

CONURBANISATION PÉRIPHÉRIQUE ET EMPLOIS DE REPRODUCTION SOCIALE

VERS LA SEGMENTATION SOCIO-SPATIALE DU TERRITOIRE

Martin Vanier et al.

Si la demande d'observer de nouveau les relations entre la ville et l'emploi a un sens¹, c'est évidemment celui de saisir en quoi les processus qui travaillent un des deux termes rejaillissent sur l'autre, et inversement². C'est donc de l'articulation de nouvelles définitions dont il s'agit, au moment où chacun peut constater que d'une part la ville se « métapolise »³, c'est-à-dire qu'elle combine les logiques de l'étalement et de la polarisation, et que d'autre part l'emploi se « désinstitutionnalise », à rebours de ce qu'avait construit la société salariale⁴.

La métamorphose des deux réalités ici connectées se produit sur leurs marges respectives. A la marge des villes, la civilisation périurbaine, dont on commence à comprendre qu'elle ne préfigure ni la banlieue de demain, ni la fin des villes comme il avait été annoncé. A la marge du statut de l'emploi type (l'emploi salarié durable) le « halo des nouvelles formes d'emploi », comme dit si poétiquement l'INSEE, dont on cherche à comprendre s'il annonce un cruel retour en arrière sur la régulation du marché du travail, ou une mutation historique du statut de l'individu travailleur et du sens social de l'activité.

Précarité de l'emploi et étalement urbain

Il est tentant d'aller enquêter sur ce que ces deux changements « à la marge », en fait si fondamentaux, ont à voir l'un avec l'autre, tant il paraît probable qu'ils ne sont pas mutuellement étrangers. Bien sûr, on n'attend pas une relation mécaniste. Le périurbain n'a pas le triste privilège de l'emploi précaire, flexible, d'insertion. De ce point de vue, la banlieue « taylor-ford-keynésio-corbusienne » (selon la proposition de F. Ascher), en crise, est certainement plus représentative. Inversement, l'éclatement du système fordiste de l'emploi salarié n'est pas responsable d'un étalement urbain, avec ses nouvelles polarités périphériques, qui ont commencé à se manifester bien avant lui. Mais il y a sans doute une congruence entre ces deux innovations qui, pour le meilleur et pour le pire, travaillent la société industrielle en mutation.



Le travail du consommateur.

1. Méda D., in *Données sociales. La société française*. Paris, INSEE, 1996, pp. 104-109.

2. Rémy J., Voye L., Paris, *Economica*, 1992, 174 p.

3. Ascher F., *Métapolis*, Paris, O. Jacob, 1995, 347 p.

4. Castel R., *Les métamorphoses de la question sociale, une chronique du salariat*, Paris, Fayard, 1995, 490 p.

Cette hypothèse a pour corollaire principal de prendre à contre-pied le paradigme bien rodé de l'intégration métropolitaine (concentration, unification, intensification du fonctionnement du système d'emploi par les métropoles), qui n'admet que comme des sous-produits négatifs, à résorber mais un peu inévitables, les phénomènes de marginalisation et d'exclusion. En portant le regard sur les grandes périphéries métropolitaines, les interstices qui, par une structuration encore très imparfaite, tendent à « conurber » les agglomérations d'une même région urbaine, nous voudrions au contraire montrer que les logiques d'emploi qui s'y rencontrent sont fondamentalement porteuses de segmentation, de décrochages, de fracture, à l'image d'une « ville » qui ne peut plus prétendre à l'urbanité réconciliante, et où la mobilité n'est pas non plus une garantie de l'unité du fonctionnement urbain.

Que n'a-t-on pas dit pourtant sur l'uniformisation socio-culturelle et l'unification sociétale auxquelles la montée des emplois tertiaires, aujourd'hui jusqu'à 90 % de l'emploi des plus grosses métropoles, était censée aboutir ! La société de cols blancs, sous l'empire de l'information et de la communication, semblait devoir dissoudre dans un même genre de vie, de plus en plus périurbain, les contradictions de classes issues du siècle industriel. Et la métropole des « navetteurs » semblait devoir réunir dans un même et immense mouvement de balancier quotidien la territorialité de ceux qui travaillent dans le centre et résident en périphérie. Tous métropolitains, donc tous membres des « classes moyennes » ?

Trois efforts de relecture des grandes grilles d'observation géoéconomique et statistique sont venus, ces dernières années, changer les termes de l'analyse.

Services aux entreprises/services aux publics

Les chercheurs du laboratoire STRATES (Paris I) ont fait éclater le secteur tertiaire, qui, à force de gonfler, menaçait de transformer la fameuse grille de Clark en singleton. En proposant de distinguer un tertiaire étroitement lié aux activités de production (fonctions intermédiaires) et un tertiaire de fonctionnement sociétal (fonctions de reproduction sociale), ces chercheurs ont fait sauter la limite entre industrie et tertiaire, et redécouvert une certaine parité entre sphère productive et sphère reproductive. Mais ce faisant, ils ont mis en évidence que dans la croissance du tertiaire de la dernière décennie (1982-1990), la progression de l'emploi de reproduction sociale (+ 17,8 %), très majoritairement public ou parapublic, était légèrement plus forte que celle de l'emploi de services aux entreprises (+ 16,8 %), essentiellement privé, réputé qualifié, métropolitain, voire technopolitain, et que les gains d'emplois qui en résultaient étaient deux fois plus élevés pour le plus banal de ces secteurs (+ 1,3 million contre + 0,7 million), compte tenu du poids total de chacun d'entre eux.

Or, l'emploi banal de reproduction sociale, c'est celui de la fonction publique d'État, de la fonction publique

territoriale, des établissements publics, des sociétés et entreprises qui gardent encore, dans la tourmente, un rôle de services publics, des associations et des institutions qui gravitent autour du dispositif public de la santé, de l'éducation, des loisirs et de la culture, des transports et télécommunications : voilà le front des nouvelles formes d'emploi, le laboratoire de la segmentation du système d'emploi dominant, issu de conquêtes sociales antérieures⁵. Il n'est pas le seul, et le secteur privé sait profiter des innovations en la matière. En son sein, les emplois liés au commerce de grande distribution sont réputés, à juste titre, pour leur forte exposition aux nouvelles normes de la flexibilité. Au total, il s'est avéré que des fonctions qui avaient pu, dans le passé, signifier l'intégration dans la société salariale stable pour plusieurs générations d'actifs, sont devenues, en peu d'années et tout en continuant à « créer de l'emploi », les bases d'une autre société salariale, individualisée, précarisée et parallèle à la première.

Conurbations, liens et segments

Un autre effort de relecture de définitions statistiques, qui, pour nous, fait écho aux travaux de STRATES, est la récente proposition de zonage en aires urbaines présentée par T. Le Jeannic, pour l'INSEE. Là aussi, si l'objectif principal de cette relecture n'est pas celui qui nous retiendra⁶, il apparaît officiellement, pour la première fois, des



La gardienne d'autoroute.

5. Quelques exemples de l'ingéniosité statutaire que déploie actuellement l'entreprise publique La Poste, pour constituer un salariat « libre » de toute référence au statut de la fonction publique, et totalement individualisé : le CDD à répétition (plusieurs centaines de contrats d'affilée, dont certains de quelques heures) ; le CDI avec avenant : la partie de la journée régie par le contrat à durée indéterminée dure quelques minutes par jour, le reste de la journée de travail étant fait en vacations ; le CDII (contrat à durée indéterminée intermittent) : annualisation du volume horaire de travail, qui est réalisé strictement à la demande, hors de tout horaire fixe.

6. On peut, sans risque, estimer que le nouveau zonage en aires urbaines permettait d'abord de rétablir une image de la France rurale plus conforme à l'idéologie et aux objectifs en matière de « pays » qu'annonçait la loi Pasqua de 1995 sur l'aménagement et le développement du territoire.



Un lieu de convivialité.

« espaces à dominante urbaine » multipolarisés, qui connectent des agglomérations sur le mode de la conurbation. Certes, il ne s'agit que d'une image : en faisant varier le seuil retenu (plus de 40 % de migrations alternantes en direction du bassin construit par itération autour d'un pôle urbain, ou de plusieurs) pour identifier les communes périurbaines ou multipolaires, on obtiendrait une autre idée de ces conurbations qui semblent se dessiner en Rhône-Alpes (Lyon-Saint-Étienne, sillon alpin savoyard), en Lorraine (axe mosellan) et en Alsace, sur la basse Seine, ou qui sont déjà plus ou moins anciennement reconnues (Nord-Pas-de-Calais, Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes). Mais le fait est incontestable, et repéré par d'autres travaux à partir de variables traitées différemment⁷.

Le terme de conurbation, d'usage ancien en géographie, a servi à décrire la logique des amas industriels formés sur des gisements géologiques, ou des bassins de main d'œuvre, durant l'épopée de la grande industrie, logique de territoires contigus qui n'a plus grand chose à voir avec le processus en cours. Le maillage autoroutier et la mobilité individuelle, l'aspiration à la propriété et la flambée des coûts fonciers en zone urbaine dense, la pluri-activité croissante des ménages, sont quelques-unes des raisons avérées de cette mise en conurbation qui semble se généraliser dans et entre les aires urbaines. Ces raisons ne sont pas nouvelles, et la France ne doit qu'à des densités générales plus faibles de connaître avec retard un processus de « conurbanisation » plus anciennement développé dans bon nombre de pays industriels en

Europe, pour ne s'en tenir qu'à nos voisins. Le réemploi de ce terme de conurbation a pour principal intérêt de mettre l'accent, au-delà d'un étalement résidentiel apparemment informel et d'un « cannibalisme » métropolitain univoque, sur les nouveaux liens comme les segmentations qui travaillent ces espaces urbanisés complexes.

De 1982 à 1990, la croissance démographique des espaces à dominante urbaine (de 71,5 à 76,5 % de la population totale) est due exclusivement aux communes périurbaines. Même si la population de ces communes ne pèse encore que 15,5 % (12 % pour les couronnes péri-centrales et 3,5 % pour le périurbain multipolarisé), il est clair que se dessine ainsi une nouvelle étape de la périurbanisation, où l'étalement amorphe se transforme en exploitation résidentielle, et bientôt économique, des espaces intermédiaires aux pôles de centralité. Cette « intercalation à distance aux lieux de la plus grande vacance territoriale [...] comme si, au lieu de se représenter par ses pleins, la ville « advenait » à distance d'elle-même dans les écarts et les circulations » a retenu toute l'attention de S. Bordreuil⁸, à propos de l'expérience « hyperurbaine » des espaces publics des densités mou-

7. Berroir S., Cattani N., Saint-Julien T., *La structuration des territoires de la ville, entre agglomération et aire urbaine*, Paris, CNRS-URA 1243, Plan Urbain, 1996, 94 p.

8. Bordreuil S., « De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité. Développement périphérique et mobilité ». Paris, *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 67, 1995, pp. 4-14.

vantes. Elle nous interpelle, ici, pour ce qui est des logiques d'emploi qui se déploient à travers elle.

Encore ne faut-il pas tomber dans le piège d'une mise en communication généralisée : la mobilité urbaine ne permet pas à tous de surmonter les contraintes de l'étendue métropolitaine, comme l'illustrent les travaux de l'INRETS sur la relecture de quinze ans d'évolution des migrations domicile-travail dans les zones urbanisées, sur lesquels nous nous appuyons également. De fait, l'augmentation qui paraît sans fin des distances domicile-travail au sein des aires urbaines et entre elles, masque des disparités et des segmentations tant sociales que spatiales. Ainsi l'augmentation de la distance des déplacements obligés est due tout autant à la forte diminution du nombre de ceux qui travaillent dans leur commune de résidence ou à proximité – qui restent néanmoins la majo-



Diagnostic...

rité – qu'au petit nombre – mais en croissance exponentielle – de ceux qui travaillent à plus de 70 km de leur domicile et jouent au passe-muraille au-delà de leur bassin d'emploi.

De même, en ce qui concerne le périurbain récent, la distance moyenne des migrations quotidiennes appréciée au lieu de résidence est beaucoup plus importante que lorsqu'elle est appréciée au lieu de travail. Le premier point est le reflet évident de l'étalement résidentiel : résider dans le périurbain suppose souvent un emploi plus lointain, alors que travailler dans le périurbain semble supposer que l'on y réside aussi. Est-ce le reflet de ceux qui, moins mobiles, peuvent se voir capter par la spirale de la dernière chance locale ! Enfin, si l'on retient la leçon qui est tirée par M.-H. Massot de ces évolutions de la mobilité, les fondements de la structure des échanges entre le domicile et le travail dans les aires urbaines sem-

blent radicalement nouveaux : la croissance de la population ne serait plus le fait générateur de l'expansion spatiale qu'il faut plutôt rechercher aujourd'hui dans les capacités de connexion d'espaces de plus en plus typés dans leurs fonctions⁹.

Ce qui peut se dessiner au-delà de ces constats, c'est la dérive du fonctionnement métropolitain, de la mobilité (généralement considérée comme une valeur individuelle et collective) à l'instabilité : soit que le périurbain, nouvel accédant à la propriété, endetté, fragilisé, se trouve captif de son modeste bien résidentiel et en même temps livré aux emplois temporaires les plus lointains, dans l'espace quotidien de la métropole ; soit qu'à sa mobilité professionnelle, sur des segments d'emploi très précis mais très dispersés dans l'aire urbaine, corresponde une mobilité résidentielle plus ou moins réactive.

A la limite, on ne voit plus bien quelle incertitude entraîne l'autre dans ce redéploiement permanent, mais on peut être certain que le résultat ne représente aucunement l'intronisation du métropolitain mobile, capable d'optimiser ses choix, résidentiels comme professionnels, et de conduire des stratégies à proprement parler métropolitaines.

Loin d'instituer un fonctionnement de plus en plus unifié du marché de l'emploi métropolitain, dont les mobilités (quotidienne, professionnelle, résidentielle) seraient le vecteur, la formation de vastes aires urbaines polynucléaires est porteuse d'une fine segmentation de

ce marché, à travers le développement des fonctions dites de reproduction sociale. En somme, à l'éclatement de la ville, par étalement, correspond un éclatement du marché de l'emploi, par segmentation, cette correspondance n'étant pas forcément du domaine de la causalité.

Les pôles commerciaux périphériques

Deux types de lieux « métropolitains » nous semblent pouvoir être les cibles de cette problématique : les plateformes périphériques de grandes surfaces commerciales, regroupant une série d'enseignes spécialisées autour d'un hypermarché généraliste ou d'une grande surface spécia-

⁹ M.-H. Massot et al., « Espace de vie, espace de travail », rapport INRETS, juillet 1995, 144 p.

lisée¹⁰, et les bourgs et les petites villes situés à quinze ou trente minutes des agglomérations principales de la conurbation, en position de relais de services pour les périurbains. L'observation de terrain est en cours, dans la Région Urbaine de Lyon, qui commence à montrer une évidente conurbation, de Bourg-en-Bresse (et même Oyonnax) à Annonay, et de l'ensemble stéphanois à La Tour du Pin, autour du puissant agglomérat lyonnais et de son maillage autoroutier¹¹.

L'évolution des stratégies d'embauche, et de façon plus générale de l'emploi dans la grande distribution, est intimement liée à l'actuelle restructuration des plates-formes commerciales périphériques. L'observation des dynamiques de recomposition laisse à penser qu'elles s'effectuent pour l'essentiel par une diversification de l'offre de biens et de services. Cette diversification des plates-formes commerciales, par intégration de biens de natures diverses ou par élargissement d'une gamme spécifique (cf. : les plates-formes spécialisées du type RN6 nord et est) complétée par le développement de l'offre de services dans les centres commerciaux¹², tend à encourager la concentration croissante de l'emploi commercial dans ces pôles en périphérie d'agglomération.

La gamme des emplois banaux, faiblement qualifiés, précaires ou flexibles qu'on rencontre sur les plates-formes périphériques de grandes surfaces est au cœur de trajectoires professionnelles où la notion de métier, ou de milieu professionnel, n'a sans doute qu'une faible part explicative. Une partie des employés des pôles commerciaux (les postes de caissières, de magasiniers, de caristes, d'agents d'entretien, de transporteurs, de vendeurs en rayon...) est captive d'un mode d'embauche et d'un type de travail propre aux entreprises du commerce de grande surface, parce qu'elle en a intégré les contraintes (surtout horaires) et qu'elle sait pouvoir garantir par là une certaine durabilité dans la précarité, si l'on peut dire. On connaît le nombre important des jeunes actifs, qui ont trouvé leur premier emploi, souvent saisonnier, dans ce système d'emploi de la plate-forme commerciale, et qui y restent faute de mieux. Cette dépendance n'interdit d'ailleurs pas la mobilité d'une plate-forme à l'autre.

Les pôles commerciaux périphériques (une quinzaine dans la RUL) sont donc à la fois des pôles d'emploi importants (généralement de l'ordre du millier d'emplois), les nœuds d'un réseau de l'emploi banal flexible qui quadrille toute la périphérie métropolitaine, tout en étant les centres de zones de chalandise concurrentes, voire les centres structurants du périurbain. Sans ramener la réalité salariale de ces pôles à un fonctionnement unique et homogène, car il y existe bien d'autres marchés du travail qui ne sont pas propres au monde de la grande distribution (les cadres commerciaux, les employés de gestion et d'administration de l'entreprise, les ouvriers des métiers de bouche, les vendeurs spécialisés...), on voit qu'il s'agit d'une interface exemplaire entre les logiques urbaines à l'œuvre (la plate-forme commerciale comme centre périphérique, sorte d'amorce d'Edge City à l'europpéenne), et

les tendances de notre système salarial (la plate-forme commerciale comme marché segmenté de l'emploi saisonnier, flexible et précaire).

Le développement de l'emploi commercial dans la grande distribution n'est pas un fait nouveau, et n'est,



... et prescription.

après tout, qu'un transfert de travail du commerce de détail vers le commerce intégré, à travers l'industrialisation des entreprises de commerce. Pris dans la dynamique urbaine qui l'accompagne, on pourrait croire qu'il est une des expressions économiques les plus claires de l'avènement d'une civilisation périurbaine, placée sous le signe de l'automobile et du «caddie», du congélateur et du «micro-onde». Il y a là une part de vérité. Mais elle ne doit pas cacher qu'en même temps se met en place un salariat de seconde zone, alimenté essentiellement par les entrées dans la vie active, et qui représente autant de poches d'emplois relativement précaires dans le système des marchés de l'emploi des aires métropolitaines.

L'éclatement des classes moyennes

Dans le cas des bourgs et des petites villes, la lecture est différente, mais le constat de décrochage au sein de la société métropolitaine est de même nature, aggravé encore par la nécessaire gestion des héritages de la crise économique dans ces petites villes. En effet, au dernier recen-

10. Nous entendons également, par plate-forme commerciale, les espaces commerciaux spécialisés situés aux «entrées de ville». La compréhension des logiques économiques et des stratégies de l'emploi des espaces commerciaux tels que la RN6 Nord et Est pour le cas lyonnais nous semble essentielle à la compréhension des dynamiques métropolitaines.

11. La carte des aires urbaines ne peut se baser que sur les résultats du RGP de 1990. Elle montre que le moment où le vaste système lyonnais sera «connecté» (toujours selon le même critère des migrations alternantes à plus de 40 %) avec celui des villes du sillon alpin est imminent, sinon déjà derrière nous.

12. L'élargissement de la gamme de services déjà présents dans les centres commerciaux (ex. : restauration) mais également l'introduction progressive de biens à forte consommation de services (ex. : abonnement multimédia) et enfin le développement renforcé de services plus spécifiques à la personne (ex. : services bancaires, vente de voyage...) sont autant de stratégies économiques génératrices d'emplois.

sement encore, la fonction dominante de la plupart des bourgs et petites villes situées dans une relative proximité métropolitaine était la fonction productive, qu'elle fut industrielle ou artisanale (BTP). L'existence de micro-milieus industriels spécialisés (qu'on accepte ou non de les reconnaître a posteriori comme des petits «districts marshalliens»), et le desserrement organisé des activités ouvrières depuis la grande ville vers ces périphéries plus facilement régulées, expliquaient la spécificité industrielle de la petite ville, dont attestaient les travaux de J.-P. Laborie. Il n'est pas certain qu'il en soit encore ainsi, et la crise industrielle durable semble ramener de plus en plus la structure de l'emploi des bourgs et des petites villes vers une situation plus banale, avec en prime de forts taux de chômage: Tarare, La Tour du Pin, Ambérieu, Belleville-sur-Saône sont quelques-uns des exemples patents, en Région Urbaine Lyonnaise, de cette transformation en cours.

Or, dans le même temps, le fonctionnement métropolitain a pu faire venir dans ces unités urbaines en position de nouvelles grandes banlieues, et surtout autour et à partir d'elles, des populations nouvelles d'actifs bien intégrés au marché de l'emploi métropolitain. La présence de ménages au revenu généralement supérieur au revenu moyen des populations qui s'estiment «de souche», présentant souvent un profil familial (double salaire, jeunes enfants) et un mode de vie (loisirs associatifs, forte mobilité...) typiques des classes moyennes périurbaines, appelle un développement de certains services aux ménages, marchands (commerces, restauration, réparation automobile...) ou non marchands (services à l'enfance, animation culturelle, sportive, administration territoriale...). La fonction de reproduction sociale des bourgs et petites villes en marge métropolitaine s'en trouve notablement modifiée et développée.

Une forme renouvelée de division sociale du travail se met en place à travers ce qu'il est convenu d'appeler les emplois de proximité. D'un côté, les ménages récemment implantés, dont les emplois stables (d'où l'investissement résidentiel réalisé) se concentrent au cœur du bassin métropolitain. Hypermobiles, parfois hyperactifs, ces ménages sont demandeurs de multiples services, qui concernent soit la vie de la cellule familiale (garde d'enfants, ménage, entretien...), soit les activités de temps libre (clubs divers, ateliers dans le cadre des MJC, petite restauration rapide...). De l'autre, les ménages autochtones, plus ou

moins touchés par le recul de l'emploi productif traditionnel, donc à la recherche de solutions alternatives, pour le chef de famille, pour les jeunes actifs qui entrent sur le marché du travail, pour les femmes au foyer, etc. Compte tenu de leurs difficultés, et de leur faible mobilité, ils sont disponibles pour toute la gamme des emplois précaires (auxiliaariat, CES, CEV), voire de prestations non déclarées, si aisément adaptables aux besoins énoncés précédemment. La conurbanisation a donc créé les conditions, dans ces bourgs et petites villes, de la formation d'un marché de l'emploi bien particulier, dépendant à la fois des besoins en services des populations métropolitaines et des besoins de ressources des populations locales à faible mobilité, mais qui est très loin d'intégrer réellement les anciens chômeurs de la petite ville industrielle au système de la métropole.

Finalement, cette façon de mettre en regard le spatial (la «conurbanisation», comme étape nouvelle de la périurbanisation) et le social (la montée des emplois de reproduction sociale, comme avatar de la crise du modèle salarial issu du fordisme) nous conduit à remettre en cause l'univocité tant de l'étalement résidentiel que de la concentration de l'emploi métropolitain, tous deux dérivés du concept de «classes moyennes». De même que la notion de «secteur tertiaire» n'a pu s'utiliser, comme concept d'attente, que tant que les deux secteurs fondateurs de notre civilisation matérielle jouaient encore les premiers rôles dans la structuration socio-économique (par la production des richesses, par l'emploi, par l'organisation de l'espace, etc.), de même, celle de «classes moyennes» n'a pu avoir un sens qu'en regard d'une classe ouvrière et une bourgeoisie, ou d'un ensemble de groupes ouvriers et de groupes possédants, qui constituaient encore le couple pivot, et conflictuel, de la formation sociale. Si le tertiaire a explosé, conceptuellement parlant, pendant que sa réalité se diversifiait, il doit en advenir de même pour les «classes moyennes», pour ce qui concerne leur rapport à l'emploi comme pour ce qui est de leur territorialité. Même si cela excède largement les limites de notre recherche, il nous semble bien que les segmentations tant sociales que spatiales qui se font jour dans le monde des millions d'employés périurbains limitent considérablement les possibilités d'une réelle communauté de vie.

Martin Vanier

> Martin Vanier est maître de conférences en Urbanisme/Aménagement et en Géographie à l'Université Lumière-Lyon 2. Le collectif auteur de la recherche à partir de laquelle a été écrit cet article, qui est soutenu par le programme Ville et emploi du Plan urbain, comprend également **Franck Scherrer**, maître de conférences en urbanisme et aménagement et **Paul Boino**, **Virginie Bourdin**, **Emmanuelle Gallot** et **Mamadou Maïga**, géographes et (pour le dernier) sociologue, allocataires de recherche et doctorants au sein de l'équipe «Villes: espaces et sociétés» qui regroupe les chercheurs de l'Institut d'Urbanisme de Lyon. Cette équipe, composante du laboratoire «Ville, Environnement, Société» (UMR CNRS 5600), travaille sur l'articulation entre politiques et dynamiques urbaines et plus particulièrement sur les enjeux de la planification urbaine du commerce et des services urbains.