urbains. Ainsi, une forte proportion des petites villes bretonnes sont des lieux périurbains en croissance.

Ces cas de petites villes liées à de grandes agglomérations se retrouvent dans de nombreuses régions de France. Plus les mobilités augmentent, plus la déconnexion entre les lieux de vie, de travail et de consommation entre dans les pratiques. Laurent Davezies (2009) a montré que les pensions de retraite, les salaires du secteur public, les dépenses touristiques et les revenus des travailleurs navetteurs contribuent à la prospérité de certains territoires, sans lien avec le niveau ou la qualité de leurs systèmes de production. Les équipements et commodités dont sont dotés ces territoires, mais aussi leurs patrimoines bâtis et naturels, sont des facteurs d'attractivité résidentielle et éventuellement touristique.

Ainsi, loin de produire une "fracture territoriale" entre ville et campagne, la métropolisation, la croissance urbaine et le développement dynamique des régions urbaines produisent des recompositions continues des fonctions des petites villes périurbaines. Nous pourrions poser les termes du débat comme suit. D'un côté, la qualité de vie offerte par certaines petites villes peut être un atout pour attirer des ménages qui vivent actuellement dans de très grandes villes. Ces territoires sont susceptibles de les accueillir pour des loisirs de nature, en résidence secondaire ou comme résidents plus permanents (Knox & Mayer, 2009 ; Lenzi & Perucca, 2021). Dans ce processus, les petites villes situées à proximité des grandes métropoles pourraient

devenir des centres de services à part entière, répondant aux besoins de leurs habitants, abandonnant alors leur fonction primaire de cité-dortoir (Wright, 2000). Cependant, cette attractivité des petites villes périurbaines repose-t-elle sur l'idée d'une alter-centralité ou sur la valorisation largement fantasmée de la périphérie ?

D'un autre côté, la concentration croissante d'emplois qualifiés et de certains services supérieurs dans les grandes agglomérations pourrait rendre les petites communes périurbaines plus dépendantes des grandes villes. Ainsi, de plus en plus de résidents des petites villes satellites devraient se rendre dans les grandes villes pour le travail, les études, des examens de santé, certains achats, etc. Dans ce scénario, les interrelations économiques et spatiales entre les petites villes et les grandes agglomérations se renforcent mais aussi se hiérarchisent de plus en plus. Loin de voir apparaître un polycentrisme régulé, les pressions foncières et des inégalités socio-spatiales peuvent alors s'accroître dans les petites villes périurbaines (Demazière, 2022 ; ARL, 2019). Dans une lecture sociologique, selon qu'il est facile ou non d'accéder à la grande ville, il peut exister des représentations contrastées du territoire, vu comme « lieu terne » ou au contraire comme « idylle verte » par les jeunes du cru, par exemple (Gunko & Medvedev, 2018).

Ainsi, on constate une évolution de la place des "petites villes" dans le débat scientifique actuel. D'ailleurs, le Sud-Ouest atlantique français connaît un renforcement du rôle des petites villes avec l'essor de la périurbanisation induit par la pression démographique et foncière. Dans la partie suivante, il s'agit de poser le cadre de ces dynamiques afin d'interroger l'émergence ou non de nouvelles proximités littorales.

1.2 Petites villes périurbaines du Sud-Ouest atlantique : les nouvelles proximités littorales ?

La périurbanisation est un phénomène qui apparaît au milieu des années soixante-dix, accélérée par deux facteurs

principaux : la rareté du foncier entraînant une hausse des prix du logement et le développement des réseaux de transports. Les communes à proximité des grands centres urbains et d'emplois, ont pour certaines bénéficié d'un accroissement démographique inattendu, passant du village à la petite ville en l'espace de quelques décennies. Cependant, deux limites à ce modèle de développement urbain sont régulièrement soulignées (Dodier, 2007) : l'étalement urbain souvent corollaire de consommation foncière et d'artificialisation des sols, aux antipodes des nouvelles normes d'urbanisation durable ; l'habitat pavillonnaire associé à la vie individualiste, à l'autosolisme et à la cité-dortoir. D'ailleurs, cette périurbanisation est particulièrement présente et s'est intensifiée ces vingt dernières années sur la façade Atlantique, attrait qualifié de « *ruée vers l'Ouest* » (Vye, 2011).

Cette partie sera l'occasion de caractériser ces migrations littorales et d'expliquer ce mouvement vers les communes rurales situées en rétro-littoral. Nous prendrons l'exemple de La Rochelle et de son arrière-pays.

En effet, on observe que la façade atlantique, de la Bretagne aux Pyrénées-Atlantiques, fait partie des territoires qui connaissent une variation annuelle de la population positive et supérieure à 0,2% entre 2014 et 2020 (Fig.1).

Du département de la Vendée aux Landes, le Sud-Ouest connaît un solde migratoire apparent positif continu depuis 1999. Autrement dit, les personnes s'installant dans le Sud-Ouest sont plus nombreuses que celles qui quittent cette région (Fig.2). Par ailleurs, cette tendance s'est renforcée post covid. La Bretagne et la Nouvelle-Aquitaine sont les régions qui connaissent un excédent migratoire le plus élevé et qui est en augmentation vis-à-vis du reste du territoire (respectivement 8,2 habitants pour 1000 en 2021 contre 7 habitants pour 1000 en 2019 et 7,4 habitants pour 1000 en 2021 contre 6,1 habitants pour 1000 en 2019) (Source : Insee RP2020 et RP2022).

Néanmoins, c'est une population vieillissante qui s'y installe. Le taux de migration nette interne de la population âgée de 65 ans ou plus est le plus fort sur les littoraux atlantiques. Il atteint même les 10,9 pour mille en Charente-Maritime en 2018, représentant au moins 4 000 arrivants ayant 65 ans ou plus dans le département en 2018 (Fig.3).

Si l'on recentre les observations des dynamiques démographiques sur le département de la Charente-Maritime et plus spécifiquement dans la partie nord du département où figure La Rochelle, nous notons ce même attrait. D'ailleurs, selon Vye, La Rochelle, bien que figurant dans les villes de taille moyenne (la commune compte 77 210 habitants, Insee RP2020), « *possède une capacité d'attraction digne d'une métropole régionale dynamique (Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Nice)* » (Vye, 2011). Cette croissance démographique est supérieure à la moyenne nationale entre 2014 et 2020 (taux annuel moyen entre 2014 et 2020 de 0,5% autant pour le département que pour la commune de La Rochelle). Elle est soutenue par un solde migratoire positif (0,8% entre 2014 et 2020 pour la Charente-Maritime et 0,5% de 2014 à 2020 pour La Rochelle). Cependant, ces deux territoires emboîtés doivent aussi faire face au vieillissement global de leur population. 35% de la population charentaise-maritime a 60 ans et plus, cette dernière subissant une augmentation de 13% entre 2014 et 2020. De son côté, 30% de la population rochelaise a 60 ans et plus, laquelle connaît une plus faible augmentation à hauteur de 5% entre 2014 et 2020. Ce phénomène de vieillissement est d'autant plus étonnant pour La Rochelle dotée d'une université de plein exercice. Une étude Insee sur la population de l'agglomération rochelaise publiée en 2016 indique que le vieillissement serait amplifié par plusieurs facteurs :

« l'attrait du littoral pour les jeunes retraités, le vieillissement de la population arrivée massivement dans les années 1990, la difficulté à retenir les jeunes en fin d'études et l'éloignement des

Figure 1 : Taux de variation annuel de la population par département entre 2014 et 2020. Source : Insee, RP 2014 et 2020, état civil

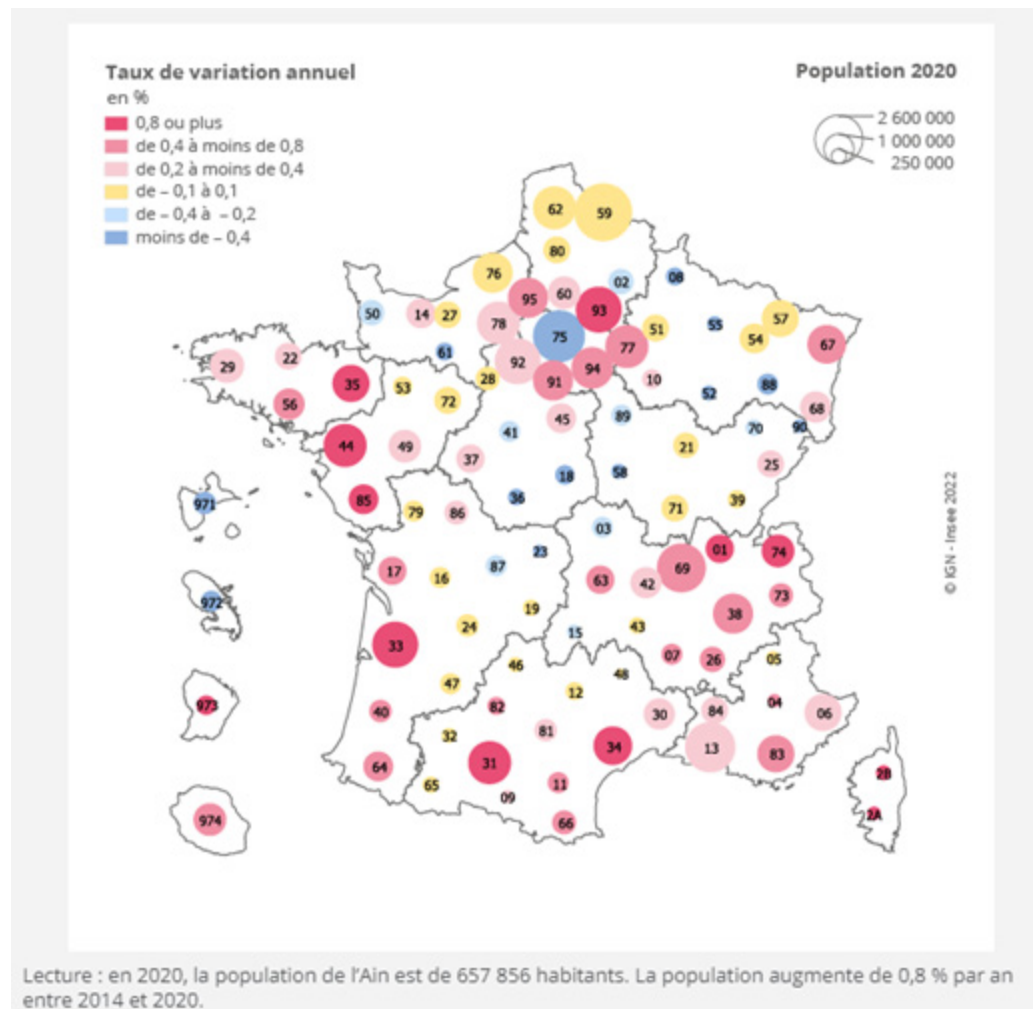


Figure 2 : Evolution du solde migratoire apparent par département en 1999-2009 et 2009-2014 (moyenne annuelle). Source : Insee, RP 1999-2014. Traitement : Observatoire des territoires. Réalisation : CGET 2018.

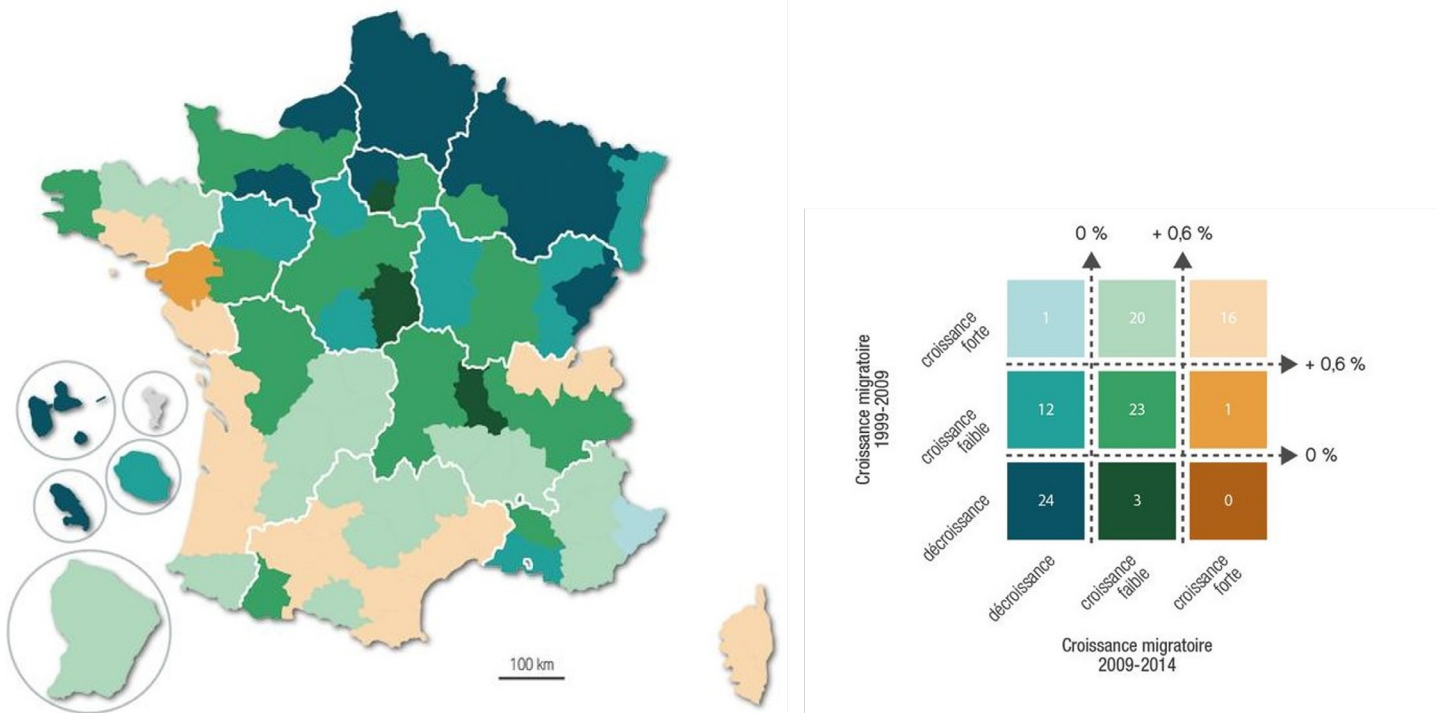
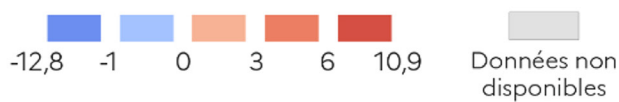
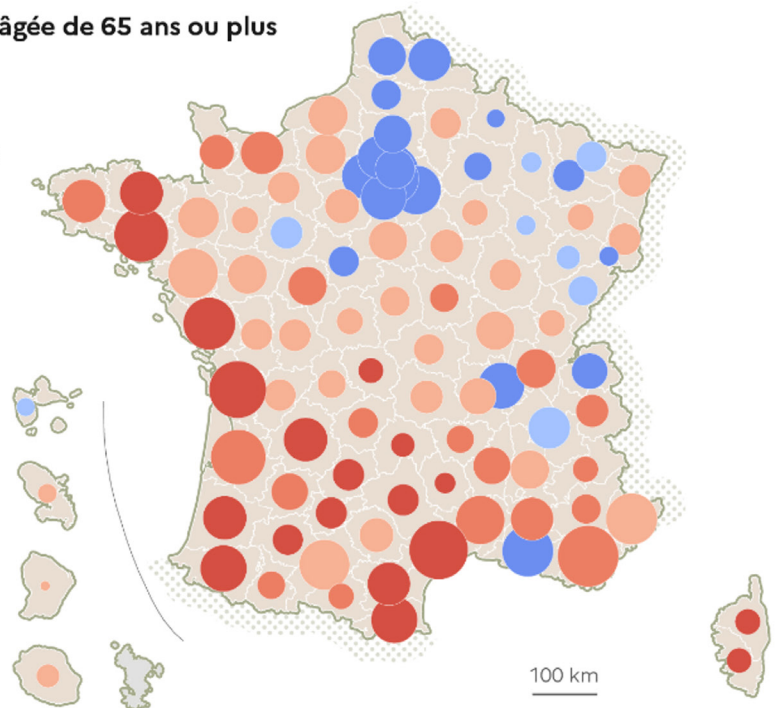


Figure 3 : Migrations des personnes âgées de 65 ans ou plus par département. Source : Insee, RP 2018 – Fichier détails Migrations résidentielles : localisation à la commune de résidence et à la commune de résidence antérieure. Réalisation : ANCT pôle ADT – Cartographie 11/2021

Taux de migration nette interne de la population âgée de 65 ans ou plus en ‰, en 2018, par département



Nombre d'arrivants âgés de 65 ans ou plus en 2018



jeunes actifs dans le périurbain
» (Insee Analyses, 2016).

En l'occurrence, la forte périurbanisation des familles (Fig.4) est expliquée par le fait que

*« les actifs et leurs familles
s'installent de plus en plus loin
du cœur de l'agglomération,
où le foncier est le moins cher
et les logements plus grands »*
(Insee Analyses, 2016)

En effet, l'attrait résidentiel a provoqué une mise en tension de l'accès au foncier et automatiquement de l'accès au marché immobilier. Cette tension se manifeste notamment dans les prix d'acquisition des biens immobiliers apparaissant *« comme un vecteur d'exclusion des catégories populaires de certains quartiers »* (Buhot, 2009) voire de certaines communes. Elle est aussi renforcée par la demande inflationniste provenant des migrations franciliennes. En effet, La Rochelle fait partie du top 10 des destinations migratoires préférées des ménages franciliens à partir de 60 ans et dont le niveau de vie médian est supérieur de 39% à celui des ménages résidents de la même tranche d'âge (Source : Insee, Fidéli 2019 - Champ : ménages fiscaux ayant quitté l'Île-de-France durant l'année 2018).

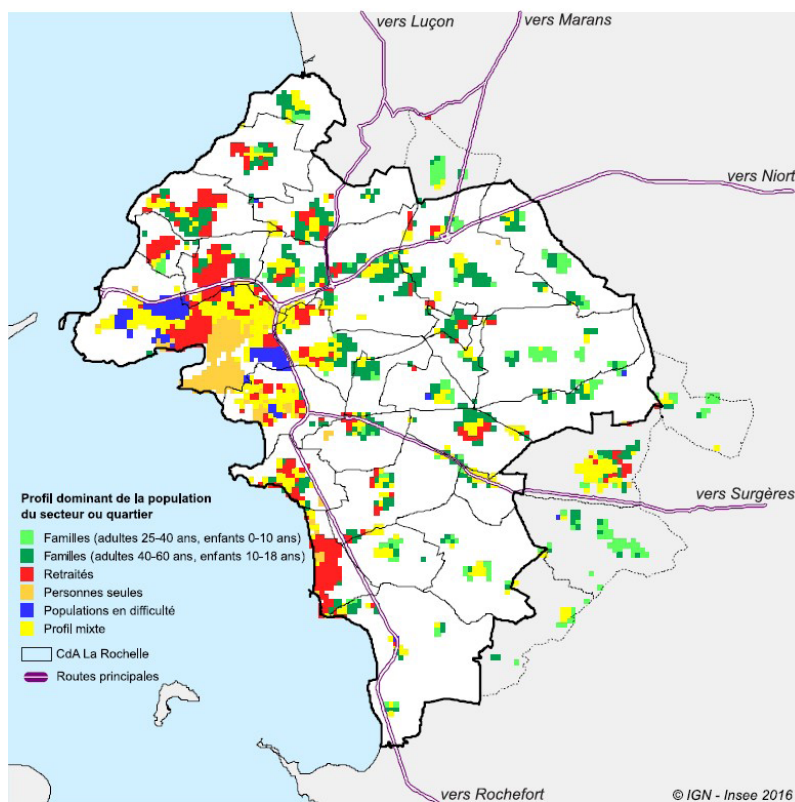
Outre le prix, l'attrait touristique reste une barrière à l'accès au logement pour les résidents permanents. L'offre en logement se transforme en location « Airbnb ». Enfin, les familles ont souvent une préférence pour l'habitat individuel alors que La Rochelle est composée principalement d'appartements (69,7% contre 30,9%, Insee RP2020), ce qui réduit aussi le choix résidentiel. C'est pourquoi, depuis les années 2000, un report résidentiel est observé vers les communes extérieures à l'agglomération rochelaise, à l'est en direction de Niort et Surgères et au sud en direction de Rochefort (Buhot, 2009). Au regard des déplacements domicile-travail, le report résidentiel des actifs « navetteurs » s'établit préférentiellement dans l'intercommunalité d'Aunis Atlantique, là où la périurbanisation est la plus importante (Fig.5).

Cet attrait résidentiel pour la CC Aunis Atlantique qui a gagné 23% d'habitants en plus depuis 2009 (contre 3% à La Rochelle et 10% dans la CdA de La Rochelle) reste un choix rationnel. Cette intercommunalité offre une certaine qualité de vie : territoire peu dense (70,8 habitants/km), aux paysages rural et aquatique (appartient au Parc Naturel Régional du Marais Poitevin), bien maillé (20 communes essentiellement des petites villes et des villages) et bien connecté (deux fois deux voies reliant La Rochelle, Niort vers l'A10). Elle joue le rôle d'interface entre trois départements : la Charente-Maritime, la Vendée au nord et les Deux-Sèvres à l'est.

Cependant, selon Vye, les communes de l'Aunis *« plus éloignées du littoral et de La Rochelle »* sont identifiées comme étant des *« espaces de relégation sociale »* où l'installation des ménages est *« davantage subie que choisie »* (Vye, 2011). En effet, la catégorie socioprofessionnelle des employés et des ouvriers est surreprésentée autant dans la CC de l'Aunis Atlantique (33,9%) que dans la CC de l'Aunis Sud (32,1% contre 19,3% pour la CC de l'Île-de-Ré, 28,8% pour la CA de Rochefort Océan, 23,9% pour la CdA de La Rochelle).

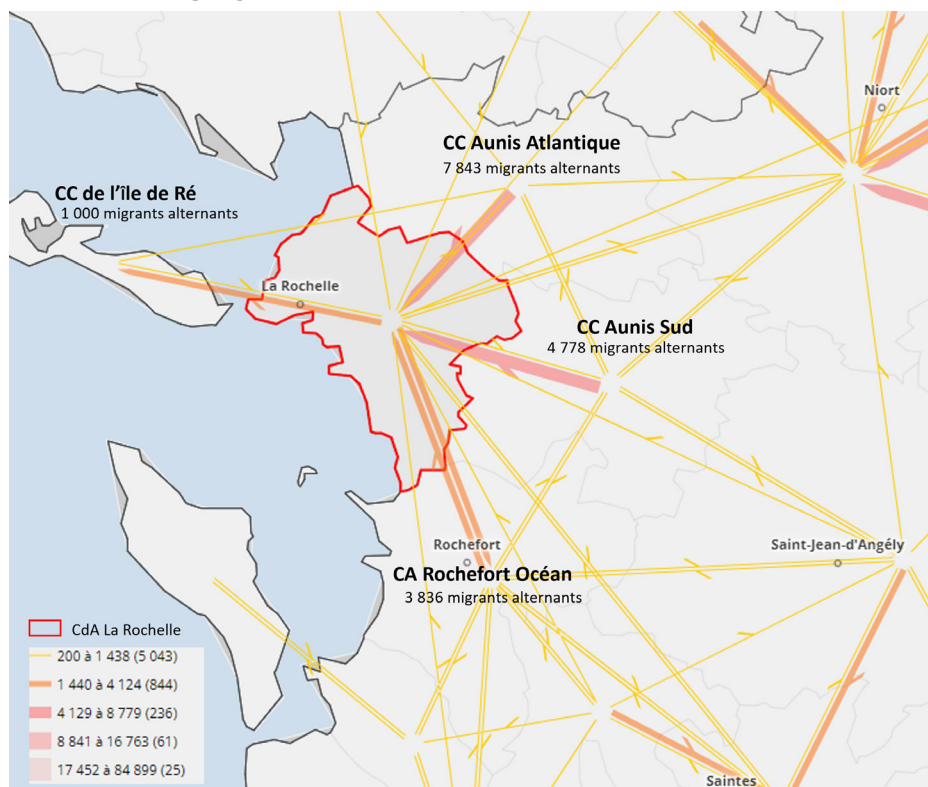
Aussi, les pratiques habitantes des navetteurs interrogent. Si l'attrait résidentiel est confirmé, produit-il des effets sur la vie locale ? Si l'on prend l'exemple de Marans, commune-centre de l'intercommunalité d'Aunis Atlantique et lauréate du programme national de soutien Petites Villes de Demain, il semblerait qu'elle n'en tire pas de bénéfices visibles puisqu'elle souffre d'une baisse de la population depuis le début des années 2000 et d'une dévitalisation commerciale de son centre-ville. Située à l'écart de la RN11 qui concentre les principaux flux domicile-travail, sa position géographique peut-elle justifier à elle seule ce phénomène ? Qu'en est-il des autres communes où la croissance démographique est bien présente ? La vie de cité existe-t-elle ? L'hypermobilité a-t-elle laissé place à l'individualité ? L'hyper-résidentialisation a-t-elle effacé les liens de sociabilité ? La proximité résidentielle est-elle propice à la proximité sociale,

Figure 4 : Profil dominant de la population de la CdA (Communauté d'Agglomération) de La Rochelle et de cinq communes limitrophes (et du référentiel) en 6 classes à partir de données carroyées. Source : Insee, RP 2011 d'après Insee Analyses Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes n°15, mars 2015



Source : Insee, RP 2011

Figure 5 : Flux domicile - lieu de travail 2020 vers la CdA de La Rochelle. Source : Insee 2023, géographie au 01/01/2023 IGN



commerciale et de services ou est-elle vectrice de repli et d'entre-soi ?

La commune de Saint-Jean-de-Liversay (2 997 habitants, Insee RP 2020) semble être un objet d'étude adapté pour tenter de répondre à ce questionnement. Elle est située dans l'intercommunalité Aunis Atlantique et elle est la deuxième commune la plus peuplée après Marans (4 512 habitants, Insee RP 2020). Elle connaît un essor démographique important alors que, comme Marans, elle n'est pas traversée par la Nationale 11. La deuxième partie de cet article est le fruit de cette étude. Nous présenterons successivement le contexte d'étude, les choix méthodologiques, puis les résultats obtenus qui seront discutés en clôture.

2. Saint-Jean-de-Liversay, périurbanité et proximité, une équation impossible ?

2.1. Contexte de l'étude

Nous¹ avons été sollicités en février 2021 par les élus municipaux de la commune de Saint-Jean-de-Liversay (17). Cette équipe municipale, nouvelle dans ses fonctions électives, souhaitait engager un projet de restructuration du centre-ville dont une des hypothèses (abandonnée depuis) était de déplacer sa fonction commerciale à l'entrée de la commune. Ils ont eu recours à notre équipe de recherche et au service étude de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de La Rochelle pour évaluer les faisabilités de ce projet. Ce travail s'est apparenté à de la recherche-action. Ainsi, notre objectif était de mieux connaître les pratiques spatiales des habitants de la commune, tandis que la CCI avait pour mission d'évaluer la potentialité en matière de développement commercial.

2.2. Terrain d'étude

Saint-Jean-de-Liversay est une commune rétro-littorale située au nord-est de la frange atlantique rochelaise (Fig.6).

Deuxième commune la plus peuplée de

¹ Cette étude a été menée en collaboration avec Eric Puisais, chercheur en sciences politiques.

l'EPCI après Marans (11km les séparent), elle fait partie des 20 communes composant la communauté de communes Aunis Atlantique. Insérée dans la zone d'emploi de La Rochelle et proche de celle de Niort, Saint-Jean-de-Liversay connaît une attractivité résidentielle forte depuis les années 2000 comparativement aux autres communes de l'EPCI.

Outre sa situation géographique, elle a joui d'une politique locale favorable à l'installation de jeunes actifs avec enfants : développement de lotissements communaux à des prix abordables, installation de professionnels de santé, implantation d'une cité scolaire de la maternelle à la primaire. Ces aménités sont présentes dans le hameau principal (Fig.7), articulées autour du centre ancien, témoin d'une véritable vie habitante passée. Malgré ces atouts, la commune est perçue et qualifiée de ville-dortoir. Cette image se traduit dans la stratégie définie dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLUI-H Aunis Atlantique. Saint-Jean-de-Liversay est alors identifiée comme une « commune relais » disposant « d'un nombre d'emplois significatifs, d'un nombre de commerces et d'équipements de proximité attractifs pour la population. Les services sont diversifiés, avec une présence notable de l'offre médicale » (PADD-PLUI-H, p.10).

2.3. Méthodologie

Cette étude a été menée sur un temps court de février 2021 à août 2021 pour des résultats présentés aux élus en octobre de la même année. Le recueil de données s'est appuyé sur des données secondaires (données et documents publics) et sur des données primaires croisant les méthodes quantitatives (enquête par questionnaire) et les méthodes qualitatives (entretiens et ateliers collectifs de reconstruction spatiale).

Une enquête par questionnaire a été administrée auprès des habitants. L'objectif premier était de connaître les pratiques spatiales des habitants, leurs représentations de la commune et leurs attentes en matière d'amélioration de la qualité de vie sur la commune.

Figure 6 : Situation géographique de la commune de Saint-Jean-de-Liversay.
Source : Demazière & Texier, d'après l'Insee Poitou-Charentes, décimal n°319, juin 2012

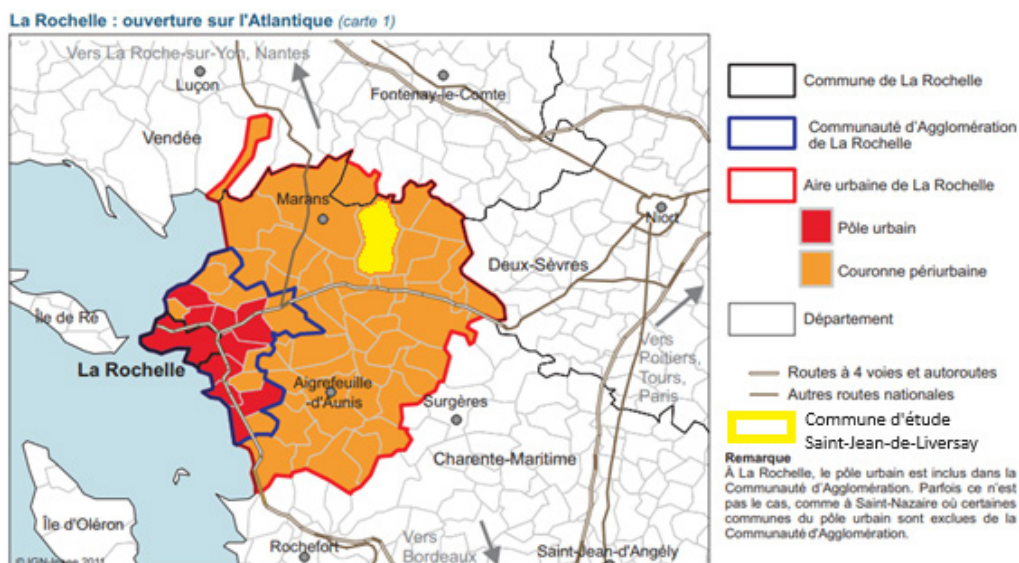
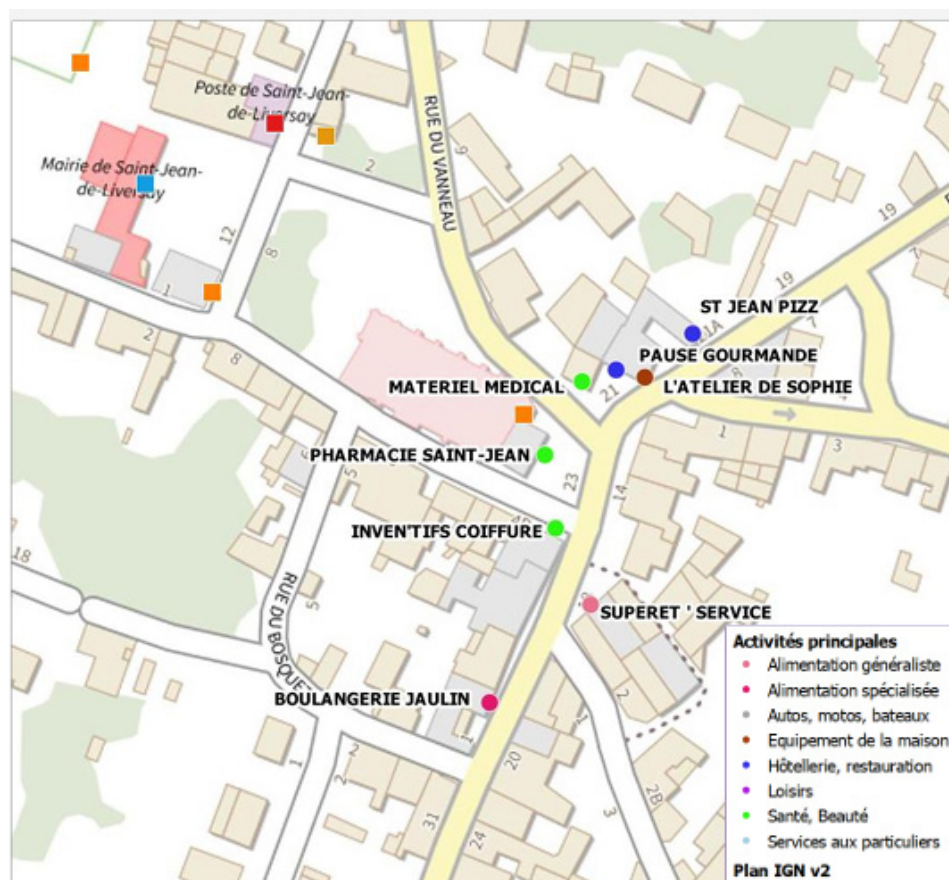


Figure 7 : Les commerces en centre-ville. **Source : CCI La Rochelle, Openstreetmap, Viseo17 au 30 juin 2021. Réalisation : CCILRRS.**



Ce questionnaire était composé de 24 questions regroupées dans 5 catégories : le lieu de vie, le lieu de travail, les habitudes de consommation, les usages du centre-ville, l'implication dans la vie locale communale. La fin du questionnaire comportait des questions sur le profil du répondant (sexe, tranche d'âge, situations familiale et professionnelle). Cette enquête a comptabilisé 231 répondants représentant 10,5% de la population communale cible ayant entre 15 et 75 ans et plus (Insee, RP2017). En complément, nous avons mené 16 entretiens auprès d'élus municipaux (dont le maire), de commerçants, de personnels municipaux, d'habitants plutôt anciens. L'objectif était de porter un regard diachronique sur la commune et de mieux comprendre les évolutions en matières politique et sociale (mode de vie des habitants, évolution du commerce et des services). Enfin, nous avons organisé deux ateliers collectifs de reconstruction spatiale. Cette technique empruntée à la psychologie sociale (Dernat & al., 2018) a été mobilisée pour déterminer les représentations socio cognitives des participants-habitants à l'égard de leur commune. Organisés en groupe restreint (8 participants par atelier) autour d'un plateau de jeu, les participants avaient pour mission de reconstruire collectivement (tour à tour) leur commune à l'aide de cubes en bois et de ficelles permettant de reconstituer l'espace qu'ils habitent et qu'ils pratiquent. Une fois cette étape réalisée, ils devaient apporter des améliorations à la commune.

2.4. Résultats

Il semble important de souligner la représentativité des résultats de l'enquête par questionnaire. Outre la forte mobilisation, 92% des répondants vivent dans la commune et 5% vivent dans la communauté de communes Aunis Atlantique. Par ailleurs, alors que pour l'atelier collectif les participants retraités sont surreprésentés, l'enquête a mobilisé des actifs en plus grand nombre correspondant à la tranche des 30 à 59 ans. Enfin, les répondants de sexe féminin (68%) étaient plus nombreux que les hommes.

Les résultats présentés ci-après croisent les trois méthodes principales mobilisées : les entretiens, les enquêtes par questionnaire et les ateliers collectifs de reconstruction spatiale.

Une proximité résidentielle articulée autour du centre-ville : facteur de proximité commerciale ?

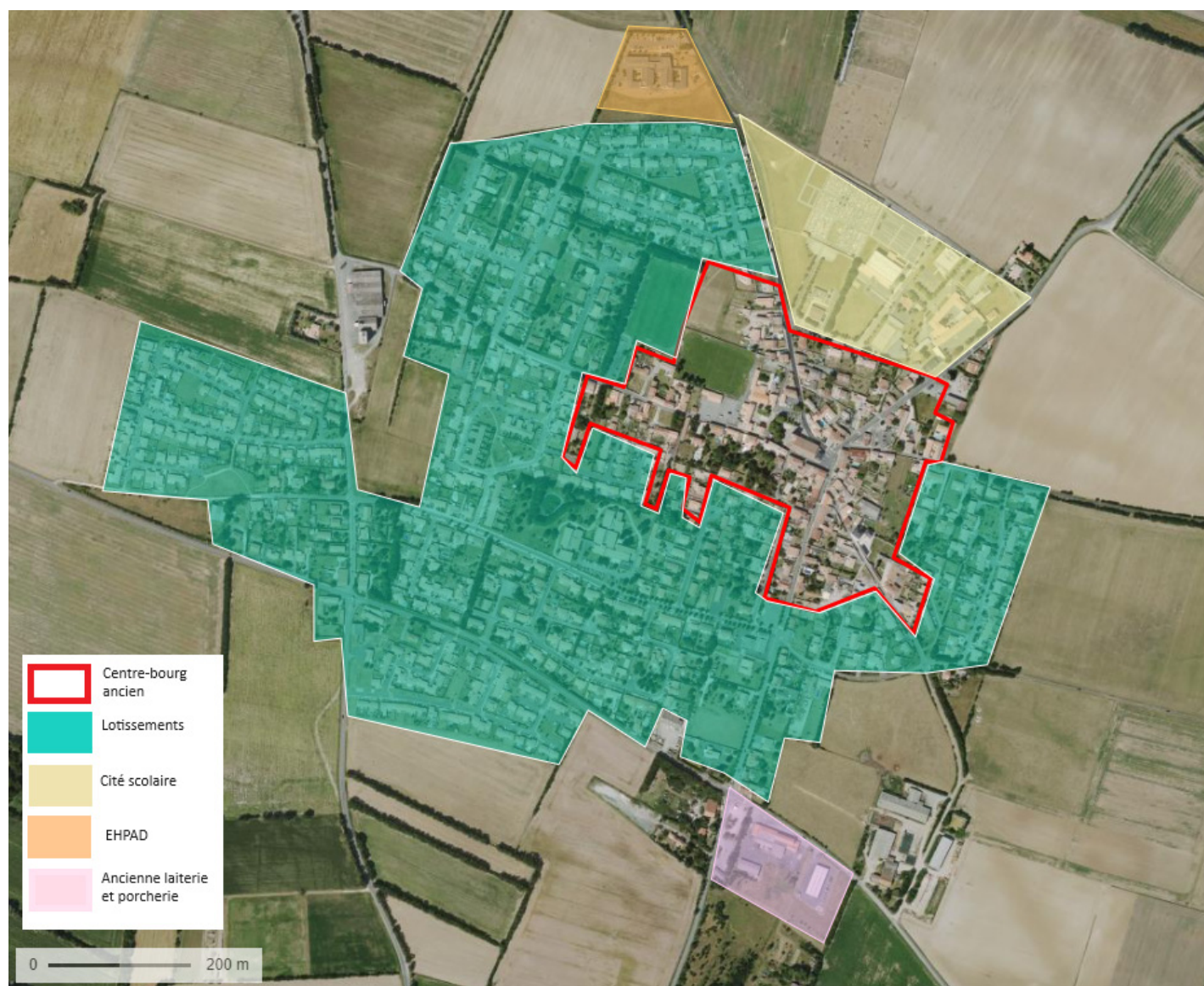
Malgré une fragmentation en plusieurs hameaux, le développement urbain de la commune s'est concentré dans le hameau principal, soutenu par des choix politiques en décidant la création de lotissements communaux (Fig.8). Le centre a désormais une apparence plus compacte et plus dense accueillant environ 52% des habitants de la commune².

Cependant, la proximité géographique des habitations avec le centre n'influe pas sur la consommation de proximité. L'enquête par questionnaire met en relief la spécialisation des lieux dans les habitudes de consommation. Le lieu principal pour les achats du quotidien (comprenant les achats alimentaires) est un supermarché situé dans la commune voisine de Ferrières (43% des répondants). La supérette du centre n'a été citée que deux fois, ce qui laisse supposer que le centre fait partie des lieux de consommation occasionnelle. Ce résultat n'est pas significatif puisqu'aucune autre offre de commerces alimentaires n'existe localement et que les prix des produits vendus dans les supérettes sont réputés plus élevés que dans d'autres réseaux de distribution. Quant aux achats d'équipements (habillement, chaussures, maison...), le lieu principal est La Rochelle (83% des répondants).

Cela s'explique puisque l'offre alimentaire et d'équipements est quasi inexistante à Saint-Jean-de-Liversay mis à part une supérette et une boulangerie dans le centre et un magasin de bricolage Proxi situé plus loin. D'autre part, Ferrières est préféré à Marans et à La Rochelle puisque son centre commercial est localisé sur la nationale 11, sur les trajets domicile-travail, à seulement 6 minutes du centre-bourg

² Données transmises par la municipalité, basées sur l'analyse de la liste électorale.

Figure 8 : L'extension du centre-bourg. Source : Auteurs, carte IGN 2023, Géoportail, date de prise de vue 20/08/2021



de Saint-Jean-de-Liversay. En somme, pour les achats du quotidien, les habitants sont à la recherche d'une proximité géographique immédiate, au plus près de chez eux et accessible rapidement. S'agissant des achats d'équipements, les habitants favorisent a priori la diversité de l'offre puisque La Rochelle concentre de nombreuses zones d'activités commerciales. Marans, Niort, Ferrières ne réunissent qu'à peine 5% des répondants.

Une proximité résidentielle qui n'induit pas automatiquement du lien social.

La compacité urbaine créée par la proximité résidentielle (les pavillons juxtaposés les uns à côté des autres) ne favorise pas forcément la proximité relationnelle entre les habitants. Les habitants les plus anciens témoignent de cet éloignement avec les nouveaux résidents :

« la commune a tellement grossi que les anciens de Saint-Jean sont les étrangers de Saint-Jean » (habitant, 2021).

De plus, ils soulignent avec regrets la perte de lien social induite, selon eux, par des changements de modes de vie plus individualistes : *« ce n'est pas la vie d'avant, autrefois il y avait toujours quelqu'un avec qui causer. Les bistrots c'est passé de mode, avant il y en avait trois, et un à côté de la laiterie »* (habitant, 2021).

La disparition de la vie rurale est aussi identifiée comme un facteur de dévitalisation :

« les modes de vie ont changé, beaucoup d'agriculteurs autrefois ou sans être agriculteurs certains avaient deux trois vaches sur un lopin de terre, ils passaient souvent dans les rues » (habitant, 2021).

Un mode de vie plus urbain et extérieur au centre a remplacé la vie rurale :

« maintenant, ils ont bouché les trous dans le bourg, on ne peut plus avoir ses vaches en ville. Les gens vont travailler

ailleurs » (habitant, 2021).

Cette dissociation entre lieu de vie et lieu de travail, est une des raisons de la perte de la vie de cité pour certains :

« Dans le bourg, il y avait un percepteur, un notaire, un marchand de vélo, quatre épiceries, un marchand d'étoffe, le laitier qui passait... Autrefois, on vivait sur place, tout le monde marchait » (habitant, 2021).

D'ailleurs, le qualificatif de « ville dortoir » a été utilisé à plusieurs reprises pour définir la commune, autant lors des entretiens que dans les enquêtes par questionnaire.

Un choix d'installation motivé par le prix, les liens d'attachement et la situation géographique.

Le prix de l'immobilier fait bien partie des premières raisons qui expliquent les installations résidentielles dans la commune. Cependant, bien que ce motif arrive en tête des réponses de l'enquête (40% des répondants), 60% des répondants donnent d'autres raisons (limité à une réponse par répondant). 29% des répondants évoquent l'attachement à la commune par des liens familiaux, amicaux ou parce qu'ils sont originaires de la commune. 23% des répondants ont été convaincus par la situation géographique à proximité de La Rochelle et de Niort. En l'occurrence, la durée des déplacements domicile-travail est inférieure à 30 minutes pour 66% des répondants. Enfin, le motif de la qualité de vie comprenant l'accès aux services de proximité reste marginal (4% des répondants).

Des habitants qui plébiscitent une vraie vie de cité.

La fréquentation du centre-ville est actuellement motivée par des raisons utilitaires. 32% des répondants disent s'y rendre pour des achats (boulangerie, supérette, coiffeur), 30% pour des raisons de santé (pharmacie et rendez-vous médicaux) et 22% pour déposer leurs enfants à l'école. Pour 81% des répondants, cette fréquentation est régulière à très régulière. Les motifs

de fréquentation et l'intensité de cette fréquentation démontrent une pratique routinière du centre qui laisse entrevoir l'existence d'une vie de cité malgré l'image de ville-dortoir véhiculée.

Par ailleurs, les habitants ont été interrogés sur l'installation d'un drive pour les achats alimentaires. Alors que le statut de « navetteurs » attribué aux habitants aurait pu laisser croire que cet équipement commercial les intéresserait, il s'avère que seuls 54% des répondants y seraient favorables.

De plus, lorsque nous avons interrogé les habitants sur la création d'un pôle commercial et de services en dehors du centre-bourg, 55% des répondants ont un avis plutôt défavorable. Parmi les défavorables, 31% ont indiqué que ce projet pourrait entraîner la mort du centre-ville. Ce résultat démontre une préoccupation partagée pour son devenir, nous pourrions y déceler aussi une forme d'attachement à cet espace.

En revanche, la création d'un nouveau lieu de vie dans le centre-ville intéresse 85% des répondants. Parmi les propositions du questionnaire, la création d'un bistrot/café arrive en tête (32% des répondants), puis la création d'un point de vente ou de distribution de produits locaux (20%) et la création d'un restaurant (17%). Cet intérêt est confirmé par les réponses données à la question ouverte n°23 « *Selon vous, qu'aimeriez-vous trouver en centre-ville ?* ». A 44%, les répondants aimeraient trouver un lieu de vie et de rencontre. Puis à hauteur de 34%, les répondants voudraient des commerces et de l'artisanat de proximité (service bancaire, fleuriste, presse/loto, boucher-charcutier...). D'ailleurs, l'animation de la vie locale a été classée au deuxième rang parmi les priorités pour améliorer la qualité de vie (22% des réponses). Cela comprend un espace de loisir pour les adolescents, des infrastructures sportives (centre sportif, terrain de tennis, skate parc), des événements festifs et culturels et un lieu convivial, familial et intergénérationnel de rencontres et d'échanges.

Enfin, la mobilisation importante des habitants pour répondre à cette enquête et pour participer aux ateliers marque un besoin de s'exprimer au sujet de la commune qu'ils habitent et aussi un intérêt collectif pour le devenir de Saint-Jean-de-Liversay.

La proximité synonyme d'accessibilité

Il semblerait que les résultats de l'enquête et du jeu de reconstruction spatiale placent au cœur des priorités les enjeux de l'accessibilité au centre-ville. Selon 56% des enquêtés, l'amélioration des aménagements de la voirie et notamment son partage entre les diverses formes de mobilité, les sens de circulation et la mise en sécurité des circulations (limitation de la vitesse des automobiles, création et réfection des trottoirs), la création de pistes de cyclable et la végétalisation des espaces font partie des priorités que devrait mener la commune pour améliorer la qualité de vie à Saint-Jean-de-Liversay. Nous retrouvons cette même préoccupation lors de l'atelier de reconstruction spatiale (Fig.9 et 10). La deuxième phase de l'atelier consistait à apporter des améliorations à la commune. L'essentiel de ces améliorations s'est concentré sur l'accessibilité du centre-ville (Tabl. 1), puis sur la réintroduction de commerces et services de proximité.

L'ensemble de ces résultats marque un désir de « faire cité », c'est-à-dire de participer à la vie de la commune, d'échanger et de partager des lieux et des événements avec les autres habitants. Cependant ce désir exprimé au cours de nos entretiens, enquêtes et ateliers est-il suffisamment fort pour qu'il puisse se concrétiser ? En effet, les habitants sont majoritairement des navetteurs dont les temps et les lieux sont partagés entre travail et domicile. La dernière partie de cet article propose de mettre en discussion ces résultats.

3. Discussions.

Les modes de vie des habitants du périurbain et leur rapport à la proximité sont bien plus complexes qu'ils n'y paraissent. Finalement, bien que le

Figure 9 : Propositions des participants lors de la phase n°2 « amélioration de la commune » de l'atelier de reconstruction spatiale. Source : Demazière & Texier.

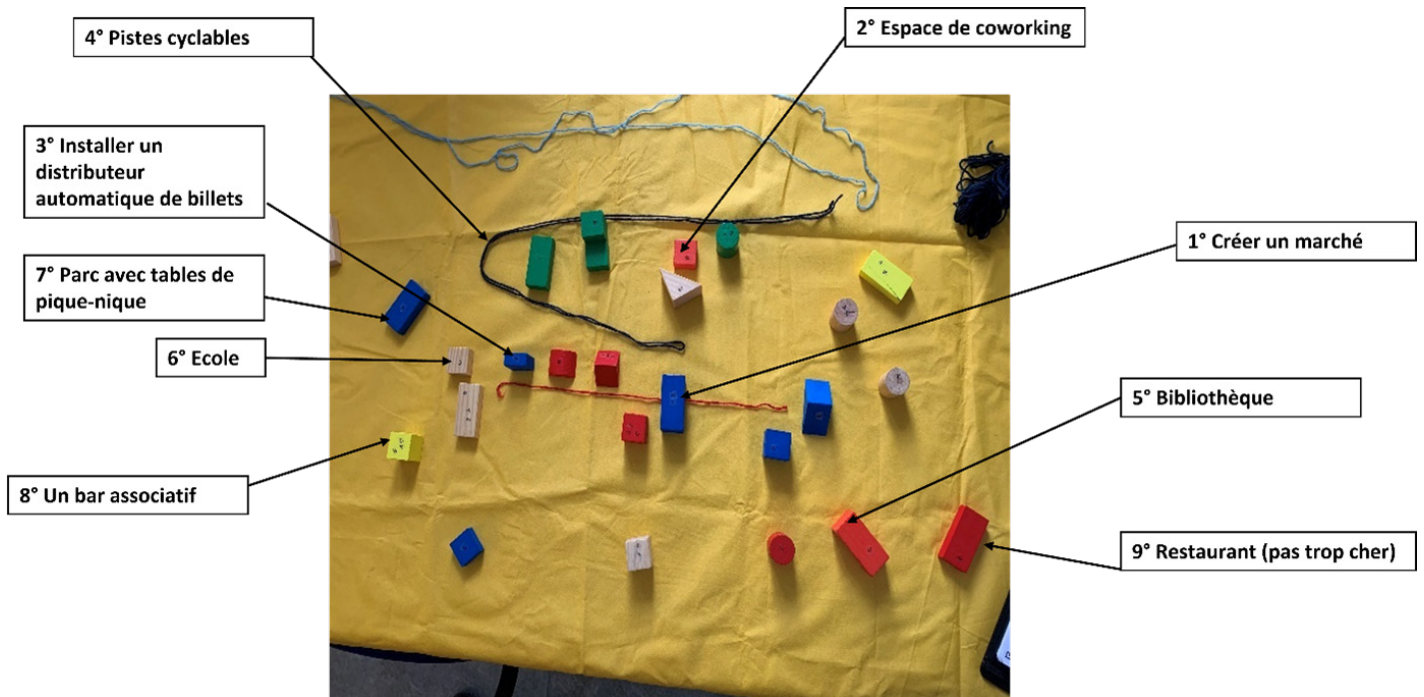


Figure 10 : Propositions des participants lors de la phase n°2 « amélioration de la commune » de l'atelier de reconstruction spatiale. Source : Demazière & Texier.

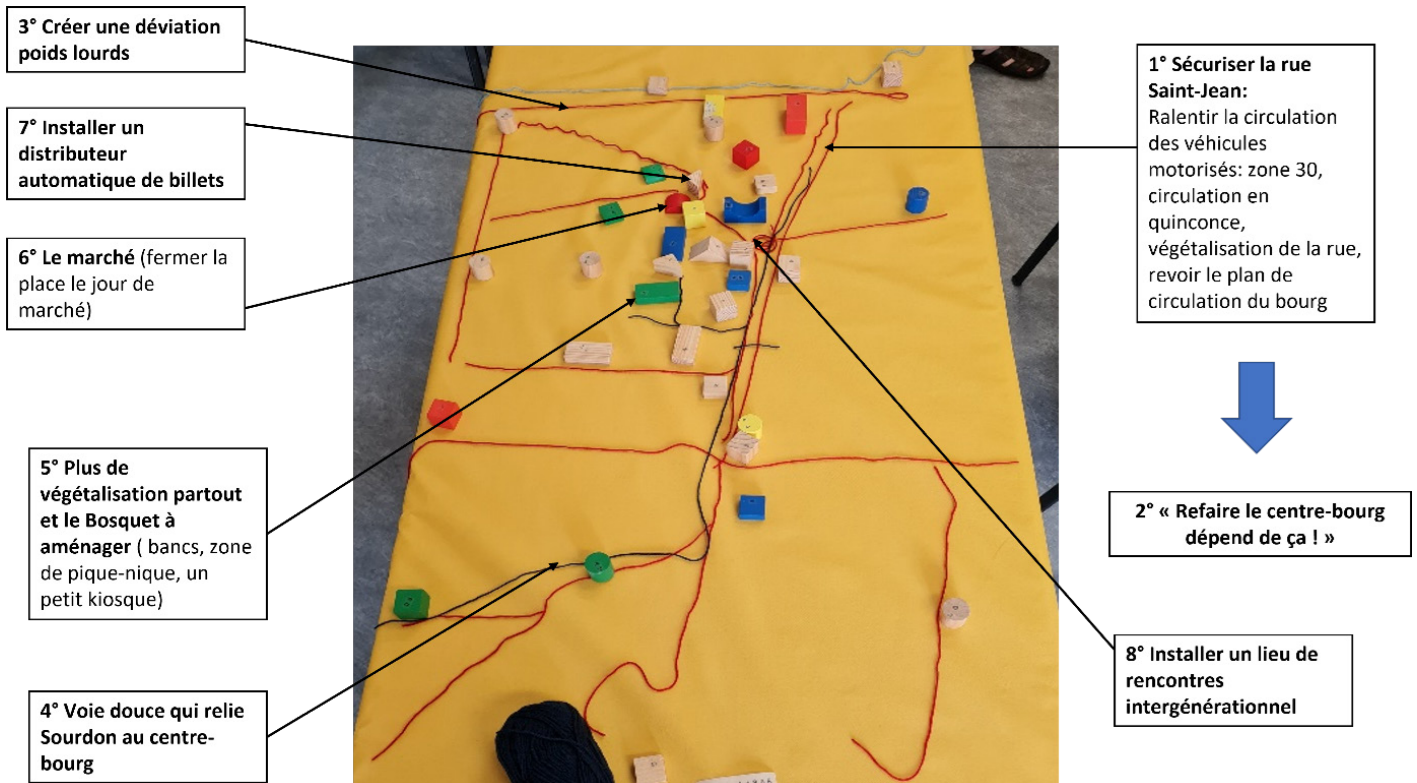


Tableau 1 : Synthèse des résultats des deux ateliers de reconstruction spatiale phase 2 « amélioration de la commune » Source : Demazière & Texier.

Classement des liens cités par catégorie	Nombre de pièces posées sur le plateau de jeu
Services publics et équipements	7
Commerces et services en centre-bourg	6
Lieux culturels, patrimoniaux, religieux et de loisirs, espaces naturels	4
Totaux	17

premier motif d'installation soit l'accès au logement moins cher, plus grand et à proximité immédiate des pôles d'activités, il s'avère que les habitants du périurbain ne peuvent être réduits à la définition de navetteur. Dans cette étude, les habitants plébiscitent une vraie vie de village aux antipodes de l'image de la ville-dortoir. En revanche, les motifs d'installation et les besoins exprimés par les habitants sont assez éloignés de l'imaginaire idéalisé autour des petites villes rurales (proximité à la nature, qualité de vie, tranquillité, loin de la pollution...). Pourtant, Saint-Jean-de-Liversay est une commune rurale dotée d'un patrimoine naturel avéré. Le nord de la commune fait partie du parc naturel régional du Marais poitevin (paysage diversifié et présence d'une faune et flore variées) dont la Sèvre niortaise constitue une frontière naturelle s'étendant sur 6,5km. La commune est également classée site Natura 2000, zone ZICO (Les zones importantes pour la conservation des oiseaux) et ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) type 1 reconnaissant son intérêt biologique et faunistique. Nous nous demandons alors si le niveau de connaissance de la commune peut influencer sur l'image perçue par les habitants. En effet, un tiers des répondants sont dans l'incapacité d'indiquer un lieu incontournable et un endroit préféré à Saint-Jean-de-Liversay. Ce résultat interpelle car nous ne l'avons

pas rencontré dans d'autres communes³. C'est pourquoi nous pensons qu'il est une spécificité des communes périurbaines. L'accroissement et renouvellement de population sont tels que l'acculturation locale ainsi que la mémoire des lieux sont moins prégnantes. D'ailleurs, lors des ateliers collectifs, la première pièce posée sur le plateau de jeu représentait l'entrée de la commune. Généralement, les premières pièces posées sur le plateau de jeu représentent des objets urbains patrimoniaux particulièrement emblématiques de la ville et dotés d'une forte valeur symbolique. Dans notre cas, la première image de la commune semble plutôt refléter l'habitant navetteur.

Par ailleurs, les ressources offertes par les pôles d'attractivité de proximité (La Rochelle) ne semblent pas combler entièrement les besoins des habitants du périurbain. En effet, l'étude fait ressortir un besoin prégnant de vie locale. La demande d'aménités locales et plus particulièrement en centre-ville se concentre sur des activités ou des services créateurs de liens sociaux (bistrot, restaurant, boucher...). En revanche, l'installation d'un marché n'est pas recherchée alors que la place de marché est souvent associée à un

³ L'étude sur les centres-villes et centre-bourg a été conduite dans trois autres villes d'étude dans le cadre d'une thèse. Seule la commune de Saint-Jean-de-Liversay présentait un tel essor démographique et une périurbanisation rétro-littorale.

espace de convivialité et de sociabilité. Cela pourrait s'expliquer par le profil des habitants : jeunes ménages actifs. Les jours et horaires de marché sont souvent limités, les navetteurs n'ont peut-être pas le temps de s'y rendre. Ainsi, les aménités locales recherchées semblent répondre à une forme de permanence. Le marché, bien que ritualisé, reste un lieu éphémère. Aussi, à proximité de la commune, des places de marché existent déjà et sont plutôt bien maillées (Places de marché fréquentées et citées dans l'enquête : Marans, Courçon, La Rochelle).

Pour prolonger la réflexion, opérationnellement, créer du lien social en centre-ville par le développement d'aménités pourrait être confronté à des difficultés techniques. La pression foncière est tellement forte depuis les années 2000 que ses conséquences dépassent l'aménagement de lotissements communaux. En effet, la destination artisanale et commerciale de certains immeubles ou pieds d'immeuble a été remplacée par de l'habitat. Au milieu du XX^{ème} siècle, existait encore une cinquantaine d'artisans et de commerçants dans le centre, remplacée progressivement par de l'habitat. L'essor urbain semble avoir été mal maîtrisé et partiellement anticipé par la municipalité. Ainsi, la réintroduction d'aménités en centre-ville semble complexe à mettre en œuvre, ce qui peut expliquer la logique actuelle des élus municipaux en cherchant à déplacer et à développer l'armature commerciale du centre-bourg à l'entrée du bourg. La disponibilité foncière à l'entrée du centre et le zonage actuel du PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) rendent possible ce projet, non réalisé à ce jour. Cependant, nous pouvons à juste titre le questionner au regard des résultats de l'étude mais aussi au regard des enjeux de lutte contre l'artificialisation des sols. En effet, les résultats de l'étude croisés avec les résultats de l'étude de la CCI, démontrent que les pôles d'attractivité existants (La Rochelle et Ferrières) répondent aux besoins des habitants en matière d'achat du quotidien (alimentaire) et d'équipements. Ainsi que ce soient les habitants ou les commerçants

interrogés, ils ont donné la priorité à l'amélioration de l'accès au centre-ville et au développement de lieux de sociabilité. Les commerçants ont d'ailleurs plébiscité l'appui au développement du commerce en centre-ville (étude CCI La Rochelle, 2021).

L'étude démontre que la vie individualiste et isolée à laquelle l'habitant du "périurbain-navetteur" est souvent assigné doit être dépassée et plus encore par les élus qui doivent attacher une importance au maintien et au développement d'une vraie vie de cité. Cela renvoie à l'idée d'alter-centralité, premier scénario posé dans la première partie de cet article.

Plus largement, l'étude questionne le modèle de développement plutôt entrepreneurial porté par les élus. D'une part, ce cas d'espèce illustre la reproduction du standard métropolitain basé sur la compétitivité, l'attractivité, la métropolisation et l'excellence (Bouba-Olga & Grossetti 2015, 2018) dans la vision de l'aménagement de l'espace. En effet, une des raisons qui a motivé les élus à envisager ce projet était de « faire concurrence à la zone commerciale de Ferrières » (entretien avec les élus de la commission économique, 2021). L'autre raison était de renforcer la place politique de Saint-Jean-de-Liversay au sein de l'intercommunalité à partir d'un projet économique d'envergure. Comme énoncé précédemment, la commune a été identifiée comme « commune-relais » dans le PADD du PLUI-H Aunis Atlantique. Elle ne figure donc pas dans les priorités de développement à l'échelle de l'intercommunalité, malgré le poids et le dynamisme démographiques de Saint-Jean-de-Liversay dans l'intercommunalité. Ainsi, les élus de la commune nourrissent un sentiment de déclassement dans les perspectives d'aménagement du territoire intercommunal. Les catégorisations des communes fixées par le PLUI-H mettent en compétition involontairement les communes entre elles. Cela renvoie à l'idée de l'interrelation des territoires et leur hiérarchisation, deuxième scénario posé précédemment.

D'autre part, ce projet de déport de l'armature commerciale du centre-ville à l'extérieur de la ville repose sur le modèle de l'extension urbaine et de l'artificialisation des sols. Il s'inscrit aussi dans cette vision néolibérale (Grondeau, 2022) de l'aménagement de l'espace où la facilité d'aménagement, l'immédiateté des projets et des retombées attendues (politique, économique) dominant sur le temps long et la complexité de la restructuration d'un centre-ville existant.

Conclusion

Au cours des quinze dernières années, les petites villes ont suscité une attention et un intérêt accrus des chercheurs en géographie ou aménagement du territoire. Comme nous l'avons vu, ces territoires ont des spécificités, mais leurs perspectives dépendent largement de leur arrimage à une région et de leurs relations avec les autres villes voisines, quelle que soit la taille de celles-ci. Cette observation pourrait être affinée dans le cadre de recherches futures. Réinsérer les petites villes dans leur système territorial a été un apport majeur du premier projet ESPON consacré à ces territoires (OIR, 2006). Parmi les différentes situations distinguées, nous avons traité ici des petites villes qui s'intègrent dans les tendances de développement métropolitain du fait de leur proximité à une grande agglomération. A ce titre, il serait pertinent à l'avenir de prendre en compte non seulement la mobilité domicile-travail, mais aussi la mobilité domicile-études et la mobilité de loisirs. Plus avant, des recherches futures pourraient montrer que les relations de complémentarités entre des petites villes et le système urbain auquel elles appartiennent jouent un rôle important. Ainsi, une petite ville pourrait tirer avantage de son intégration dans une région métropolitaine, par l'organisation d'un polycentrisme intra-métropolitain fondé sur une réaffirmation des fonctions centrales et nodales. Mais il pourrait y avoir aussi des effets néfastes pour elle, avec la congestion du trafic, la rétractation des commerces et services de proximité à la population,

voire une certaine perte d'identité pour la petite ville. Comme nous l'avons vu, le cas d'espèce de Saint-Jean-de-Liversay illustre cette organisation spatiale hiérarchisée, traduite dans les documents d'urbanisme. La Rochelle s'annonce comme la "ville-territoire" cernée par ses "quartiers" (SCoT de La Rochelle-Aunis) où chaque petite ville (les quartiers et sous-quartiers) selon leur configuration, est classée en différents niveaux de pôles "structurants", "émergents", "relais" ou "de proximité". Cette hiérarchisation se manifeste dans les aménagements et a fortiori dans les pratiques spatiales des habitants. Il semble alors exister une dichotomie entre la proximité « utilitaire » située sur l'axe « domicile-travail » et la proximité « récréative » attendue sur le lieu de vie. Enfin, se pose la question des perspectives de développement de ces petites villes qui ont tiré parti pendant des décennies du phénomène de périurbanisation. Les dernières lois luttant contre l'artificialisation des sols et la consommation foncière viennent aussi poser la question du devenir de la périurbanisation croissante souvent associée au modèle pavillonnaire.

Références bibliographiques :

- Allain R. & Baudelle G., 2000. « Les petites villes et la question de l'urbanité, l'exemple de la Bretagne », in Croix N. (dir.), *Les campagnes vivantes, un modèle pour l'Europe ?*, Nantes, CESTAN, p. 589-601.
- ARL, 2019, « Small town research in Germany – status quo and recommendations », *Position Paper 114*, Hanovre: ARL.
- Banski J., 2021. *Routledge Handbook of Small Towns*. Londres : Routledge.
- Baudelle G., Burdack J. & Buron L.-T., 2019. « Quelles dynamiques pour les petites villes en Europe ? Une étude comparée Saxe-Bretagne (1990-2015) », *Belgé*. DOI : 10.4000/belgeo.34305
- Bell D. & Jayne M., 2009. Small Cities? Towards a Research Agenda, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 3, no 4, p. 683–699.
- Berroir S., Fol S., Quéva C. & Santamaria F., 2019. « Villes moyennes et dévitalisation des centres : les politiques publiques face aux enjeux d'égalité territoriale », *Belgé*. DOI : 10.4000/belgeo.33736
- Bouba-Olga O. & Grossetti M., 2015. « La métropolisation, horizon indépassable de la croissance économique ? », *Revue de l'OFCE*, N° 143, pp. 117-144, DOI : 10.3917/reof.143.0117
- Bouba-Olga O. & Grossetti M., 2018. « La mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence) : comment s'en désintoxiquer ? », hal-01724699v2f
- Bouvar C. & Bouba-Olga O., 2023. « Exode urbain : une mise au vert timide », *France stratégie*, note d'analyse n°122
- CGET – Commissariat général à l'égalité des territoires, 2018, *Regards croisés sur villes moyennes : des trajectoires diversifiées au sein des systèmes territoriaux*. Paris, CGET.
- Charmes E., 2020. « Le périurbain ou la revanche du village », *Constructif*, n° 55, p. 53-57. DOI : 10.3917/const.055.0053.
- Coudrier L., 2023. « Les villes petites et moyennes : le retour du « Petit Poucet » ? », *Bulletin de l'association de géographes français*, 100-2, DOI : 10.4000/bagf.10898
- Damon J., 2024. « Les Français et l'habitat individuel : préférences révélées et déclarées », *SociologieS*, DOI : 10.4000/sociologies.5886
- Davezies L., 2009. « L'économie locale 'résidentielle' ». *Géographie, économie et société*. 11(1), pp. 47–53.
- Dernat S., Bronner A.-C., Depeau S., Dias P., Lardon S. & al., 2017. « Représentations sociocognitives de l'espace géographique », *Cartotête*, 2^e Journée d'études Représentations sociocognitives de l'espace géographique, Strasbourg, France.
- De Roo P. (dir.), 2007. *Les villes moyennes françaises. Enjeux et perspectives*. Paris : La Documentation française.
- Demazière C., 2017. « Le traitement des petites et moyennes villes dans les études urbaines », *Espaces et sociétés* (168-169), pp. 17-32.
- Dodier R., 2007. « Les périurbains et la ville : Entre individualisme et logiques collectives. Itinéraires croisés en Pays de la Loire », *Les Annales de la recherche urbaine*, N°102, Individualisme et production de l'urbain. pp. 31-39.
- Édouard J.-C., 2001. *Organisation et dynamiques urbaines du nord du Massif Central, Auvergne, Limousin, Nivernais*, thèse de doctorat en géographie, Université Blaise-Pascal.
- Édouard J.-C., 2012. « La place de la petite ville dans la recherche géographique en France : de la simple monographie au territoire témoin », *Annales de Géographie*, 683, janvier, pp. 25-42.
- France Stratégie, 2022, *La revanche des villes moyennes, vraiment ?*, Note d'analyse n°106, Paris : France Stratégie. URL : https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2022-na106-villes-moyennes-janvier_0.pdf
- Grondeau, A. , 2022. *Altermétropolisation - Une autre vi(II)e est possible*. Aix-en-Provence, La lune sur le toit, collection Hic et Nunc.

- Gros-Balthazard M. & Talandier M., 2020. « Cooperation, Proximity, and Social Innovation: Three Ingredients for Industrial Medium-Sized Towns' Renewal? » *Urban Science*, vol. 4, n° 2, p. 1-21. DOI: 10.3390/urbansci4020015
- Guilluy C., 2014. *La France périphérique*, Paris, Le Seuil.
- Hildreth P., 2007. « Understanding medium-sized cities ». *Town & Country Planning*, Vol. 76 (5), pp. 163-167.
- Insee, 2016. « Du carreau à l'agglo : une vision synthétique des populations de l'agglomération rochelaise », *Insee Analyses, Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes*, n°15
- Insee, 2021. « Les départements de Nouvelle-Aquitaine à grands traits, La Charente-Maritime, un littoral très attractif » *Insee Analyses Nouvelle-Aquitaine*, n°102
- Insee, 2012. « Maintenir le dynamisme rochelais face aux enjeux de périurbanisation », *Insee Poitou-Charentes, Décimal, Territoire*, n°319
- Jousseaume V. & Talandier M., 2016. « Bourgs-centres et petites villes en France », *Territoire en mouvement*, 32, DOI : 10.4000/tem.3887
- Jousseaume V. & Talandier M., 2016, « The dynamics of small towns in France », *European Countryside*, n°4, ppp. 395-412. DOI: 10.1515/euco-2016-0027
- Kwiatek-Solty A., Mainet H., Wiedermann K. & Edouard J.C. (eds.) (2014), *Small and Medium Towns' Attractiveness at the Beginning of the 21st Century*, PUBP, collection CERAMAC 33.
- Knox P. & Mayer H., 2009, *Small Town Sustainability: Economic, Social and Environmental Innovation*. Basel-Boston-Berlin : Birkhauser.
- Laborie J.-P., 1978. *Les petites villes dans le processus d'urbanisation* CIEU.
- Lajugie J., 1974. *Les villes moyennes*. Cujas.
- Lenzi C. & Perucca G., 2021. « Not too close, not too far: Urbanisation and life satisfaction along the urban hierarchy ». *Urban Studies* 58(13), pp. 2742-2757.
- Leroux C. & Madoré F., 2015. « Vers un urbanisme post-pavillonnaire ? L'urbanisation en densification comme prémisse d'une rupture à l'étalement urbain dans le périurbain entre Rennes et Nantes », *Les Cahiers Nantais*, 2015, 2, pp.25-35
- Mainet H., 2008, « Qu'est-ce qu'une petite ville ? Réflexions à partir d'études de cas ». *Bulletin de l'Association de géographes français*, 85-1, Petites villes françaises / Pierre monumentale. pp. 13-22. DOI : DOI : 10.3406/bagf.2008.2593
- Michel M., 1977. « Ville moyenne, ville-moyen ». *Annales de géographie*. 86(478), pp.641-685.
- Milet H., (dir.), sur la base des travaux originaux de trois équipes de recherche : Blehaut M., Breuille M., Collet A., Coulondre A., Delage A., Grivault C., Le Gallo J., Lision O. & Rousseau M., 2023, *Exode urbain, un mythe, des réalités*, Popsu-Territoires, Présentation des résultats, étude pour le réseau rural français, 52 p.
- Miot, Y. & Dubaux, S., 2023, *Agir face à la vacance*. Paris: éditions Autrement.
- ÖIR - Österreichisches Institut für Raumplanung -, 2006, ESPON 1.4.1 - *The role of small and medium-sized towns*. Luxembourg : ESPON.
- Santamaria F., 2000. « La notion de "ville moyenne" en France, en Espagne et au Royaume-Uni », *Annales de géographie*, no 613, pp. 227-239.
- Servillo L., Atkinson R., Smith I., Russo A., Sýkora L., Demazière C. & Hamdouch, A., 2014. *TOWN. Small and Medium Sized Towns in their Functional Territorial Context*. Final Report. Luxembourg : ESPON.
- Stébé J-M., 2020. « La préférence française pour le pavillon », *Constructif*, n° 57, p. 25-28. DOI : 10.3917/const.057.0025
- Talandier M., 2023, *Développement territorial. Repenser les relations villes-campagnes*, Armand Colin, « Le siècle urbain ».
- Texier E., 2022, *Les centralités des petites villes : en marge ou au cœur de l'action publique*, Thèse de doctorat, Université de Poitiers.
- Vye D., 2011. « La Ruée vers l'Ouest ? », *Espace populations sociétés*, . DOI : 10.4000/eps.4753
- Wright J.D., 2000. « Small Towns, Mass Society, and the 21st Century ». *Society*, Vol. 38, pp. 3-10.

Pour citer cet article :

TEXIER Elodie & DEMAZIERE Christophe
« Réinterroger les proximités à l'échelle
des habitants d'une petite ville périurbaine.
Le cas de Saint-Jean-de-Liversay, une
commune du rétro-littoral de la façade
atlantique. », 3 | 2024 - *Villes petites et
moyennes en transition*, GéoProximitéS,
URL : [https://geoproximities.fr/
ark:/84480/2024/09/19/vpm-al2/](https://geoproximities.fr/ark:/84480/2024/09/19/vpm-al2/)



CC BY-NC-SA 4.0 DEED

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les
Mêmes Conditions 4.0 International