

**Le périurbain,
un territoire vulnérable ?**

Jean-Marc Offner

Thedate Libourne 18-19 septembre 2025

Deux vulnérabilités

Des territoires ignorés (niés ou dénigrés)
*Qui se préoccupe de l'avenir du périurbain,
espace stratégique de la transition ?*

Des vies mobiles périurbaines piégées
par les paradoxes automobiles
*Quels nouveaux modèles de mobilité ?
Quelle gouvernance pour les développer ?*

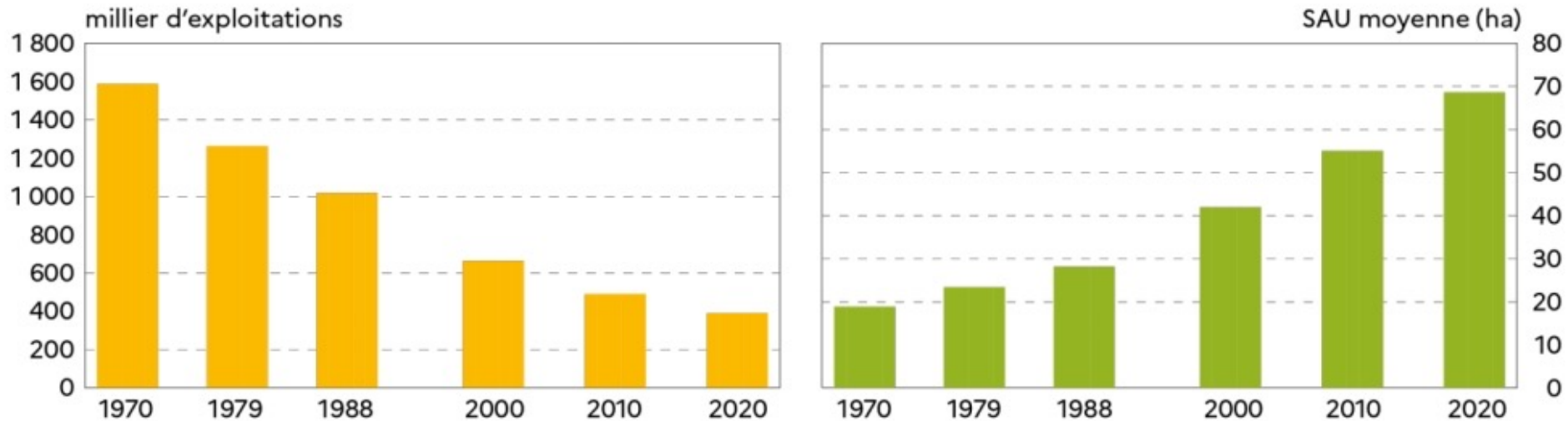
Une (courte) histoire française du périurbain

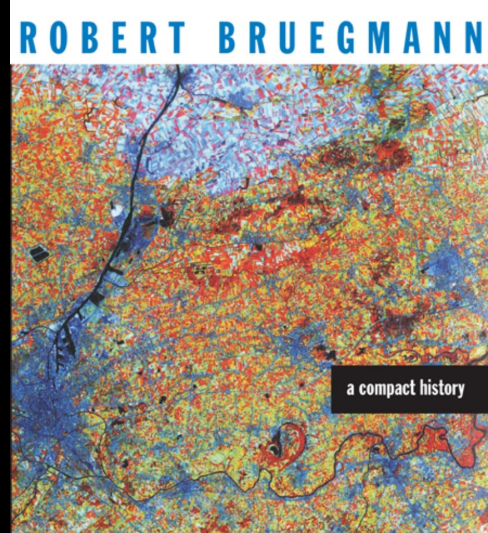
Singularités hexagonales



La fin des paysans

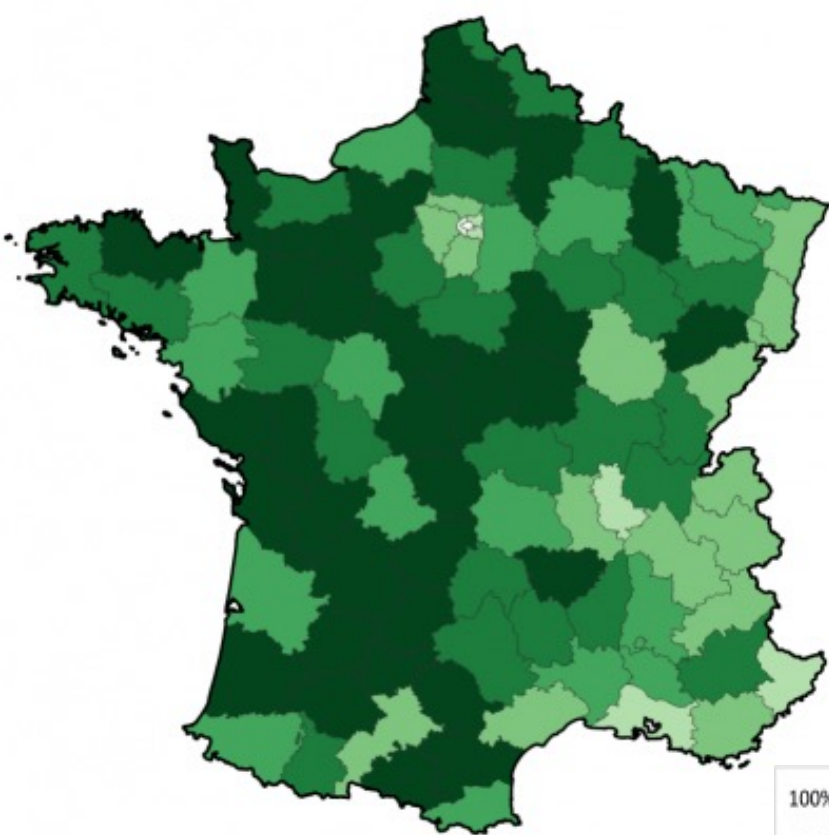
Évolution du nombre d'exploitations et de la SAU moyenne





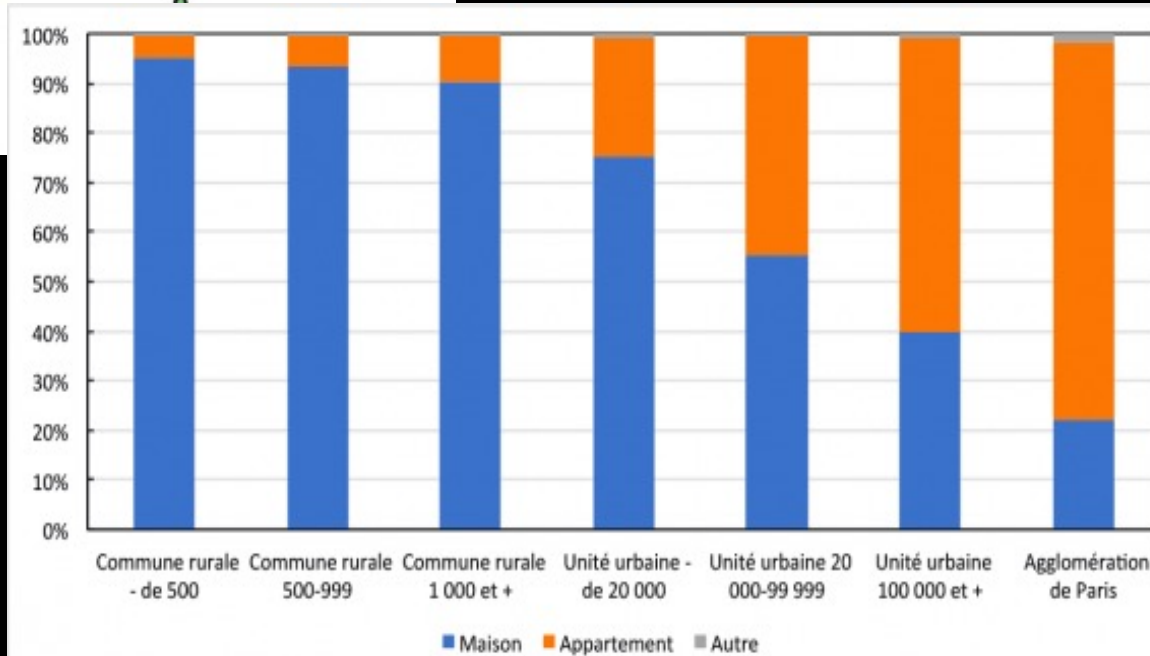
USA ≠ France





Part de maisons parmi les résidences principales, en 2015, par département (en %)

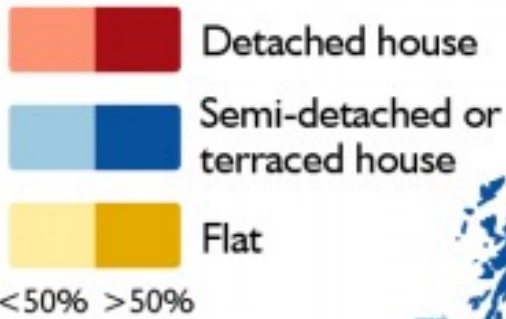
- 0,9 (1)
- 12,2 (1)
- 22,7 à 40 (5)
- 40 à 55 (18)
- 55 à 65 (16)
- 65 à 75 (23)
- 75 à 87,7 (32)



propriétaire de ma maison pour **15 euros** par jour.®

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DU LOGEMENT ET DE LA VILLE

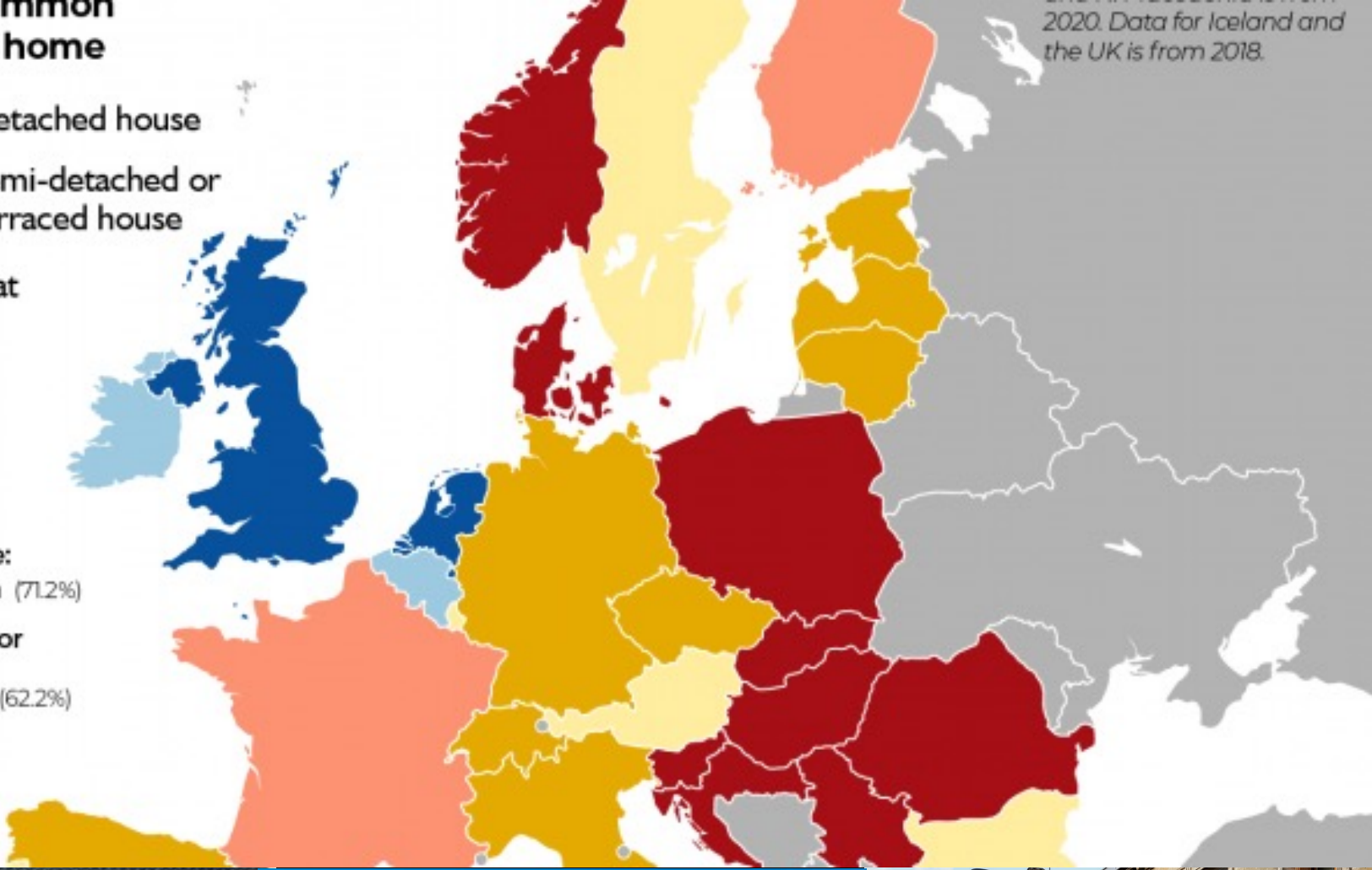
Most common type of home



2020. Data for Iceland and the UK is from 2018.

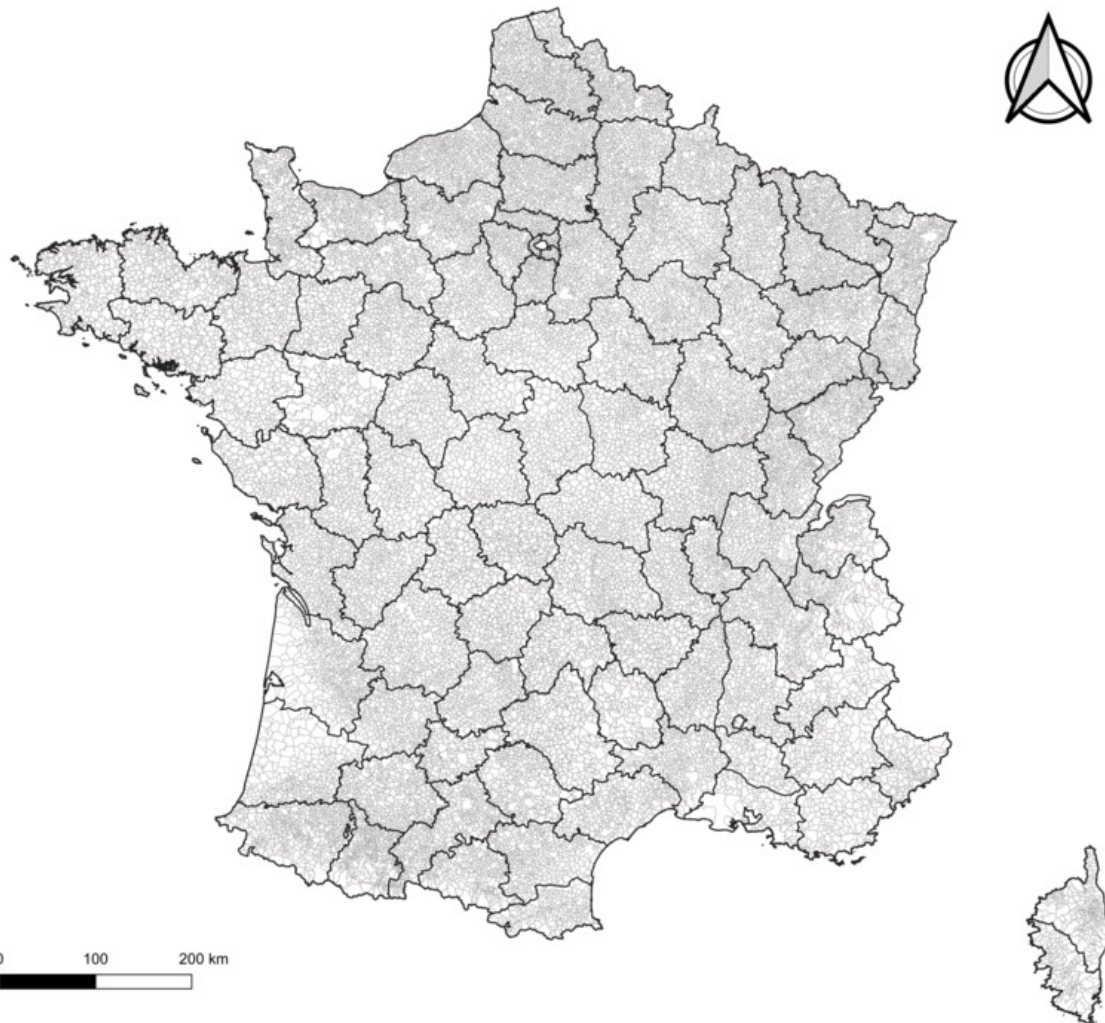
Highest %

- Detached house:
 N. Macedonia (71.2%)
- Semi-detached or terraced house:
 Netherlands (62.2%)
- Flat:
 Spain (65.7%)



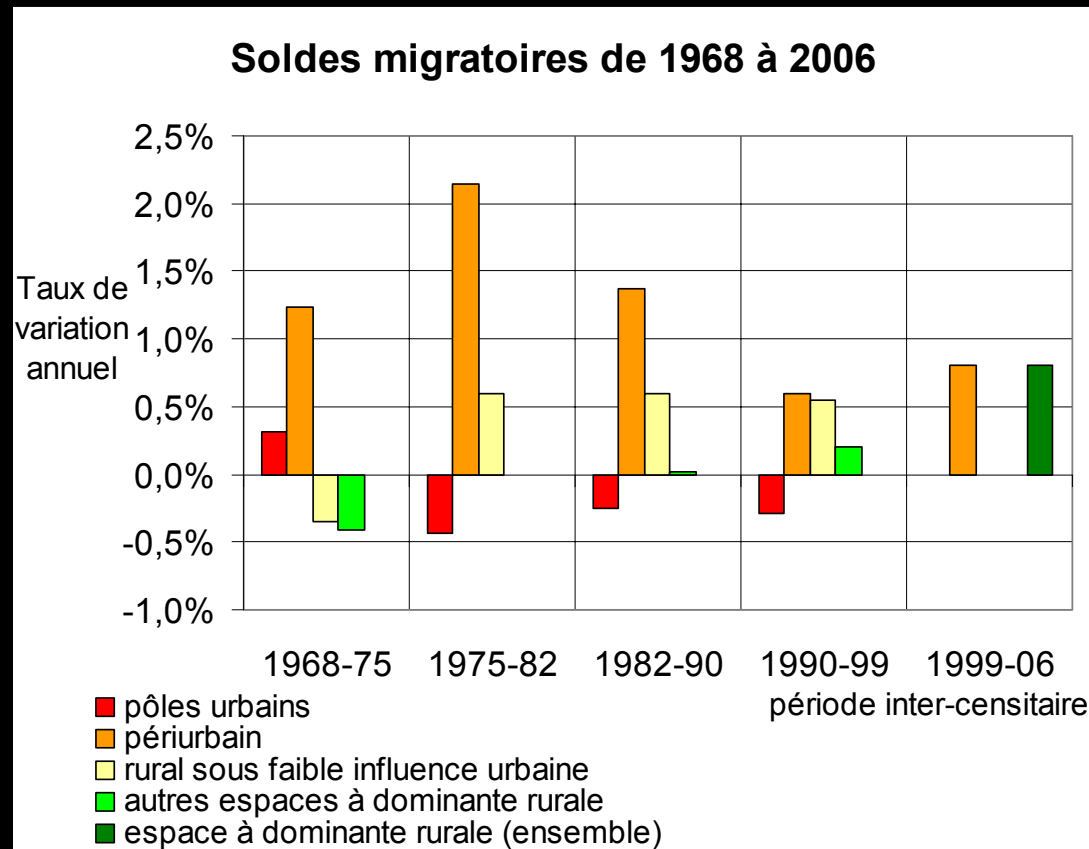
Décisions fragmentées...

...un étalement émiétté, mité

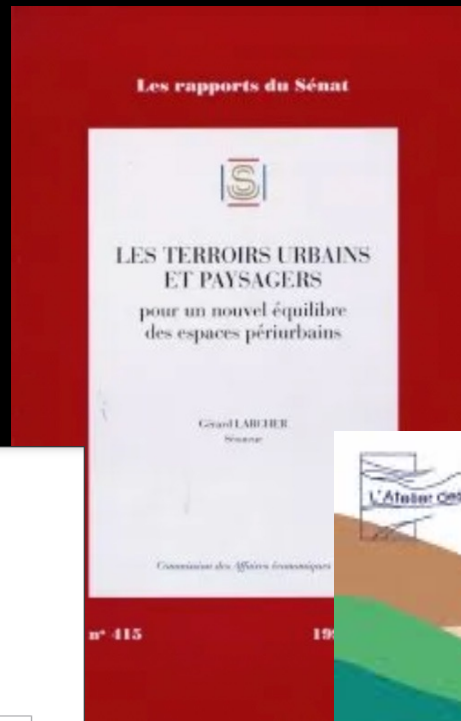
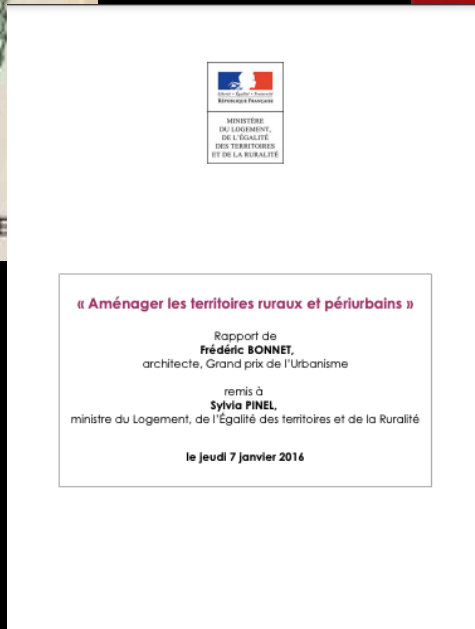
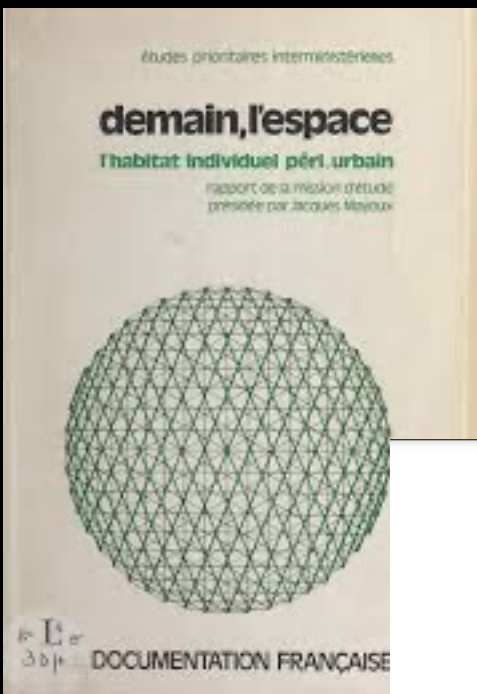


La fabrique du périurbain

- Halte aux grands ensembles
- Maisons individuelles
- Une France de propriétaires
- Baby-boom
- LOF, terres agricoles
- Routes des départements
- Automobile / vitesse
- Hypermarchés



Entre déni et dénigrement une chronologie idéologique



Années 1970

Le périurbain comme projet

Années 1980-1995

Le périurbain oublié

Années 1995-2010

Territoires périurbains en débats

Années 2010

Expertises périurbaines en développement

Années 2020

Destinées périurbaines, entre exode urbain et Zan

ANNÉES 1970

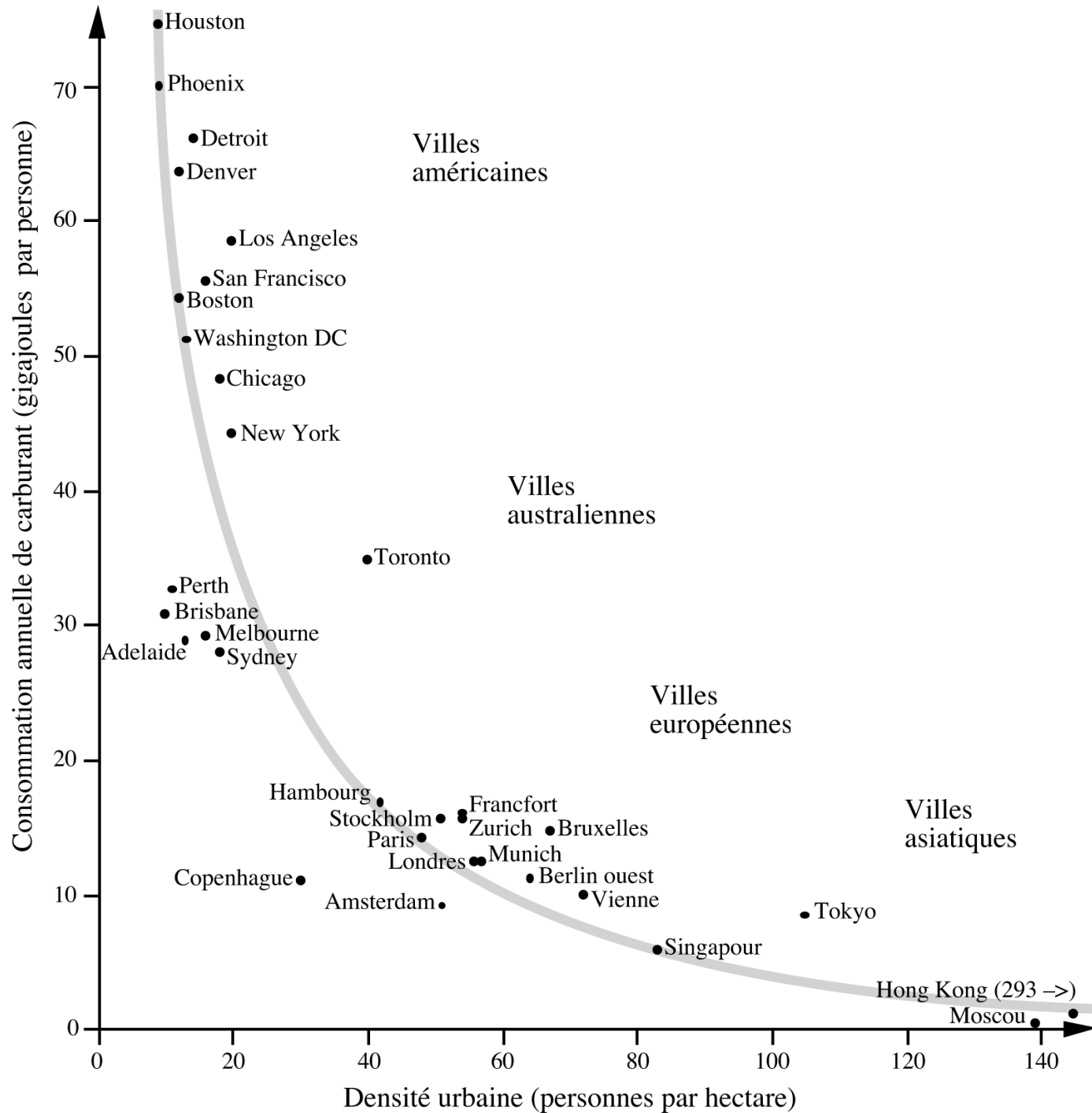
LE PÉRIURBAIN COMME PROJET



ANNÉES 1980-1995 LE PÉRIURBAIN OUBLIÉ



- 1989 *Cities and automobile dependence,*
P. Newman et J. Kenworthy
- 1992 Conférence de Rio
- 1994 Charte d'Aalborg,
1^{ère} conférence européenne
sur les villes durables



Années 1995-2010

Territoires périurbains en débats

- 1994-96 Insee, nouveaux zonages en aires urbaines
Thomas Le Jeannic
- 1997 *La ville émergente*, Geneviève Dubois-Taine et Yves Chalas
- 1998 *Rapport d'information sur la gestion des espaces périurbains*,
Gérard Larcher, Sénat.
- 1999 Colloque au Sénat sur les espaces périurbains :
Ville et campagne ensemble
- 1998 *Les campagnes urbaines*, Pierre Donadieu
- 2000 Loi Solidarité et Renouvellement Urbains
- 2003 *Périurbain : le choix n'est pas neutre*, Jacques Lévy
- 2004 *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?* M. Berger
- 2004 *La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation*, Esprit
- 2006-2008 *Les nouvelles ruralités à l'horizon 2030*, programme Inra
- 2010 *La France moche*, couverture de Télérama



LA FRANCE
PÉRIURBAINE
 A-T-ELLE ÉTÉ ABANDONNÉE ?



Années 2020
 Destinées périurbaines
 entre exode urbain et Zan

$$\left(\frac{\text{Building} - \sqrt{\text{Tree}}}{\sqrt{\text{Tree}} \pi} - \frac{\sqrt{\text{Tree}}}{\text{Factory}} \right) \times \int e^{-\frac{\text{Building}^2}{\text{Tree}} ds} +$$

$$\left(\frac{\text{Building}^2 \times \sqrt{2} \pi}{\pi \text{Tree}} \right) \times \sqrt{\text{Tree} \text{Building}^2} = ?$$





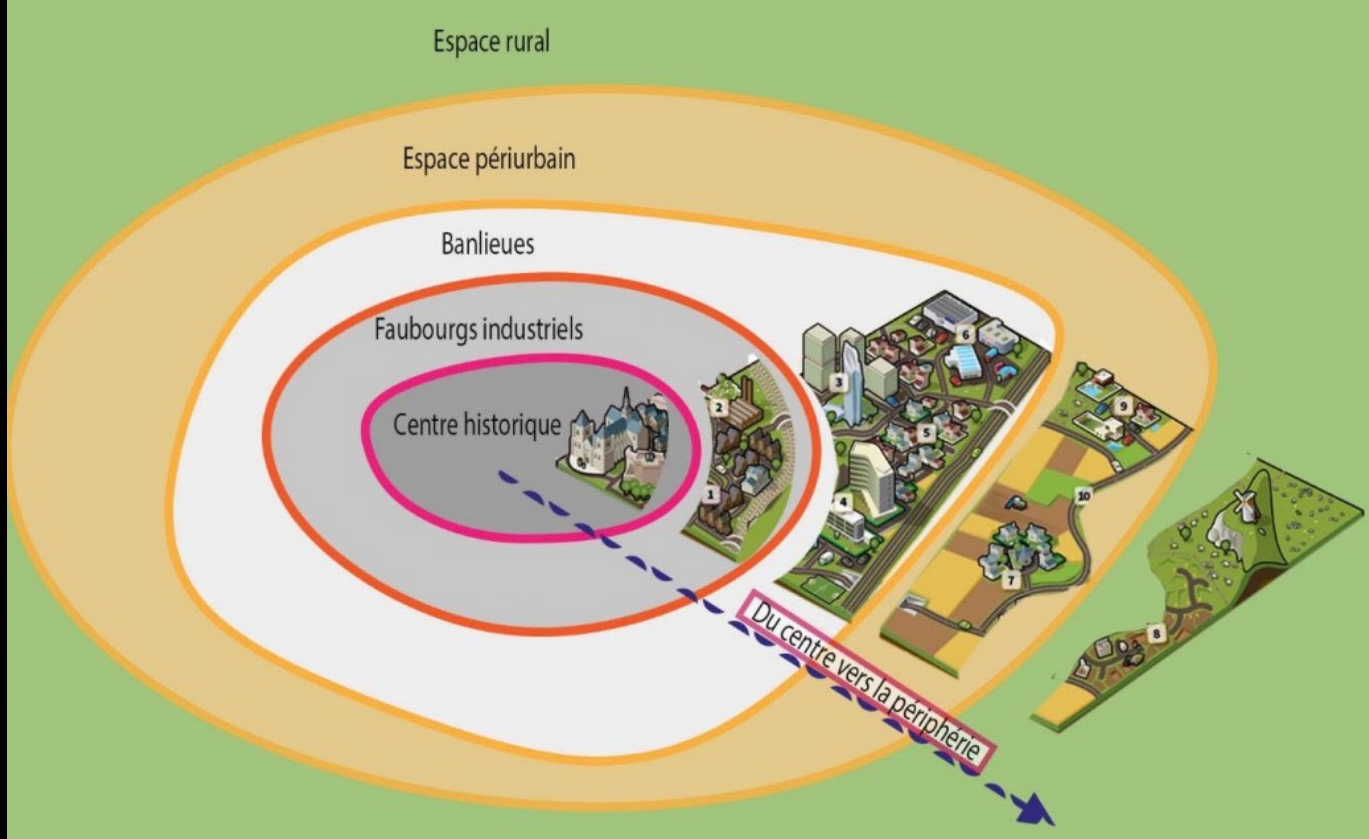
« L'habitat périurbain :
en période de crise,
une solution à la
survie des citadins »

Yona Friedman

L'espace périurbain constitue un enjeu majeur, au carrefour de deux tendances contradictoires de la société : d'une part le courant hyper-industriel (suréquipement ménager, individualisme); d'autre part, le courant « retour à la nature ». Face à la crise, l'habitat périurbain se développe et se transforme : le secteur « quaternaire » croissant, l'autogestion, les petites communautés, le développement du secteur non marchand le caractérisent désormais. Devenu zone de sécurité autour des villes, pourra-t-il nous sauver des attaques de notre propre économie ?

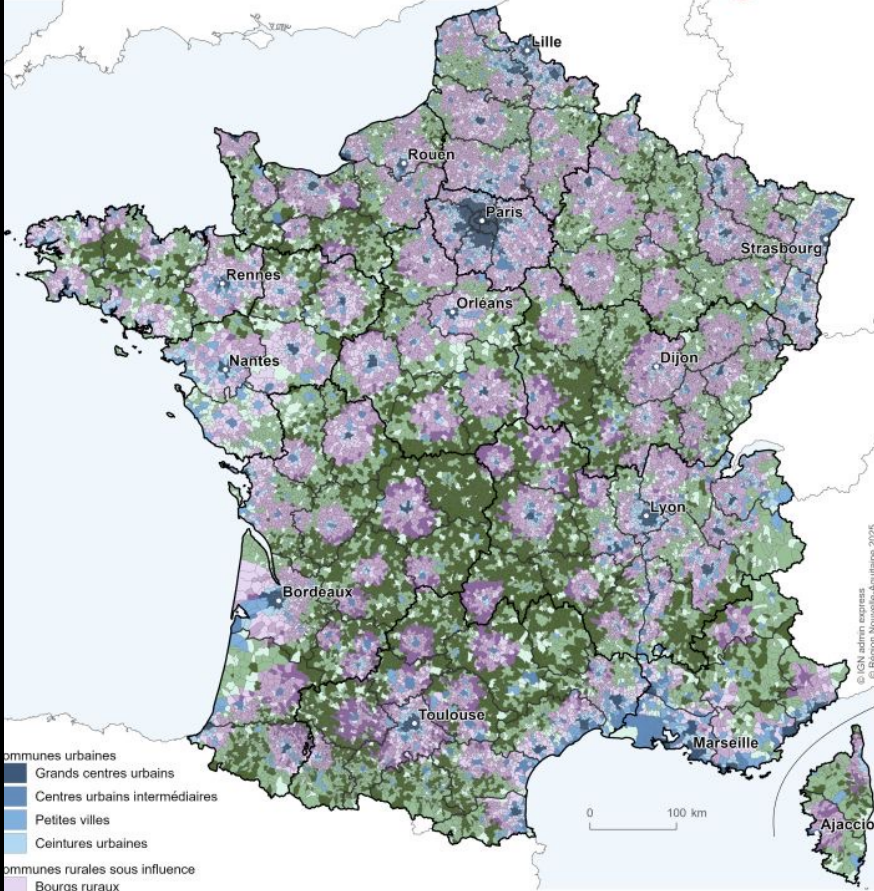
Qu'est-ce que le périurbain ?







Communes urbaines, rurales sous influence et rurales autonomes



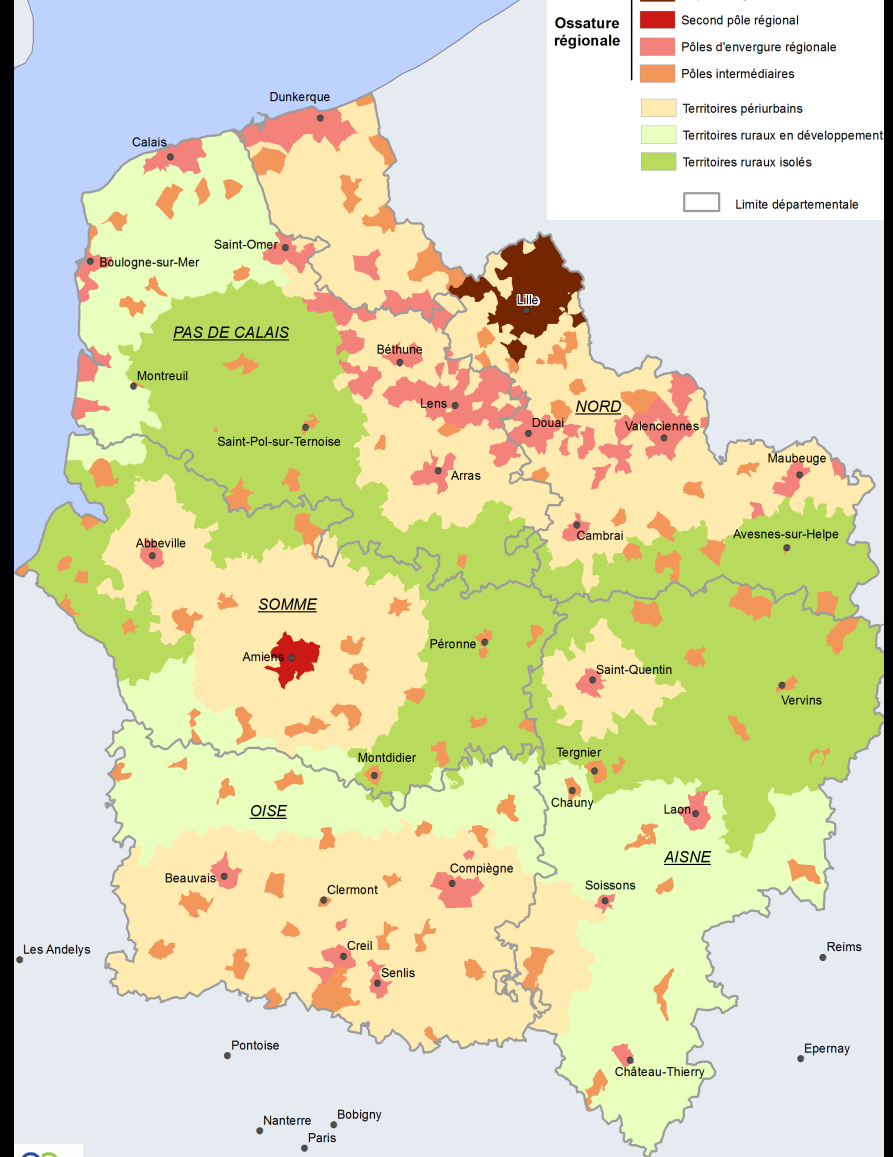
- Communes urbaines**
 - Grands centres urbains
 - Centres urbains intermédiaires
 - Petites villes
 - Ceintures urbaines
- Communes rurales sous influence**
 - Bourgs ruraux
 - Rural à habitat dispersé
 - Rural à habitat très dispersé
- Communes rurales autonomes**
 - Bourgs ruraux
 - Rural à habitat dispersé
 - Rural à habitat très dispersé
- Département
- Région

Source : INSEE, 2024
Traitements DATAR - DITEP

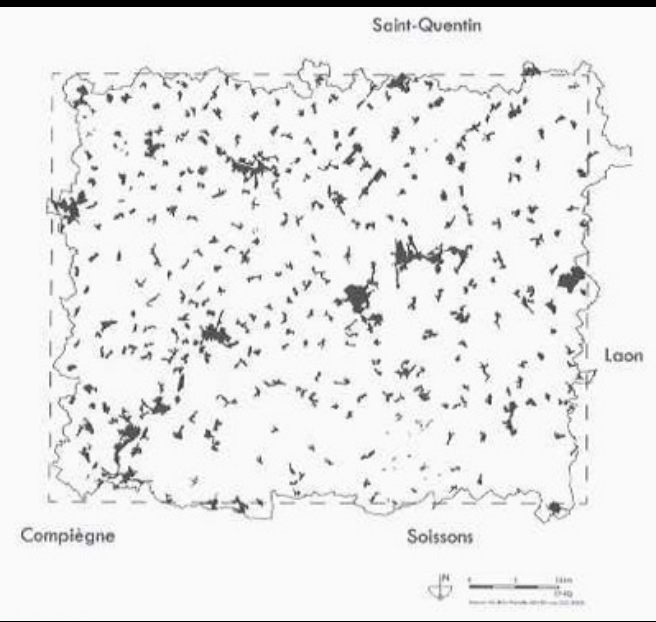
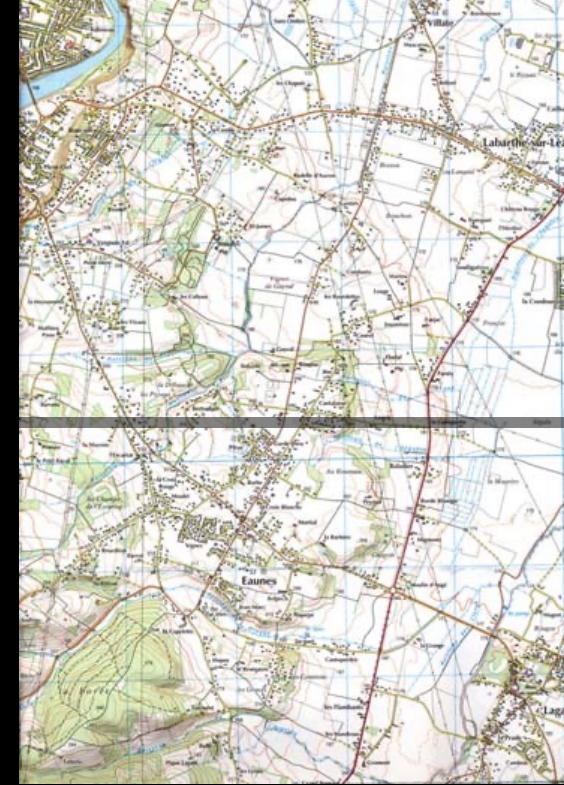
Typologie de l'ossature régionale de l'espace périurbain et rural

Typologie

- Capitale régionale
- Second pôle régional
- Pôles d'envergure régionale
- Pôles intermédiaires
- Territoires périurbains
- Territoires ruraux en développement
- Territoires ruraux isolés
- Limite départementale



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040



Périurbain satellitaire,
réticulaire, émiétté, diffus

Idées reçues sur le périurbain

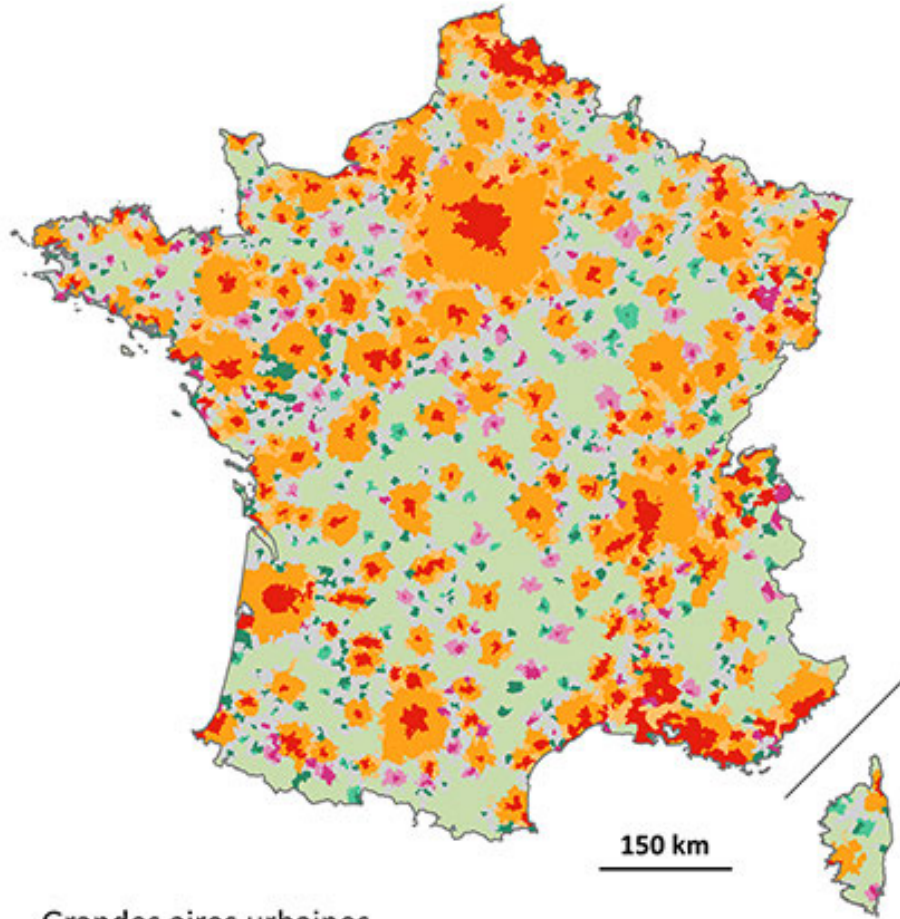
- Pas de « chassés de la ville »
- Pas (que) des familles des classes moyennes avec enfants
 - > *Un périurbain mature (trajectoires résidentielles variées)*
 - > *Une mosaïque sociale*
- Pas que des lotissements et des hypermarchés
 - > *Un patchwork spatial, de l'agriculture, de l'activité...*
- Pas que du bétonnage
 - > *De la biodiversité et des sols de qualité*
- Pas que de l'entre-soi (repli, clubbisation)
 - > *Des solidarités de proximité, des espaces publics*
- > Débats sur coûts individuels et collectifs de la fabrique périurbaine
- > Du ni-ni au mi-mi...

Invisibilité politique, sociale, technique

- Le déni
au nom de la lutte contre l'étalement urbain
- La faiblesse de l'expertise
- Peu de porteurs d'intérêts privés
- L'absence de porte-parole politiques
- Des habitants sans « conscience de classe »

- L'ignorance statistique

Zonage en aires urbaines [Insee, 2010]



Grandes aires urbaines

- Grands pôles urbains (Gp)
- Couronnes des Gp
- Communes multipolarisées

■ Autres communes multipolarisées

■ Communes isolées hors influence des pôles

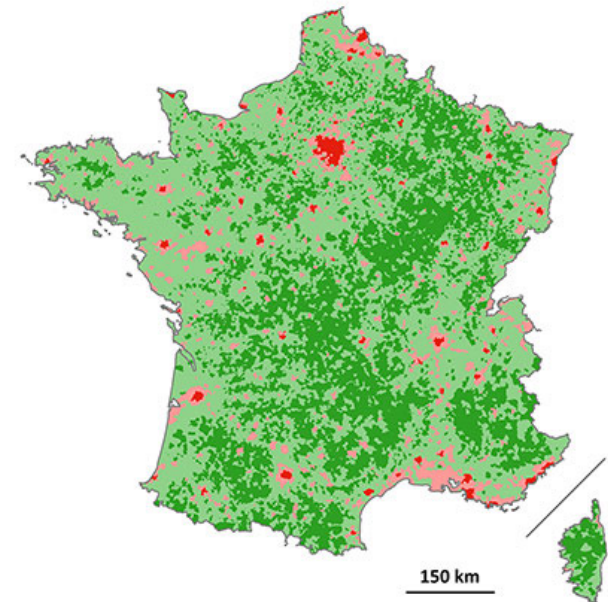
Autres aires

- Pôles moyens (Pm)
- Couronnes des Pm
- Petits pôles (Pp)
- Couronnes des Pp

Source : Insee, recensement de la population 2008

Un *tiers espace* plus ou moins bien caché

Grille communale de densité [Insee, 2015]



- Communes densément peuplées
- Communes de densité intermédiaire
- Communes peu denses
- Communes très peu denses

*Pour résoudre les problèmes de mobilité :
le transport collectif !*

Contre la crise du logement : tous propriétaires !

Il faut lutter contre l'étalement urbain !

Pas de vivre-ensemble sans mixité résidentielle !

La proximité refonde les liens sociaux et politiques !

*Pour mieux gérer les territoires, changeons leur
périmètre !*

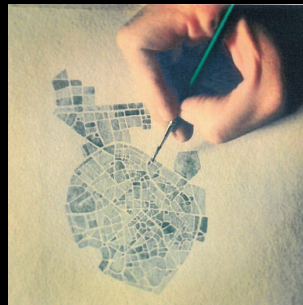
L'architecture fait la ville !

**ANACHRONISMES
URBAINS**

JEAN-MARC OFFNER

Avenirs périurbains

*Qui se préoccupe de l'avenir des territoires périurbains,
espaces stratégiques de la transition écologique ?*



2ème vulnérabilité

Des vies mobiles périurbaines piégées par
les paradoxes automobiles
De l'indépendance à la dépendance ?

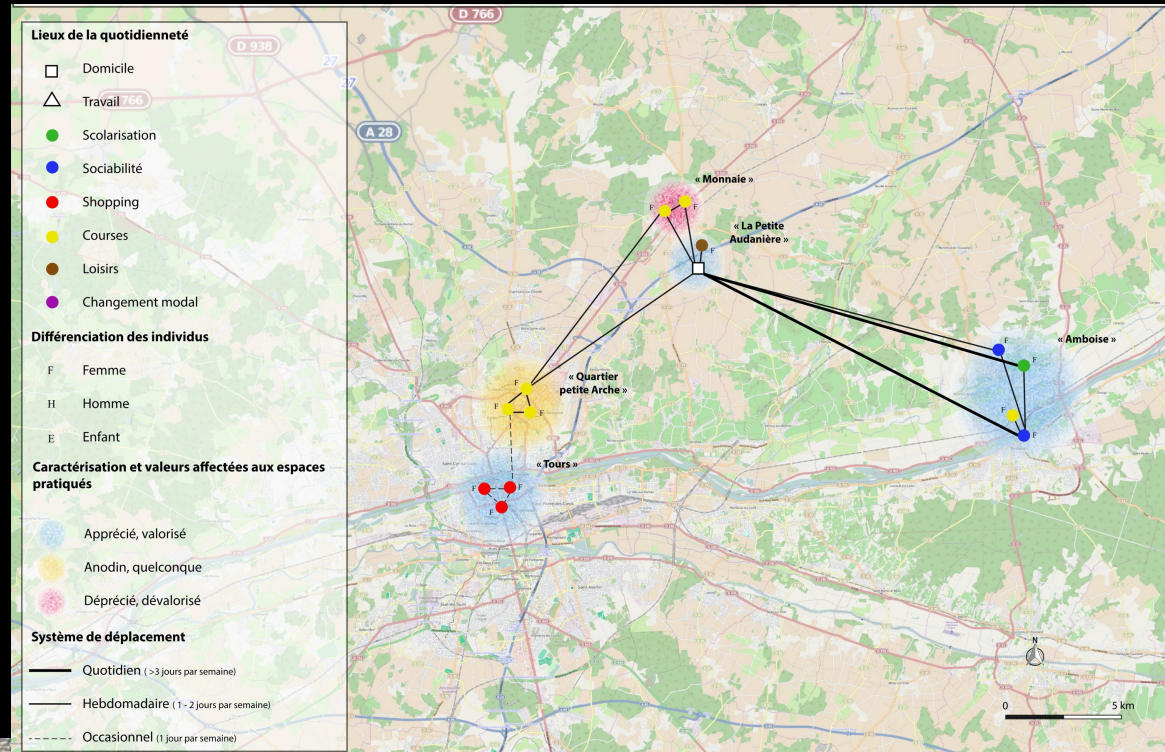


*Un formatage
automobile
de la fabrique
périurbaine
(années 1960...)*

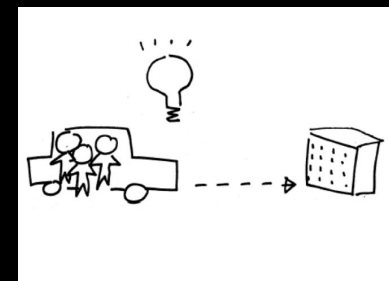


PÉRIURBAIN : LA « BONNE DISTANCE » ?

LA VITESSE NE FAIT PAS
GAGNER
DU TEMPS
MAIS DE L'ESPACE



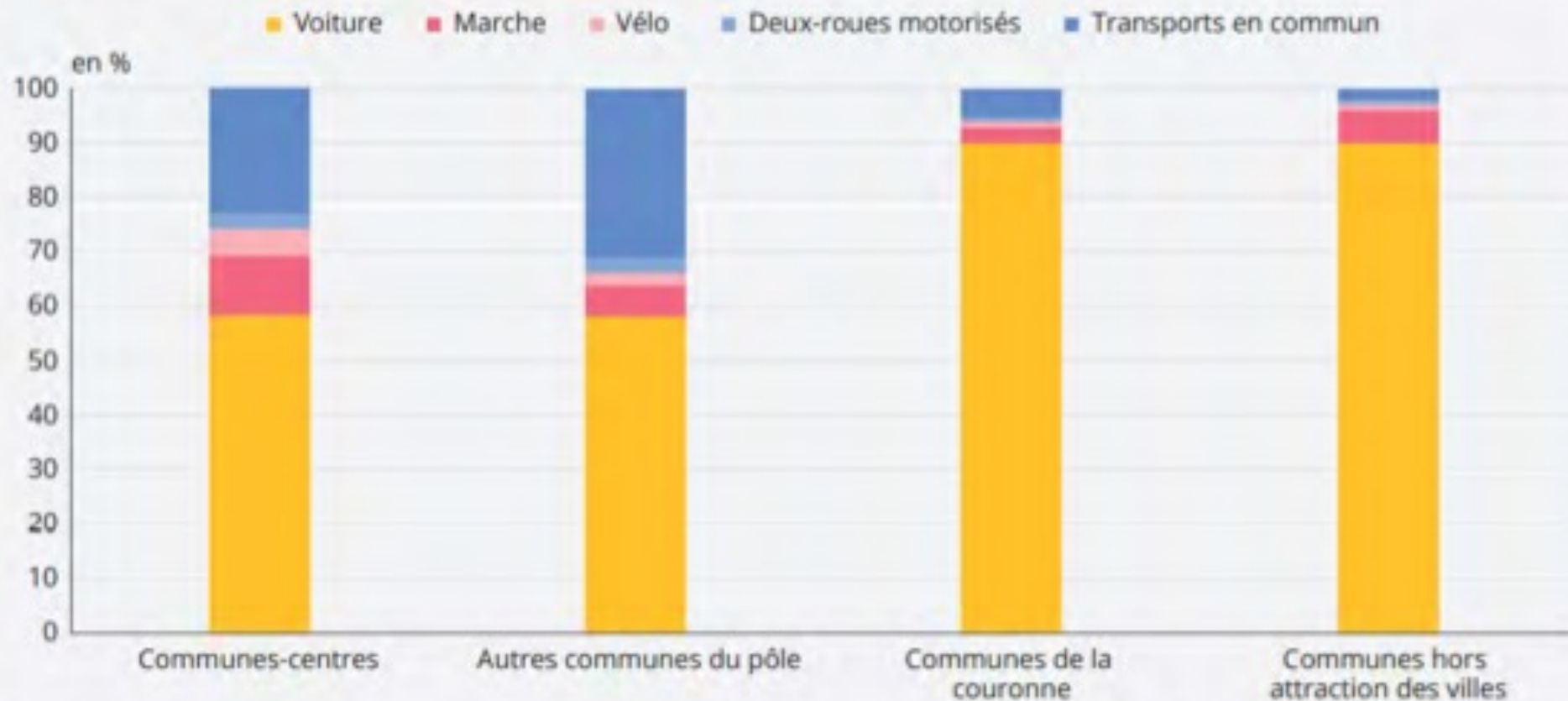
À bonne distance de la ville,
à juste distance
des voisins



*Ici, la vie était une affaire de trajets (...).
Chaque désir induisait une distance,
chaque plaisir nécessitait du carburant.
A force,
on en venait à penser comme une carte routière.
Les souvenirs étaient forcément géographiques.*

Nicolas Mathieu, *Leurs enfants après eux*, 2018

Mode de transport DT : la voiture !



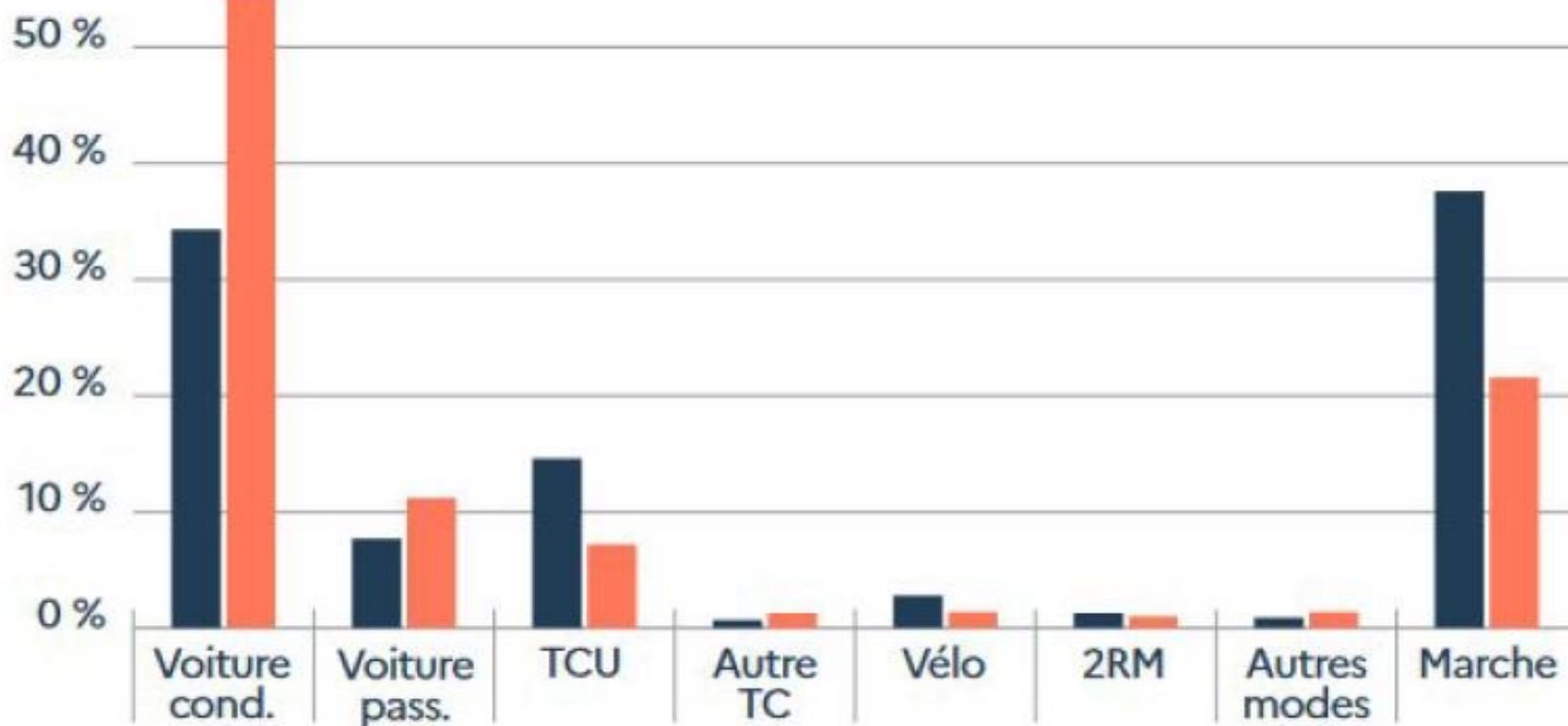
Lecture : en 2017, 3 % des personnes en emploi habitant dans la couronne de l'aire d'attraction d'une ville vont au travail à pied.

Champ : France hors Mayotte, personnes en emploi de plus de 15 ans se déplaçant pour se rendre au travail, trajet inférieur à 150 kilomètres.

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire.

La voiture et la marche...

...modes dominants



● Centre

● Périphérie

Parts modales selon le lieu de résidence.

: 11 ans et plus de la BU 2020 restreinte.

Une forte dépendance à l'autosolisme par manque d'alternatives...

9 habitants sur 10
disposent d'une voiture



8 Français sur 10
au niveau national

1 habitant sur 2
possède deux voitures
ou plus



1 Français sur 3
au niveau national

1 habitant sur 4
déclare n'avoir aucun service
de mobilité à proximité



... et qui touche les plus précaires

**Ont-ils le choix d'une
autre mobilité ?**

Part des
habitants qui
pensent avoir
le choix entre
différents modes
de transport

Cadres **46%**



Ouvriers **32%**



**Une dépense
conséquente**

Part des habitants
qui consacrent
plus de 150 €
de dépenses
de carburant
par mois

22%
des habitants



16% au niveau national

Comprendre la « précarité mobilité »

DEUX CAS DE FIGURE QUI MÈNENT
À LA « PRÉCARITÉ MOBILITÉ »

1

Trois situations distinctes
et complémentaires :

2

Une situation où les concernés
ne possèdent...



QUELS TERRITOIRES SONT CONCERNÉS ?

Parmi eux : **7,6 millions**
vivent dans le périurbain

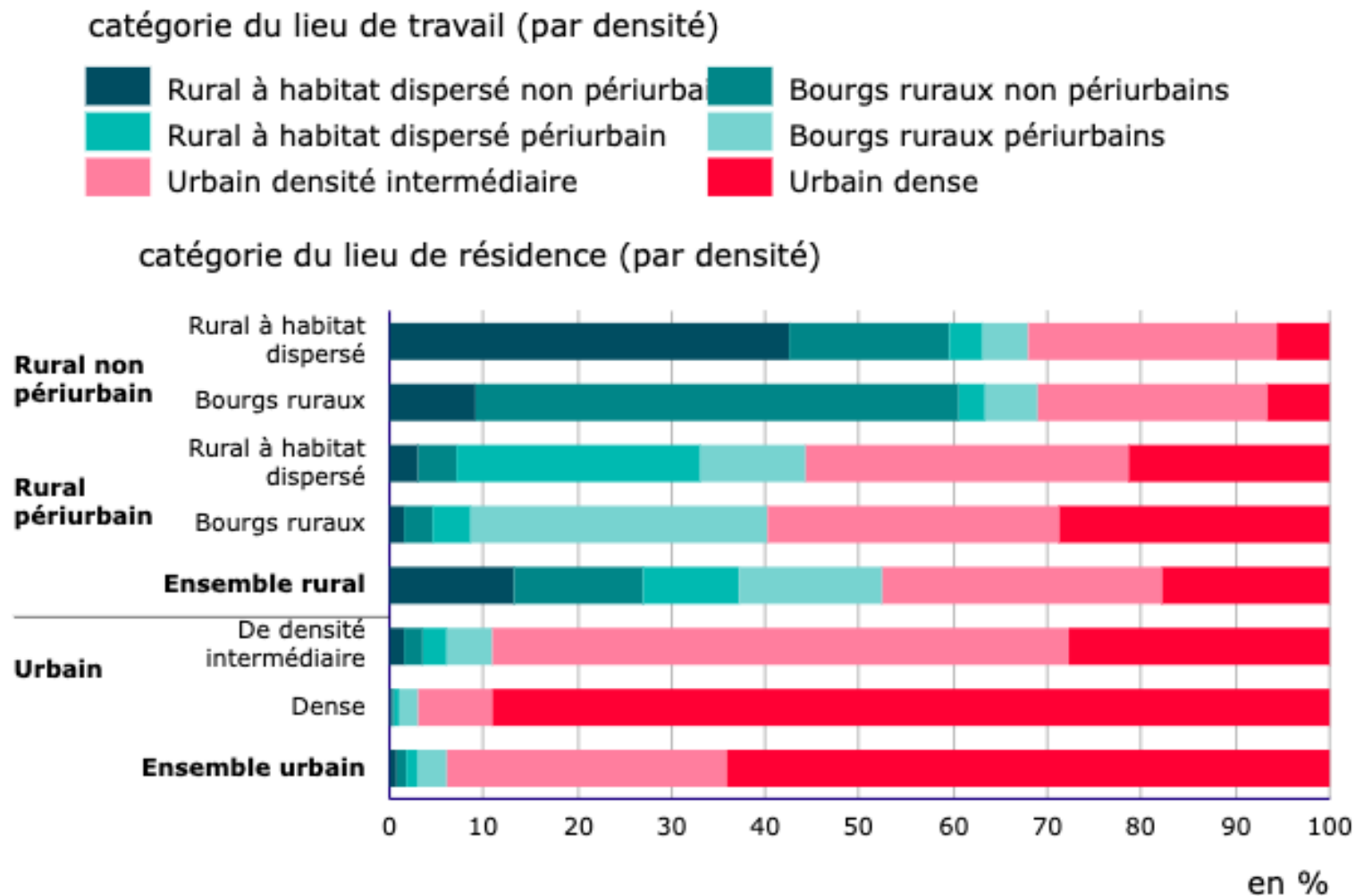
Aujourd'hui,
13,3 millions
de Français en
situation de
« précarité
mobilité »



Une question
de mobilité
inclusive
spécifique ou
un problème
général ?

Un péri-urbain plus autonome ?

Figure 2 – Répartition des actifs en emploi selon la catégorie de densité de leur lieu de résidence et de leur lieu de travail en 2019



Des bassins réseaux de vie

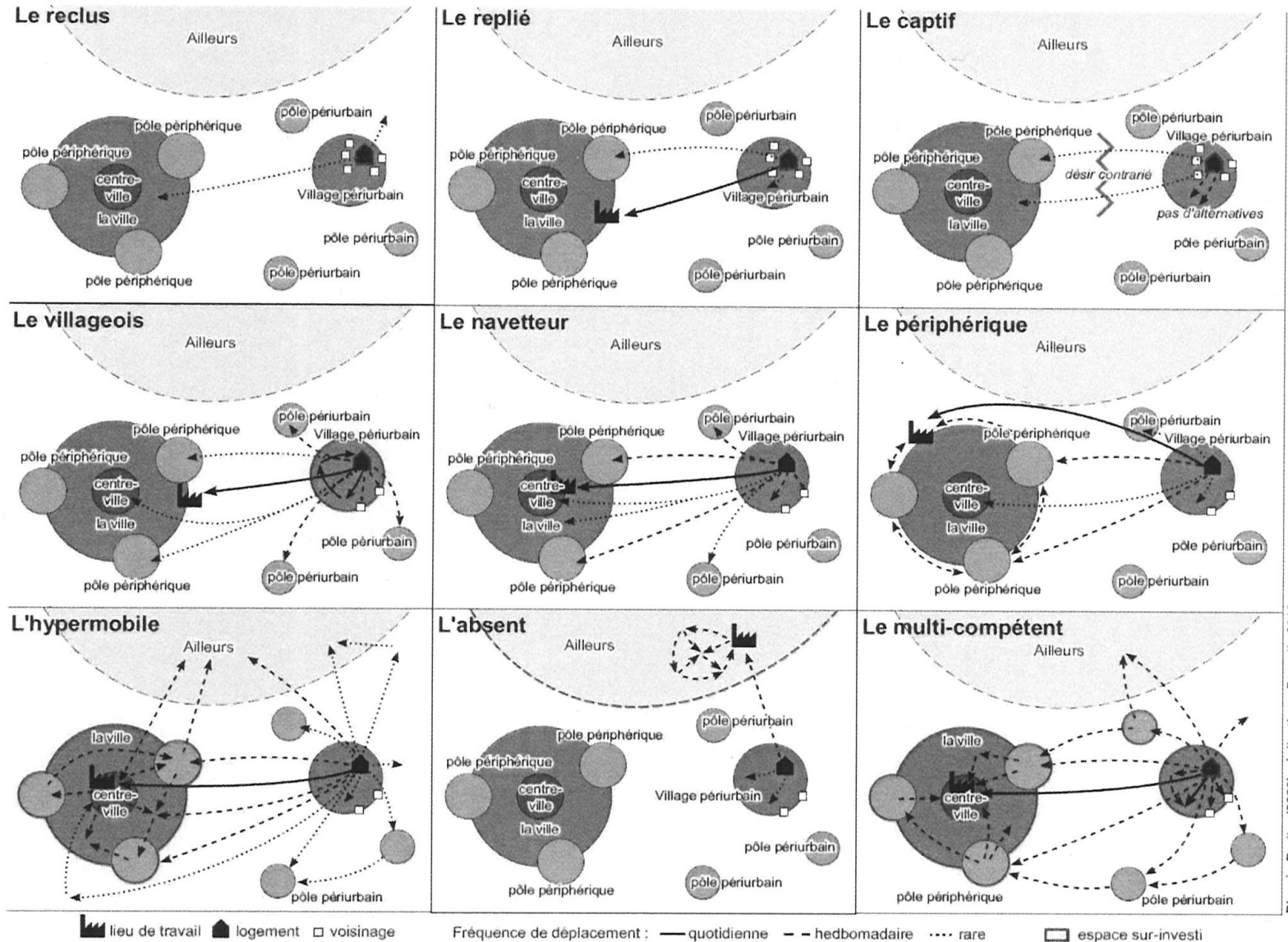
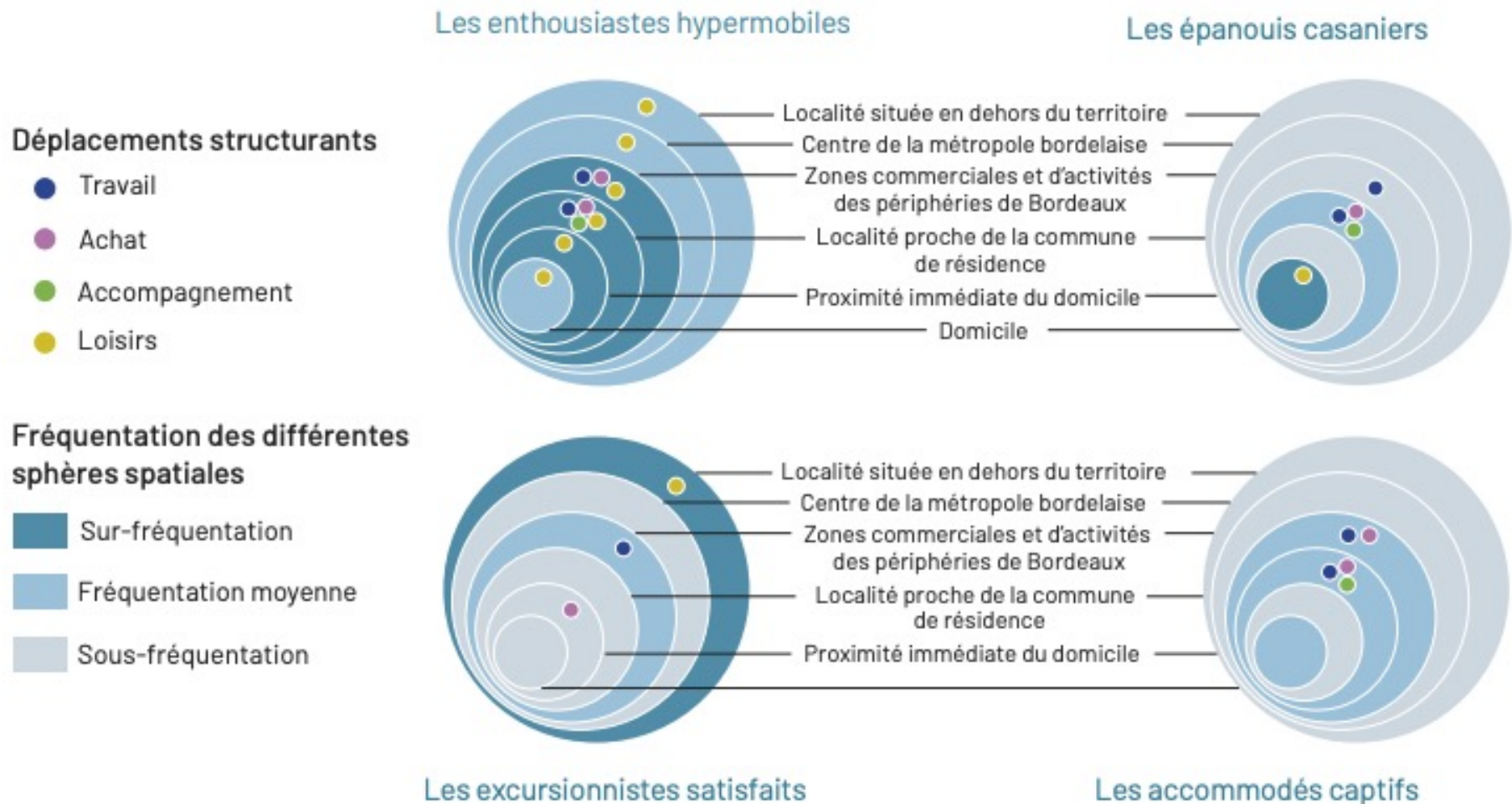


Figure 27 : Les neuf modes d'habiter le périurbain
(Source : M. Drevelle, 2015)

La bougeotte périurbaine à l'aune de la sobriété écologique...



Problématiques des mobilités périurbaines

Distances ?

budget-temps, coûts énergie, émissions GES

Distances + réseau de vie = automobile + multimotorisation

Dépendance automobile ?

Dépendants consentants, captifs mécontents,

Assignés à résidence

(jeunes, sans permis, mères au foyer, précaires...)

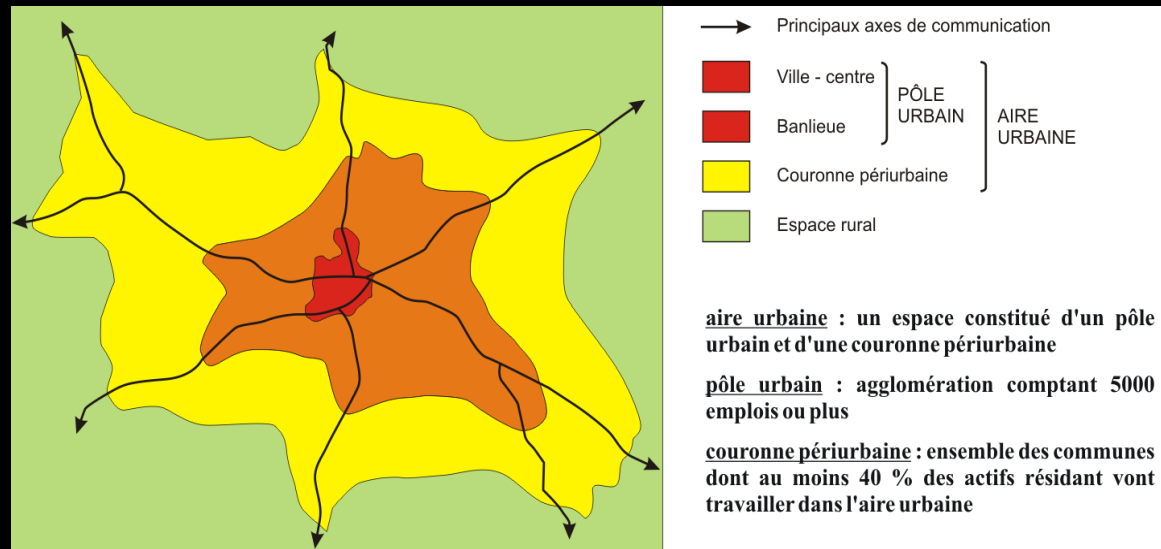
Réponses institutionnelles spécialisées (mobilité inclusive = bouger pour s'en sortir), réponses familiales (mamans-taxis), réponses collectives locales (arrangements de voisinage), réponses institutionnelles globales (changement de modèle).

Les « solutions » des années 1970 - 2000

**Le transport
collectif
*a minima***

**Au nom du
droit au
transport**

- Les aventures du transport à la demande
- Les prolongements de lignes régulières
- L'intermodalité TC / TC



Les aventures du transport à la demande (TAD)



ENTRE RURALITÉS
DÉPARTEMENTALES
ET PÉRIURBANITÉS
MÉTROPOLITAINES



Invention de l'intermodalité... entre TC

Années 2000 - 2010

Et toujours pas :

- De cars express
- De voitures « collectives »
- De vélos
- De piétons



Des principes raisonnables

Massifier les flux

- les flux importants = lignes HNS
- les petits flux = la voiture autrement
- les flux dispersés = rabattements et corridors multimodaux
- articulation transport-urbanisme

Réduire les distances

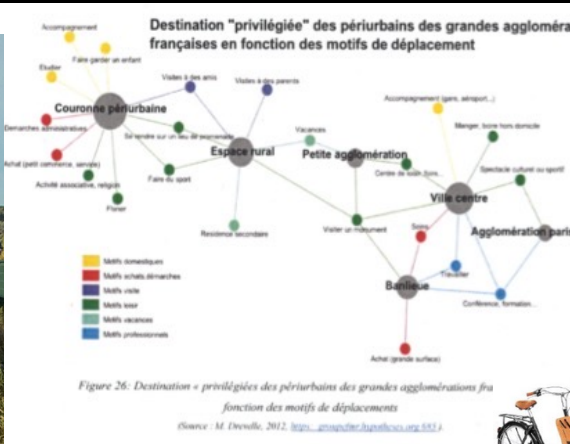
- les trajets domicile - travail
- les voisinages périurbains
- les proximités métropolitaines

Transformer les programmes d'activité

- > télétravail, services à domicile
- > intensités éphémères (rythmes périurbains)
- > dé-chaînage des déplacements

Quelles solutions pour quels problèmes ?

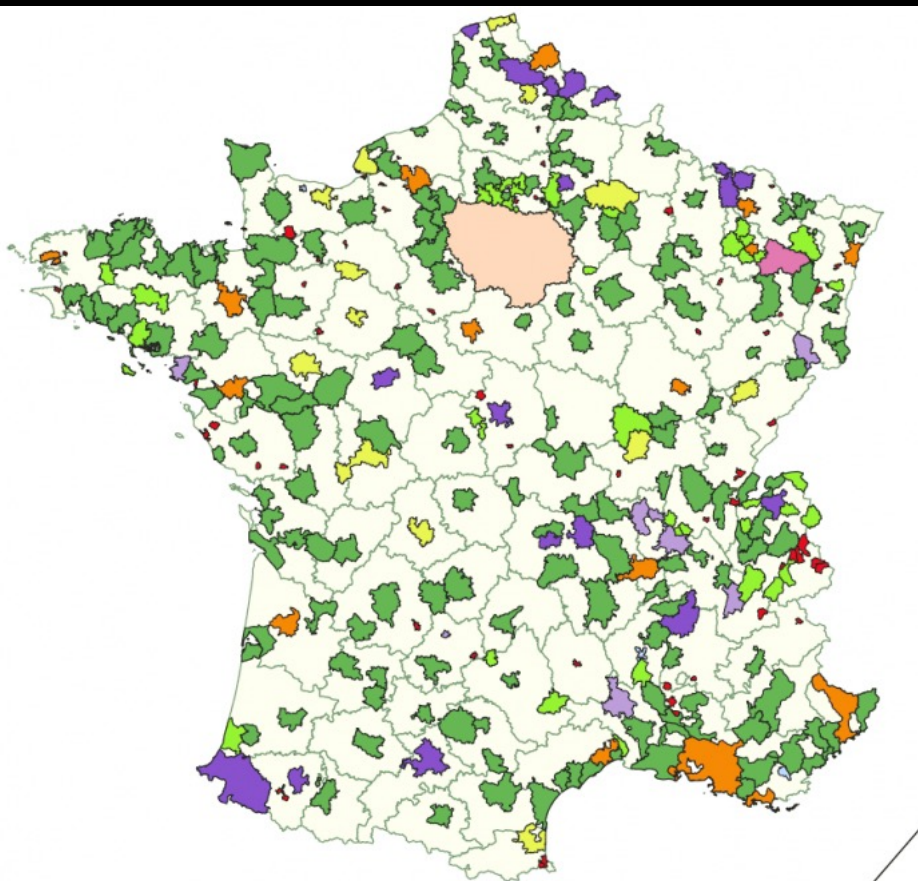
Quels acteurs ?



La LOM 2019

Gouvernance fragmentée et interrogations

Pas de
zones blanches
pour
la mobilité !



La mobilité pour tous dans tous les territoires,
ce n'est pas un slogan.

C'est la traduction d'un choix politique attendu par nos
concitoyens et porté par le Président de la République.



Elisabeth BORNE

Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la
Transition écologique et solidaire, chargée des Transports

À quoi correspond la compétence Mobilité ?

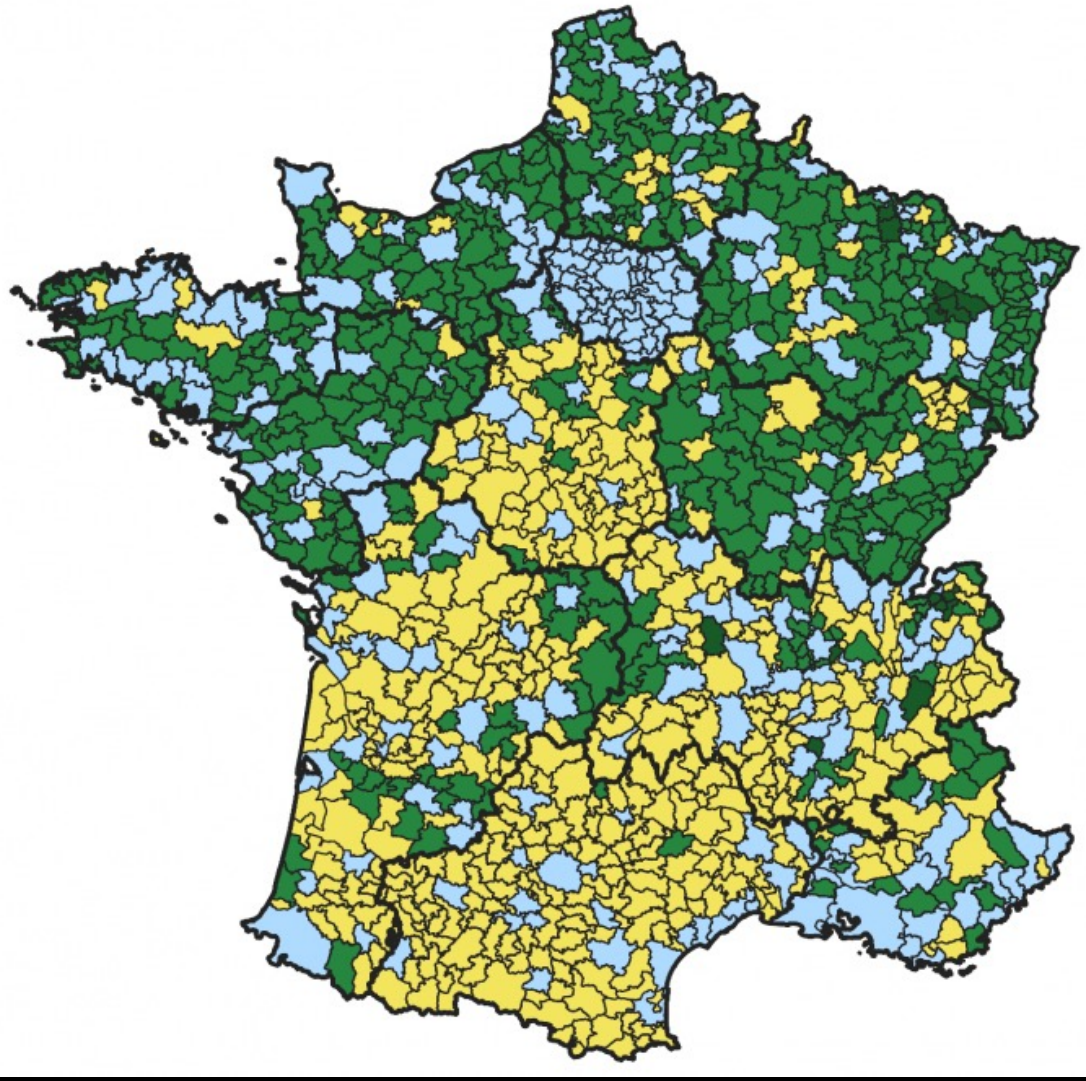
La Loi d'orientation des mobilités – dont l'un des objectifs principaux est que l'ensemble du territoire national soit couvert par une autorité organisatrice de la mobilité – a modifié les conditions d'exercice de la compétence mobilité. Celle-ci est désormais définie comme la capacité d'organiser six catégories de services, sans qu'aucun d'entre eux ne soit obligatoire :

- services réguliers de transport public de personnes
- services à la demande de transport public de personnes
- services de transport scolaire
- services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement)
- services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement)
- services de mobilité solidaire

L'autorité organisatrice de la mobilité peut choisir d'organiser ceux qu'elle trouve les plus adaptés à ses spécificités locales.

L'exercice de la compétence mobilité se fait donc « à la carte ».

À noter que pour bénéficier de la capacité de prélever le versement mobilité, une autorité organisatrice de la mobilité doit impérativement organiser un service régulier de transport public de personnes.



Légende

Statut des Communautés de Communes

- CC AOM (au 01/04/22)
- CC au sein d'un syndicat AOM
- Région devient AOM locale

Statut des AOM (hors CC)

- AOM existante au 1er janvier 2021)

Intercommunalités ?

Régions

Chef de file de la *mobilité*

A quand le sevrage ferroviaire ?

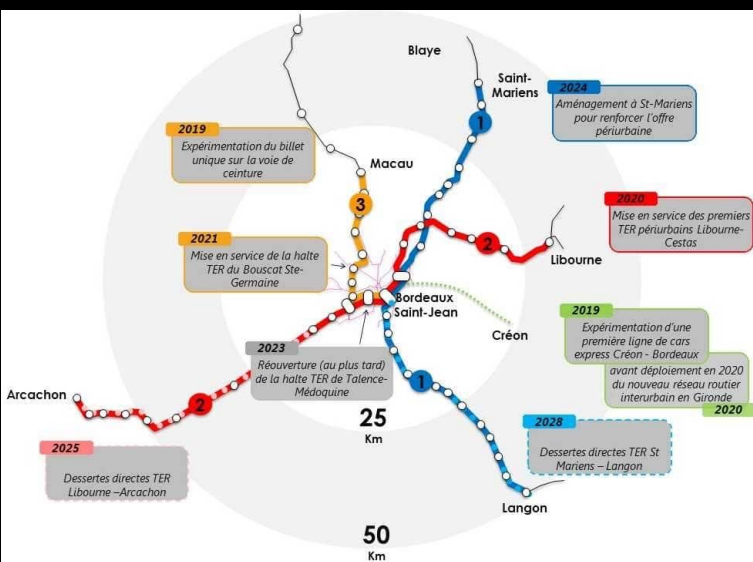
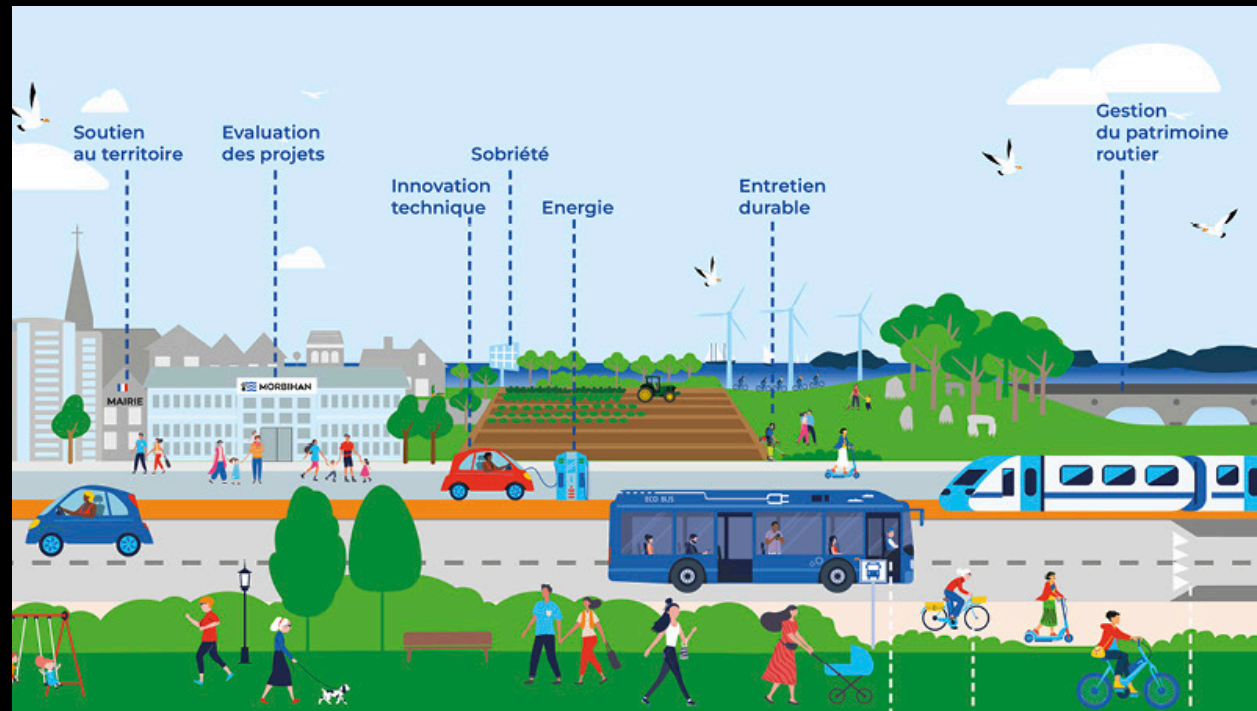


SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES MOBILITÉS

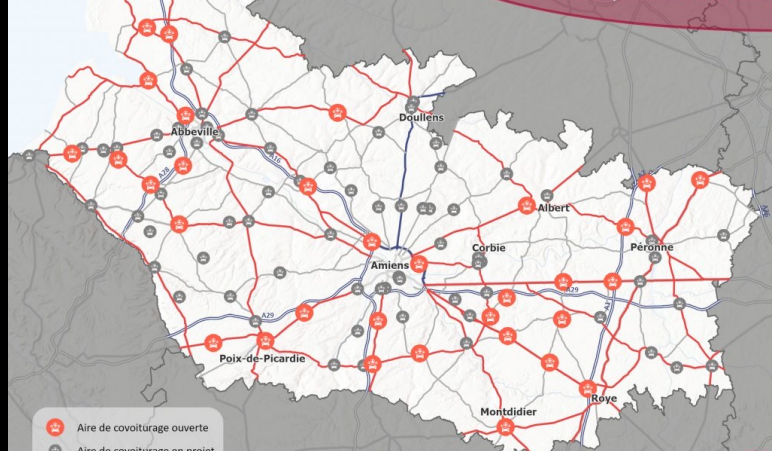
MÊME SI LE DÉPARTEMENT N'EST PAS UNE AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS, LES ÉLUS MORBIHANNAIS ONT DÉCIDÉ DE CONTRIBUER AUX RÉCENTES ÉVOLUTIONS DU CONTEXTE DES MOBILITÉS. L'ENGOUEMENT POUR LA PRATIQUE CYCLABLE, LE COVOITURAGE ET LES TRANSPORTS EN COMMUN FONT DES MOBILITÉS DURABLES UN SUJET PRÉGNANT. DANS CE CONTEXTE, FAIRE ÉVOLUER LA POLITIQUE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU MORBIHAN VERS UNE POLITIQUE TERRITORIALE ET PLURIELLE DES MOBILITÉS A ÉTÉ UNE DÉMARCHÉ SOUHAITÉE ET VOLONTARISTE

Départements





Les aires de covoiturage
sur le département de la Somme



Quelle gouvernance pour quel modèle de mobilité ?

