

Séance 3

Vers d'autres manières d'habiter l'espace périurbain

Document 1 : L'étalement urbain

A. Christophe Morvan, 35 ans, marié et père de trois enfants, habite un pavillon de 140m² à Montrevault, petite localité rurale au cadre de vie agréable du Maine-et-Loire à 35km de Nantes. Lorsqu'il a quitté la métropole, voilà cinq ans, Christophe Morvan n'avait pas le choix. « *Je gagne 1 400€ par mois, ma femme plus ou moins 1 000€. Impossible d'acheter à Nantes...à 2600€ le m² ».*

D'après Thierry Ballu, *Ouest France*, 20 janvier 2011.

B. Les rituels embouteillages de fin d'après-midi sur le périphérique ou aux sorties de la ville en témoignent : Nantes sature de ses migrations pendulaires. Et la mise en service de nouveaux transports collectifs, comme la ligne 4 de BusWay¹, ne changera pas grand-chose. La ville telle qu'elle est conçue n'est pas en capacité d'absorber la progression du trafic que génère l'augmentation régulière de la population dans un cercle de plus en plus étendu autour de Nantes. Pour les experts, la solution passe par l'invention de logements plus nombreux et plus agréables en centre-ville, par une revitalisation des gros bourgs qui entourent Nantes et par la mise en service de nouveaux réseaux de transports collectifs. Les élus se sont donc donné comme priorité de limiter cet éclatement urbain, pour éviter le grignotage galopant du territoire, dévoreur d'équipements, de réseaux de transports.

D'après Philippe Dossal, « Une nouvelle façon d'habiter et de circuler », dans *Le Point*, 17 janvier 2007

1. Bus guidé au sol.

Document 2 : Une initiative pour densifier les villes. (Foucher)

Construire des maisons autrement

Il est possible de **construire des logements individuels qui consomment peu d'espace**, qui répondent à des besoins d'indépendance et qui proposent des espaces extérieurs privés de qualité.

À Courtry, une nouvelle façon de penser les maisons mitoyennes.



La ville de Courtry, située à 20km de Paris, a fait construire des maisons individuelles mitoyennes bénéficiant toutes d'un jardin et organisées pour préserver l'intimité des habitants. Avant, le site était occupé par un terrain de pétanque, une salle fabriquée et un ancien marché couvert désaffecté.

Les arbres existants ont été conservés et des matériaux biosourcés (bois, isolants, végétaux...) ont été utilisés pour la construction des maisons.

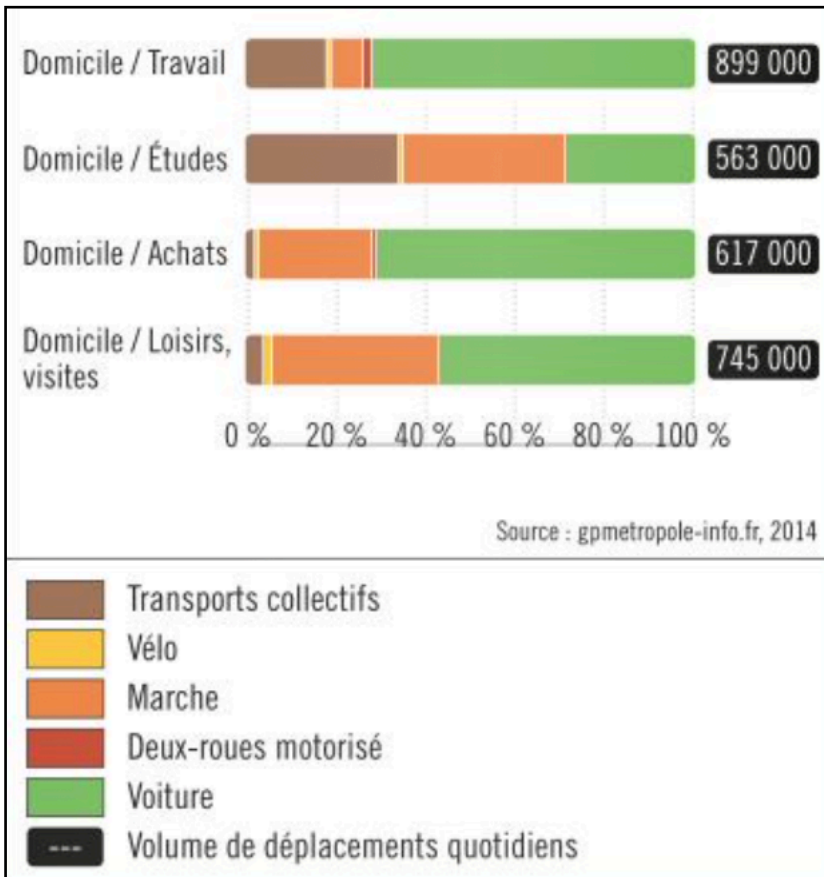
Extrait du rapport de l'ADEME : *Quelles villes pour demain?* Février 2018.

Document 3 : L'étalement urbain (Foucher)

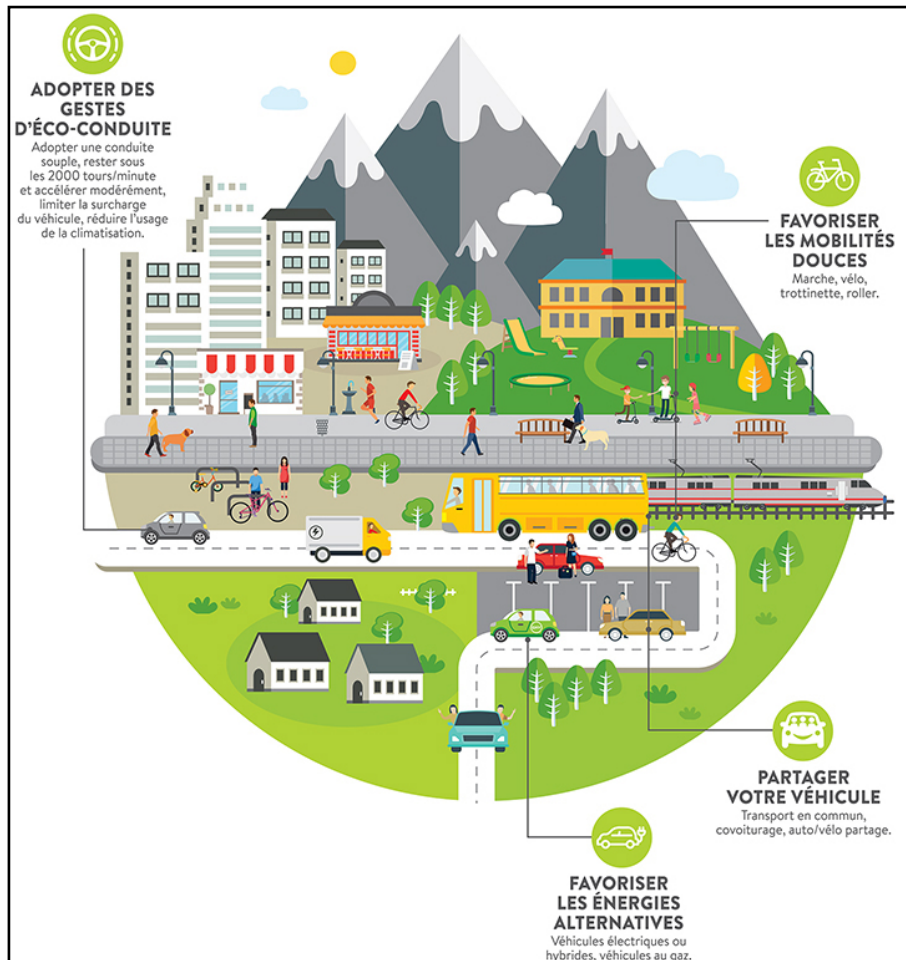


Commune de La Tour de Savagny, région Auvergne-Rhône-Alpes

Document 4 : Répartition des déplacements des périurbains en 2014 (Belin Éducation)



Document 5 : Agir lors de nos déplacements. Atmo : observatoire pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes. (Belin Éducation)



Document 6 : Le périurbain, un « espace choisi » mais parfois aussi un « espace subi ». (Delagrave, page 83)

Le géographe Laurent Chalard distingue deux espaces périurbains : l'un, « choisi » et proche de centre-ville, abrite des population aisées. L'autre, plus éloigné et « subi », est composé de classes moyennes plus fragiles et très dépendantes de l'automobile. D'après lui, ce sont, en partie, les habitants de ce second espace qui ont fait entendre leur colère au sein des « gilets jaunes » en 2018.

Le lieu de résidence est « subi » dans le sens où le coût de foncier de plus en plus élevé au coeur des métropoles (petites ou grandes) et dans leur périphérie proche a contraint depuis le début des années 2000 de nombreux ménages des classes moyennes basses (ouvriers et employés) à accéder à la propriété en maison individuelle à des distances de plus en plus lointaines du centre-ville et de leur lieu de travail, c'est-à-dire à plusieurs dizaines de kilomètres, continuant à la forte expansion des zones d'influence des métropoles pour les trajets domicile-travail. Les communes dans lesquelles s'installent ces nouvelles populations d'actifs sont, bien souvent, de petits villages dépourvus de tout commerce, de tout service, de tout équipement, de tout transport en commun. Il s'ensuit que la quasi-totalité des actes de la vie quotidienne nécessite le recours systématique à la voiture individuelle, que ce soit pour aller travailler, pour emmener ses enfants à l'école, pour faire ses courses, pour se divertir ou se cultiver, pour rencontrer ses amis, pour se rendre chez le médecin, pour effectuer des démarches administratives. L'automobile, qu'ils possèdent souvent en double exemplaire, constitue donc l'élément primordial du fonctionnement de ces ménages : sans elle, leur vie deviendrait un véritable cauchemar.

Source : Laurent Chalard, « L'Espace périurbain subi », angle mort de la politique territoriale de Macron », 27 novembre 2018, www.lefigaro.fr

M. Van Eeghem

Document 7 : Le développement des moyens de transport

La généralisation de l'automobile individuelle constitue un facteur important d'étalement urbain. En France, depuis les années 1960, le temps de déplacement par personne et par jour n'évolue presque pas. En revanche, la distance parcourue quotidiennement a été multipliée par deux et demi. Ces progrès n'ont pas fait gagner du temps mais de l'espace. La vitesse de déplacement a augmenté par la conjonction de l'effort financier des ménages pour se procurer un voire plusieurs véhicules individuels, des innovations techniques des constructeurs automobiles, du bas coût de l'énergie, du réseau performant fourni et financé par la puissance publique. En raison du maillage dense de voies rapides aménagées dans l'espace périurbain, la durée du déplacement augmente moins vite que sa longueur géographique et facilite l'extension périurbaine, surtout à proximité de ces voies.

La forme des villes résulte donc pour une bonne part d'un système de mobilité qui a tendu à son étalement et à sa fragmentation géographique. Le périurbain est le résultat territorial de la vitesse croissante de déplacement.

Source : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/periurbanisation/3-les-facteurs-de-la-periurbanisation/>