

# Périurbain : faut-il (vraiment) lutter contre la voiture ?

YOANN FRONTOUT | GUILLAUME POUYANNE | ANAÏS TROUSSELLE

**Le 17 septembre avait lieu, à l'initiative de Bordeaux Métropole et du Forum urbain, une journée d'étude sur les mobilités dans le périurbain<sup>1</sup>. L'occasion d'interroger ces espaces souvent caricaturés, et les habitudes de mobilité de leurs habitants, plus diversifiées qu'il n'y paraît.**

1 | Colloque Vivre, se déplacer et travailler dans le périurbain. Quelles mobilités pour demain ?, septembre 2021, organisé dans le cadre de la Semaine de la Mobilité. L'intégralité des débats est disponible en replay sur la chaîne Youtube de Bordeaux Métropole.

Voici maintenant un quart de siècle que les politiques de mobilité urbaine ont opéré leur mue. Le mot d'ordre des années 1960, l'adaptation de la ville à l'automobile, s'est transformé en son contraire : diminuer l'usage de l'automobile en ville. Les efforts déployés pour rendre la mobilité durable ont visé à la fois à gêner les déplacements automobiles, en réduisant la place consacrée à la voiture dans l'espace public, et à favoriser les modes de transport alternatifs à l'automobile, qu'ils soient collectifs (comme le tram et le bus) ou actifs (comme la marche et le vélo). Plus largement, ces politiques de mobilité ont participé au grand mouvement de reconquête urbaine entamé à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. L'approche par la mobilité a été complétée par la rénovation des espaces publics (pour rééquilibrer le partage de la voirie entre les modes de transport) et par la reconstruction de la ville sur elle-même, qui devait permettre d'offrir une densité suffisante pour assurer la compétitivité des transports alternatifs.

Vingt-cinq ans plus tard, le bilan de ces nouvelles politiques de mobilité est en demi-teinte : leur efficacité n'a guère

dépassé les centres-villes. L'usage de la voiture reste ultra-dominant dans la périphérie et les quelques mesures mises en place pour proposer une alternative se sont la plupart du temps traduites par des échecs : le transport à la demande est un gouffre financier, le covoiturage reste marginal... C'est pourtant là, dans le périurbain, que les choses se jouent : ces espaces condensent l'essentiel des distances parcourues et des émissions polluantes. Et malgré son importance, le périurbain est le grand oublié des politiques de mobilité durable. Est-ce par impuissance ou négligence ? Est-il vraiment possible de lutter contre l'automobile dans un espace qui a été construit autour d'elle ? Pour faire le point sur ces questions, Bordeaux Métropole et le Forum urbain ont organisé un colloque portant sur les mobilités dans le périurbain<sup>1</sup>. Cet article s'en inspire et pose la question centrale de ces débats : faut-il vraiment lutter contre l'automobile dans le périurbain ?

## Qu'est-ce que le périurbain ?

C'est un espace qui entoure la ville et dont le statut est difficile à appréhender, un

1 | Ibid.

« tiers espace » qui n'est pas encore de la ville, mais plus vraiment de la campagne. Martin Vanier lui-même avoue son incapacité à le saisir, tant spatialement (de quoi est-il fait ? Où commence-t-il et où finit-il ?) que socialement (qui l'habite ?)<sup>2</sup>. Le périurbain est un concept flou, et nous avons encore du mal à penser cette nouvelle articulation des relations ville/campagne.

Il faut dire que la grande diversité du périurbain empêche de l'appréhender de façon globale<sup>3</sup>. Difficile de trouver des points communs à cette mosaïque d'espaces si différents, au point qu'il serait plus juste de parler des périurbains et non du périurbain. Diversité des formes, d'abord, des maisons détachées des lotissements des années 1980 aux maisons accolées et aux petits immeubles des quartiers plus récents, des zones d'activité aux vieux centres-bourgs rattrapés par l'urbanisation. Diversité du peuplement ensuite : le périurbain est autant un espace de relégation pour les ménages modestes que le refuge des classes aisées, tout en étant largement occupé par les classes moyennes ; et s'il est plutôt l'espace résidentiel des familles, les autres statuts familiaux sont aussi représentés : célibataires, retraités, familles monoparentales<sup>4</sup>...

2 | M. Vanier, « Dans l'épaisseur du périurbain », *Espaces et sociétés*, 2012, 148-149 (1), pp. 211-218.

3 | L. Rougé, *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?* Loco, 2013.

4 | C. Aragau, M. Berger, L. Rougé, « Du périurbain aux périurbains. Diversification sociale et générationnelle dans l'ouest francilien », *Pouvoirs locaux*, 2011, 94 (3), 58-64.

Diversité des motivations pour l'habiter, enfin : certains cherchent du foncier abordable, chassés par l'inflation immobilière des centres ; d'autres fuient l'insécurité et la pollution de la ville lorsqu'arrive un enfant ; d'autres, enfin, y voient une sorte d'idéal résidentiel, combinant les avantages de la ville et de la campagne.

Considérer cette diversité nous invite à déconstruire nos représentations souvent caricaturales du périurbain : le pavillon, la haie de sapinettes, le jardinage du dimanche... Une lecture très « urbano-centrée » qui donne à voir le périurbain comme une sorte de ville inachevée, incomplète, imparfaite – et parfois avec mépris, comme lorsqu'un magazine de grande diffusion titre « La France moche » et compare le périurbain à des « métastases urbaines<sup>1</sup> ». On oublie que l'établissement dans le

périurbain est le plus souvent le résultat d'un choix, et qu'il est rarement regretté<sup>2</sup>.

### Le royaume de la voiture

Le seul préjugé vrai concernant le périurbain est l'ultra-domination de l'automobile dans les déplacements. Dilaté, dispersé, organisé par la métrique des vitesses motorisées, le périurbain s'est construit par et pour la voiture. Au point qu'elle est devenue une nécessité et non plus un choix, comme l'illustre le concept de « dépendance automobile » inventé spécialement pour rendre compte de cette réalité. Cependant, là aussi, le constat est simpliste.

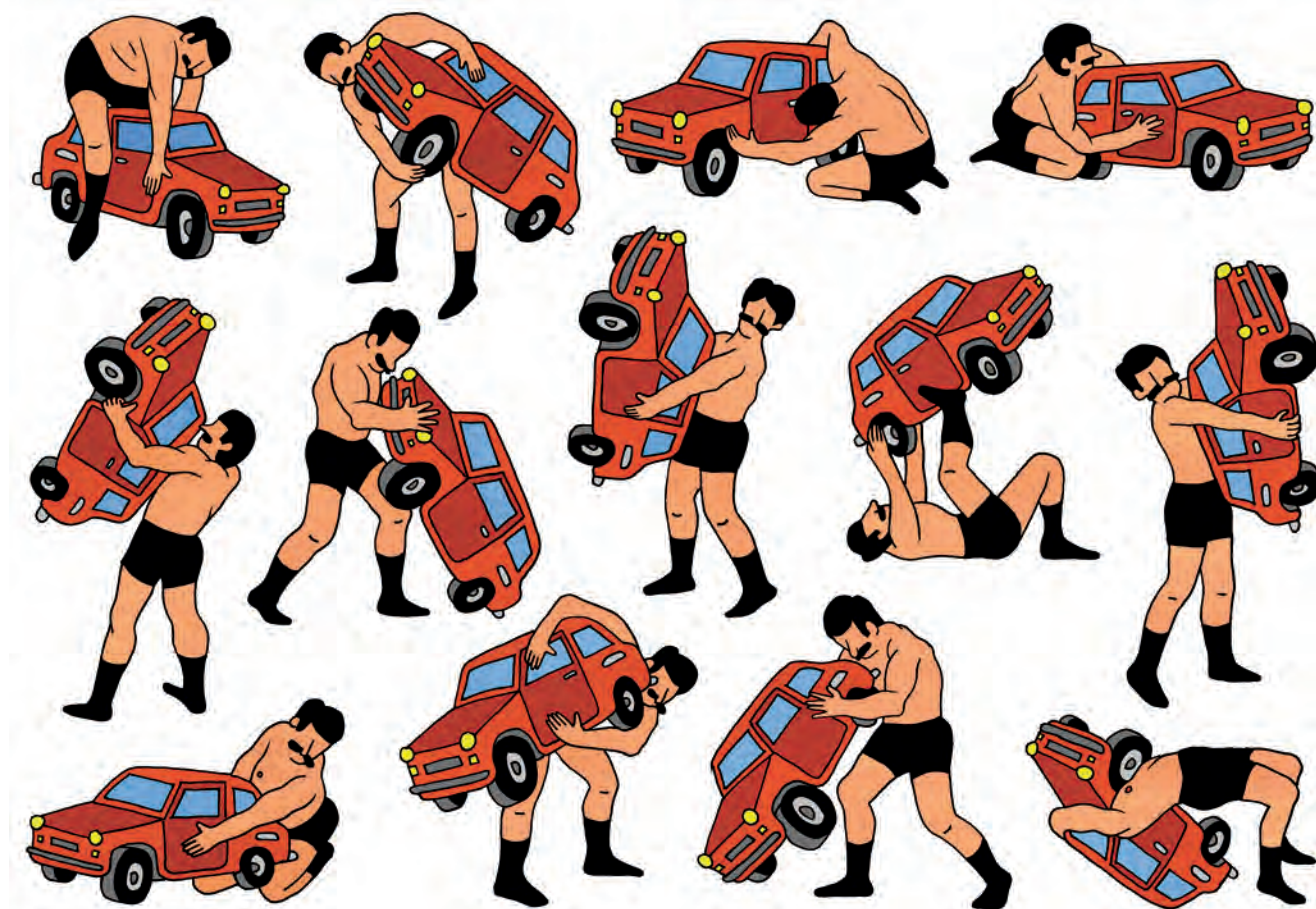
D'abord parce que l'usage quasi-systématique de l'automobile cache une grande diversité de comportements. Pour décrire la mobilité dans le

périurbain, les études spécialisées sont contraintes de définir des profils d'habitants en fonction de leur manière de se déplacer. L'étude la plus récente sur la mobilité périurbaine en Gironde<sup>3</sup> classe ainsi les habitants en fonction du degré de fréquentation de différentes sphères spatiales, plus ou moins éloignées du domicile : on oppose ainsi, par exemple, « l'enthousiaste hypermobile », qui fréquente assidûment les destinations proches tout en rayonnant sur l'ensemble de l'agglomération ; « l'épanoui casanier » qui, à l'inverse, se déplace peu et surtout à proximité de son domicile ; « l'excursionniste satisfait », quant à lui, fréquente des sphères différentes selon le motif de son déplacement : proches pour les achats du quotidien, lointaines pour ses loisirs. Et si ces trajets sont effectués pour la plupart

1 | « Halte à la France moche », *Télérama*, 3135, février 2010. Pour un contrepoint, voir l'essai d'Éric Chauvier, *Contre Télérama*, Allia, 2011.

2 | Intervention de Cécile Rasselet, colloque *Vivre, se déplacer et travailler dans le périurbain*.

3 | a'urba et 6-T, *Être périurbain en Gironde*, 2021.



en automobile, ils reflètent surtout la variété des motivations et des lieux fréquentés par les habitants du périurbain, dessinant plusieurs évolutions d'importance pour ces espaces.

La première est « l'épaississement » du périurbain. Il n'est plus cette banlieue d'origine du début, et se dote avec le temps d'équipements, d'emplois et de fonctions toujours plus nombreux et diversifiés : le périurbain d'hier deviendrait la ville de demain – la densité en moins. Dès lors, il se structure par un système de lieux qui polarisent les déplacements : zones d'activité périphériques, galeries commerciales, centres-bourgs... Ce processus, dit de « multipolarisation », fait lentement rentrer le périurbain dans une phase de maturité qui s'accompagne d'une autonomie croissante vis-à-vis du centre historique : fréquenter le centre-ville, pour les habitants du périurbain, devient de plus en plus rare. Le glissement progressif d'un périurbain « cadre de vue » à un périurbain « cadre de vie » se traduit par un ancrage territorial de plus en plus fort de la part de ses habitants. La constitution progressive de liens sociaux de proximité génère à la fois un rétrécissement de l'espace des mobilités quotidiennes et une inscription active dans le territoire, que ce soit par l'entraide, l'investissement associatif ou par la fréquentation de « lieux de confiance », reflets des nouveaux modes de consommation : marchés locaux ou maraîchage à la ferme. L'indéniable dépendance à l'automobile du mode de vie périurbain implique souvent une solidarité collective au bénéfice de ceux qui en sont exclus, alimentant en retour l'ancrage local des habitants<sup>1</sup>.

En outre, les habitants du périurbain développent un véritable « savoir-faire de mobilité », qui les conduit à rationaliser à l'extrême leurs déplacements quotidiens. Certes, l'automobile est l'instrument de l'autonomie, mais elle est aussi source de stress et de pénibilité. Il faut, là encore,

1 | M. Thébert, M. Coralli, H. Nessi, P. Sajous, « Un territoire d'attaches : lien aux lieux et lien aux autres dans le périurbain francilien », *Géographie, Économie, Société*, 2016, 18, pp. 59-88.

combattre le préjugé selon lequel les habitants du périurbain prendraient leur automobile pour un oui ou pour un non. Au contraire, le programme d'activités quotidien fait l'objet d'une optimisation toujours plus poussée pour limiter au maximum l'usage de l'automobile, butant parfois sur l'absence d'aménagements favorisant les modes alternatifs. Et en cas de hausse du prix des carburants, les habitants réagissent par une diminution de leurs déplacements, soit en délaissant certains motifs (comme le loisir), soit en « chaînant » les trajets. Il semblerait que nous ayons atteint le *travel peak*, ou maximum des déplacements effectués en automobile : depuis plusieurs années, les distances parcourues dans le périurbain en France plafonnent sans augmenter.

### Développer des politiques de mobilité originales et innovantes

Ainsi, le périurbain semble réfractaire aux politiques de mobilité durable, surtout lorsqu'il s'agit de calquer les solutions des centres-villes. Les densités sont trop faibles pour assurer une desserte efficace par les transports collectifs à un prix raisonnable ; la restriction du stationnement sur voirie semble inutile, la plupart des résidences disposant de garages privés ; le territoire est trop vaste pour mettre en place efficacement des solutions de type *free-floating*<sup>2</sup>, etc. Le périurbain ne pourra se diriger vers une mobilité plus durable que si l'on est capable de développer des politiques de mobilité originales et innovantes, adaptées à la diversité des territoires périurbains. Plusieurs pistes présentent un potentiel certain, à condition que les pouvoirs publics investissent sérieusement la question. Il s'agit bien d'accompagner le développement d'une offre diversifiée qui puisse répondre

2 | Le *free-floating* est la mise à disposition d'un mode de transport (vélo, trottinette, scooter, voiture...), réservable sur smartphone, sans que celui-ci ne soit rattaché à une borne. Son fonctionnement est optimisé en milieu urbain, où la densité permet d'augmenter la probabilité de trouver un véhicule disponible proche de soi. En périurbain, sa disponibilité serait trop aléatoire pour en faire une alternative durable et régulière à l'automobile.

aux contraintes économiques et de temps des habitants. L'intermodalité, ou combinaison de plusieurs modes de transport pour un même déplacement (voiture + tram, par exemple), nécessite de prévoir les infrastructures adaptées (des parking-relais). L'enjeu est le même pour le covoiturage, qui demande des aires de rencontre pour grouper les déplacements, aires qui pourraient éventuellement s'étoffer de commerces ou de services. Enfin, le vélo, jusqu'ici cantonné aux balades du dimanche, se développe rapidement pour les trajets courts en périurbain, mais les infrastructures cyclistes (pistes cyclables en site propre, garages vélos...) restent rares. Qui plus est, la mise en place des politiques de mobilité durable est ralentie par des problèmes de coordination des élus sur des territoires périurbains très morcelés<sup>3</sup>. Un frein possible à la transposition de solutions pourtant éprouvées ailleurs, comme les autoroutes cyclables au Danemark<sup>4</sup>.

Alors, faut-il vraiment lutter contre l'automobile dans le périurbain ? Les solutions ne pourront être trouvées qu'à partir du moment où l'on considère ces territoires dans toute leur originalité, dans toute leur diversité et où l'on tient compte de l'ancrage local des habitants et de leurs facultés d'auto-organisation. Parallèlement à la prise de conscience que la vitesse n'est pas forcément une fin en soi, la crise sanitaire récente nous invite à penser le concept d'immobilité, le déplacement le plus écologique étant celui qui ne se fait pas. Une immobilité non pas subie comme pendant le confinement, mais recherchée, et accompagnée par les pouvoirs publics. Gageons que les territoires périurbains seront capables de s'en inspirer. —

3 | J.-M. Offner, « L'automobile et la ville, une politique à repenser », *La Jaune et la Rouge*, 2021.

4 | Intervention de Diana Bern Skyum, cheffe de projet « Autoroutes cyclables » pour la région de Copenhague, Colloque *Vivre, se déplacer et travailler dans le périurbain*.