


Diapo 2

2 La complémentarité ville-campagne

Parole de  géographe

La vieille opposition entre villes et campagnes continue à dominer nos représentations, alors qu'elle ne donne plus sens aux réalités vécues. [...]

Le périurbain, c'est la campagne placée dans l'orbite d'une ville. [...]

Ce phénomène est aujourd'hui massif. Depuis la fin des années 1960, de plus en plus de citadins se sont installés dans un village ou une petite ville, tout en continuant à travailler dans une ville plus grande.

Les villes se sont ainsi progressivement étendues dans leurs périphéries rurales, la frontière entre les banlieues et les campagnes ne devenant plus que paysagère, affaire principalement de cadre de vie. Redisons-le, ces citadins des campagnes représentent aujourd'hui près d'un quart de la population française.

Éric Charmes, géographe et directeur de recherche à l'École de l'aménagement durable des territoires (ENTPE), *La Revanche des villages. Essai sur la France périurbaine*, Éditions du Seuil et La République des idées, 2019.

Fréquence et temps de déplacement

(du lundi au vendredi)

▶ **181 millions**
de déplacements locaux
quotidiens (- 80 km)



▶ **3 déplacements**
quotidiens
en moyenne par personne



▶ **1 h 02**
de déplacements moyens
quotidiens (56 min. en 2008)



Modes de transport empruntés

* Évolution
par rapport à 2008.



(=) le vélo **2,7 %**



9,1 %
les transports
en commun (↗)



62,8 %
la voiture (↘*)



23,7 %
la marche à pied (↗)

Source : ministère de la Transition écologique, Enquête mobilité, réalisée en 2019.

3 Les mobilités quotidiennes des Français

G1.1 : Quelles sont les caractéristiques des aires urbaines françaises (exemple de Lyon) ?

La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances

Chantal Brutel, Jeanne Pages (Insee)

En 2017, 74 % des actifs en emploi qui déclarent se déplacer pour rejoindre leur lieu de travail utilisent leur voiture, 16 % prennent les transports en commun et 8 % ont recours aux modes de transport doux (6 % à la marche et 2 % au vélo). Pour des distances inférieures à 5 kilomètres, la voiture représente encore 60 % des déplacements domicile-travail, même si sa part diminue au profit des modes doux. En cas de petites distances, plus fréquentes pour les habitants de communes-centres, les employés vont plus souvent travailler à pied ou en transports en commun, alors que les cadres ont plus souvent recours au vélo ou aux transports en commun.

Au sein des grandes villes, c'est à Grenoble et Strasbourg que les habitants utilisent le plus les modes doux pour aller travailler, notamment le vélo (17 %).

Entre 2015 et 2020, le recours à la bicyclette pour se rendre au travail a augmenté de 2 points dans les communes-centres, pour atteindre 6 % début 2020. L'utilisation des transports en commun a légèrement progressé dans les pôles des aires d'attraction des villes.

40% DES TRAJETS EFFECTUÉS EN VOITURE FONT MOINS DE 3 KM EN AGGLOMÉRATION

"En agglomération, 40 % des trajets effectués en voiture font moins de trois kilomètres"

En France, 1 trajet en voiture sur 4 fait moins de 3 km *. Dans les agglomérations, cette part est plus grande encore : 4 trajets en voiture sur 10 font moins de 3 km **. Ces trajets "courts" représentent près de 10 % de la distance totale parcourue en voiture.

Dans les unités urbaines *** définies par l'Insee en 2010, la part des trajets effectués en tant que conducteur ou passager d'une voiture sur une distance inférieure à 3 km varie relativement peu. Elle passe de 52 % dans l'unité urbaine de Cayenne à 39 % dans l'unité urbaine de Caen.

<https://www.utp.fr/chiffre/40-des-trajets-effectues-en-voiture-font-moins-de-3-km-en-agglomeration>

24 JANVIER 2021 PAR OLIVIER RAZEMON

42% des personnes dont le lieu de travail est
situé à moins de 1 km de leur domicile s'y
rendent en voiture



Sortie d'école à Kingersheim (Haut-Rhin), janvier 2019.

<https://www.lemonde.fr/blog/transports/2021/01/24/42-des-personnes-qui-travaillent-a-moins-de-1-km-de-chez-eux-sy-rendent-en-voiture/>

G1.1 : Quelles sont les caractéristiques des aires urbaines françaises (exemple de Lyon) ?



« Imaginée par Carlos Moreno, urbaniste franco-colombien, l'idée de “ville du quart d'heure” est de construire des centres-villes où tous les habitants ont maximum un quart d'heure à pied pour tous leurs déplacements : travail, commerces, parc, école, gymnase, cinéma... L'objectif est simple : améliorer la vie des habitants. Moins de déplacements en ville, c'est aussi moins de voitures dans les rues, donc moins de pollution de l'air, moins de bruit, moins de dangers.

L'idée est critiquée. Pour ses opposants, c'est une utopie⁽¹⁾. Bien sûr, les Parisiens ont tous les services à moins de 15 minutes à pied. Mais une grande partie de la population qui y travaille ne peut pas y habiter. Agents d'entretiens, livreurs, cuisiniers... Toutes ces personnes sont moins bien payées et doivent vivre en banlieue, où les loyers sont moins chers. »

D'après le site Actujour.fr, 1^{er} novembre 2020.



© Belin Éducation/Humensis, 2021 Histoire-Géographie Enseignement moral et civique 6e
© SOM - Skidmore, Owings & Merrill

Étude du cabinet d'architecture et d'urbanisme SOM, parue dans la revue
National Geographic, avril 2019.

Selon les architectes du cabinet SOM, la ville de demain sera sans doute un assemblage de plusieurs groupes d'immeubles, proches et très bien reliés entre eux par des transports en commun.

G1.1 : Quelles sont les caractéristiques des aires urbaines françaises (exemple de Lyon) ?



« Le concept de la ville du quart d'heure commence à s'appliquer un peu partout dans le monde : à Copenhague au Danemark, à Melbourne en Australie et Ottawa au Canada, tout comme Utrecht aux Pays-Bas, ou Édimbourg en Écosse. En France aussi, ça existe : la ville de Nantes va développer le concept. Dans la région parisienne, à Pantin, en Seine-Saint-Denis, les réflexions avancent en ce sens. Dijon et Mulhouse sont des territoires d'expérimentations.

C'est évidemment beaucoup plus compliqué dans les petites villes où la voiture est encore indispensable pour se déplacer, pour se rendre dans un centre commercial. Le modèle est plutôt pensé pour les quartiers en devenir des grandes métropoles. Pour arriver à concrétiser la ville du quart d'heure, il faut une volonté politique, du maire et des élus locaux. Cela veut dire aménager des espaces, des routes pour les vélos, des équipements en conséquence. »

D'après Olivier Marin, « L'urbanisme demain », France Inter, 12 septembre 2020.