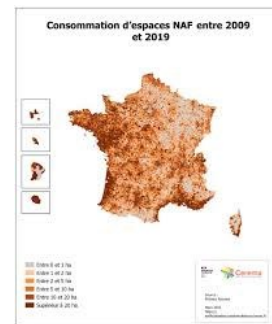
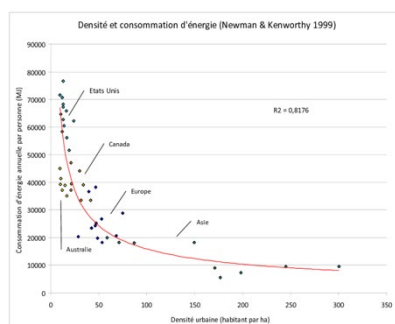


Synthèse - session 4

La redoutable équation carbone / équité / efficacité appliquée au périurbain

Entre déni et dénigrement, les territoires périurbains sont encore trop invisibilisés

- Près de **40 % de la population** réside dans des territoires dits périurbains, polarisés par des agglomérations plus ou moins éloignées. “Ces territoires manquent cruellement de portage politique, d’opérateurs publics et privés et d’expertises professionnelles.” (JM Offner)
- “Entre Bordeaux et Libourne, c’est le territoire qu’on appelle **“la vallée des lotisseurs”**. Les acteurs privés s’en sont donné à cœur joie et maintenant c’est complexe à gérer en matière de réseaux.” (JP Le Gal)
- **Généalogie du regard porté sur le périurbain par Jean-Marc Offner**
 - Années 1970 : *“le périurbain comme projet”* (rapport Guichard) jusqu’au coup d’arrêt porté par la crise pétrolière. L’augmentation des coûts du carburant met à mal la promesse initiale des territoires accessibles.
 - 1980-1995 : *“le périurbain oublié”* : les travaux de Newman et Kenworthy montrent que plus les densités augmentent et moins on consomme de pétrole. La ville dense devient le modèle urbanistique à poursuivre.
 - 1995-2010 : *“les territoires périurbains en débat”* entre le numéro de Télérama sur “la Franche moche” et l’émergence tardive d’une catégorie statistique (l’INSEE crée enfin le découpage en aire urbaine et travaille alors sur les communes multipolarisées).
 - 2020 : *“quelles destinées périurbaines ?”* alors que le ZAN cristallise les débats et que la ruralité fait son grand retour sur la scène politique



Changer de regard sur les périurbains

- Derrière la catégorie “périurbain” caricaturée par des pavillons, des familles jeunes et des zones monofonctionnelles se cache une somme de **trajectoires résidentielles complexes, une mosaïque sociale et des patchworks paysagers**. (JM Offner) “Le territoire de Libourne est marqué par l’habitat diffus, caractéristique d’un territoire viticole. Ce secteur économique est en crise et une partie de notre population se paupérise, tandis que l’attractivité de la ville-TGV et les effets report de la métropolisation bordelaise font venir des ménages plus solvables.” (P Buisson)
- Les travaux sur [La France Habitée](#), menée par Jacques Lévy et Jean Coldefy avec un consortium de chercheurs sur la base de données téléphoniques d’Orange permettent de prendre du recul sur la géographie du peuplement de la France, très marquée par le recensement de l’INSEE. Ils montrent notamment que les grandes villes sont encore plus “habitées” que ce que montre le recensement (on compte 3,5 millions d’habitants à équivalent

temps plein à Paris pour seulement 2 millions de résidents) mais aussi que de **multiples centralités périurbaines sont structurantes** bien que sous-estimées, notamment dans les Zones d'Activités ou les Zones Commerciales. La Porte des Alpes à l'est de Lyon ou le périurbain nantais sont des espaces bien plus densément habités/pratiqués que ce que montrent les statistiques de l'INSEE.

Les territoires périurbains cristallisent des enjeux prioritaires, notamment en matière de mobilité

- Les enjeux de décarbonation et d'équité ne se situent pas/plus dans les centres des grandes métropoles, bien équipés en transports en commun, en solutions alternatives à la voiture diverses et variées. La majorité des kilomètres effectués au quotidien **sont des trajets périphérie > centre ou périphérie > périphérie** , par voie de conséquence la majorité des GES émis sont liés à ces déplacements. (J Coldefy)
- 1/4 des emplois de la métropole bordelaise sont occupés par des actifs hors métropole (**A Gonzales Alvarez** . En Gironde, on observe 5 millions de déplacements quotidiens. Et si seuls 9% de ces déplacements concernent le lien entre la métropole et le reste du département, ces trajets **représentent 1/3 des km/jour et 1/3 du Co2 émis** . (F Peron)
- " Une fracture se crée entre un discours technico-politique empreint de morale (cupabilisation des automobilistes et valorisation des "mobilités vertueuses") et les pratiques des habitants de ces territoires." "On veut nous faire croire que beaucoup de trajets pourraient être fait sans la voiture mais en réalité **seuls 6% des boucles de déplacement sont inférieurs à 10km** ". (J Coldefy)
- Les enjeux sont ceux du domicile-travail, mais aussi de toutes les mobilités infra-professionnelles réalisées au cours de la journée par toute une série de **métiers itinérants, sur-représentés dans les territoires périurbains** . Techniciens de maintenance, infirmières à domicile, logisticiens, artisans du BTP, réparateurs informatiques, ces actifs de l'Economie Métropolitaine Ordinaire qui effectuent entre entre 50 et 120 kilomètres au cours de leur journée de travail pour accomplir leurs tâches, mais passent inaperçus. (M Loisel)

Peut-on (vraiment) faire sortir les périurbains de leurs voitures et augmenter le report modal ?

- « On a investi **125 milliards d'euros** entre 2009 et 2019... tout ça sans faire augmenter le report modal de la voiture vers les modes moins émetteurs de CO2. » (J Coldefy)
- « A l'heure actuelle, la voiture coûte beaucoup moins cher au km/passager que tous les autres modes. On a besoin **d'augmenter la productivité des transports en commun** en France. Les économies d'échelles ne sont pas au rendez-vous car on veut mettre des transports en commun partout ! L'enjeu, c'est de **focaliser le transport public là où il a des chances de faire du report modal** . » (J Coldefy)
- « Sur nos territoires peu denses, on a cherché à élargir les périmètres d'intervention. Le nombre d'AOM de moins de 50 000 habitants a été multiplié par 4 depuis 2010. Une fois les périmètres XXL créés, on a proposé des politiques de rattrapage de la desserte pour les communes les plus éloignées, ce qui a augmenté le coût du km/passager transporté et a parfois fait baisser les niveaux de desserte des villes centres. **Est-ce vraiment viable ?** » (X Desjardins)
- Laure Wagner et l'équipe de « 1 km à pied » analysent des milliers de flux domicile-travail avec des employeurs pour tenter de pousser le report modal vers les TC ou le vélo. Résultat : des marges inexplorées de décarbonation **des trajets existent dans les entreprises multisites pour rapprocher les lieux de travail des lieux de domicile** . 60% des employés de terrain des entreprises multi-sites participant à la démarche (grande distribution, etc.) pourraient se passer de plus de 12km de trajet par jour.

L'articulation urbanisme/transport : un rendez-vous manqué

- En Suède, en Allemagne, au Danemark et en Chine, le **TOD** (*Transport Oriented Development*) est le concept clé de l'urbanisme. L'agglomération de Copenhague s'est développée en « cinq doigts », le long des corridors ferroviaires. A Stockholm, agglomération de 1,5 million d'habitants, 50% des gens vont au travail en transports en commun (c'est 3 fois mieux que Lyon). Cela est rendu possible par un aménagement fort autour des gares et par le contrôle des implantations par la puissance publique. (X Desjardins)
- Dans les principales agglomérations françaises, le développement urbain est décorrélié **des réseaux ferrés**. C'est lié à la plus **faible densité** de nos territoires (le périurbain français a la même densité que le rural allemand !), au morcellement communal, à un étalement urbain qui agit comme mécanisme de redistribution de la rente foncière pour les agriculteurs. (X Desjardins)

Le grand débat : peut-on / doit-on agir sur le millefeuille pour améliorer la gouvernance ?

Jacques Lévy et Jean Coldefy pensent que OUI, car :

- **Nos limites communales sont obsolètes**, elles datent de la Révolution française et s'appuient sur les pratiques d'une société qui était encore sédentaire, à l'échelle de la paroisse. " Dès la III^{ème} République et son fonctionnement très centralisé, les départements sont devenus des coquilles vides juste là pour rassembler les communes."
- **Cela rend notre système inefficace**. On doit regarder du côté du Royaume-Uni et des *local authorities* comme le Grand Manchester. On doit pousser pour des fusions de communes et des EPCI XXL, à l'échelle des aires urbaines.

Jean-Marc Offner croit que c'est illusoire, car :

- Une politique publique doit être efficace **mais aussi légitime**. Pour cela elle doit s'appuyer sur **des institutions stables**. Certes, les communes et les départements sont anachroniques du point de vue des pratiques de mobilités des habitants, mais ils sont considérés comme légitimes politiquement.
- Et puis LE périmètre efficace n'existe pas ! On doit **adapter l'espace des problèmes et l'espace des solutions** (gestion de l'eau, de la mobilité, ...).

Les auditeurs s'en mêlent :

- "On a besoin des communes pour agir en **proximité**. Les intercommunalités XXL créent aussi des gargantuas technocratiques."
- "Le problème du millefeuille, c'est que les interlocuteurs **privés** s'y perdent !"
- "Pendant les JO, notre interlocutrice c'était Anne Hidalgo, pas Patrick Ollier qui n'a pas d'existence politique car il n'est pas élu directement." L'enjeu, c'est de faire coïncider **périmètres électoraux et périmètres administratifs...**"

Pour conclure :

- Jean-Marc Offner souligne que ce débat ne peut faire abstraction d'un fait crucial : « **le roi est nu !** », c'est à dire que les seules marges de manœuvre en matière d'action publique dans le contexte budgétaire actuel, ce sont celles de la coopération.
- Jacques Lévy suggère de distinguer ce qui relève **des politiques publiques** (*public policies*) et ce qui relève **du politique** (*politics*). Et qu'une multiplication de syndicats, ça fabrique de l'intergouvernemental technocratique qui peut administrer des politiques publiques mais pas du politique.

Mise en application / les enjeux de gouvernance des mobilités girondines

- **Les collectivités girondines se regroupent autour de la mise en oeuvre du SERM.** L'offre a déjà substantiellement augmenté (+ 13% offre TER depuis 2009 et +30 de km de car express en 5 ans), financée en grande partie par la Métropole et la Région, qui tirent la langue. "La Région met 1 milliard d'euros par an sur les transports, sans recette affectée... Le SERM représente à lui tout seul 1 milliard. Et on ne les a pas. Soit on va ralentir, soit il faudra que l'Etat intervienne." (F Perrière)
- **L'émergence de coopérations inter-institutions.** L'intérêt des Contrats de Coopération entre Bordeaux Métropole et la Communauté d'Agglomération du Libournais permet le financement du Pôle d'Echanges Multimodale de Libourne à hauteur de 1 million d'euros par la Métropole, ou d'envisager l'extension d'une ligne du réseau de Bordeaux Métropole sur la Communauté d'Agglomération du Libournais.
- **La création d'un Syndicat Mixte Intégrateur,** Nouvelle-Aquitaine Mobilités est un syndicat SRU, créé en 2018 avec toutes les collectivités de Nouvelle-Aquitaine, réunies autour d'un budget commun, notamment pour déployer le volet routier du SERM. Il met en oeuvre 6 lignes de car express (financées à 50% grâce au VM additionnel), du covoiturage express sur l'A10 et l'A62 en appui sur des VR2+ et un gros travail sur le stationnement.
- **Vers une AOM unique ?** "Oui on a besoin d'un chef de file pour se coordonner, notamment quand il s'agit de parler intermodalité" (J Kravetz). "Peut-être, mais si un jour on décide de s'inspirer du fédéralisme, il y aura quand même des coûts de coordination importants. Faire dialoguer les acteurs, même au sein d'une seule institution, c'est complexe !" (F Perrière)

Ressources documentaires citées en session :

COLDEFY, OFFNER, « [Réforme territoriale : pour une démocratie locale à l'échelle des bassins de vie](#) », Institut Terram, Avril 2024

OFFNER, « [ZAN, contre-enquête De l'impasse légaliste de l'arithmétique foncière à l'ambition régulatrice de la gouvernance des sols](#) », Revue Urbanisme – Août 2022

LEVY, « [La France enfin habitée](#) », lagrandeconversation.com, septembre 2023.

LOISEL, TALANDIER : « L'Economie Métropolitaine Ordinaire, un enjeu pour Bordeaux Métropole », rapport produit pour La Fab de Bordeaux Métropole - https://www.lafab-bm.fr/wp-content/uploads/2022/05/lafab_EMO_num.pdf

En bonus : les bandes dessinées parcours de travailleurs itinérants produite pour la Fab' de Bordeaux Métropole - https://www.lafab-bm.fr/wp-content/uploads/2022/05/lafab_EMO_BD_num.pdf