



 **Dossier**

[www.insee.fr/pays-de-la-loire](http://www.insee.fr/pays-de-la-loire)

N° 38. Octobre 2010



**En Pays de la Loire,  
la ville déborde  
de plus en plus  
sur la campagne**



**INSEE**  
PAYS DE LA LOIRE

INSTITUT NATIONAL  
DE LA STATISTIQUE  
ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES

#### DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Jean-Paul FAUR

#### REDACTEUR EN CHEF

David MARTINEAU

#### SECRETAIRES DE REDACTION

Véronique REMONDINI

Charlotte RIEGL

Clémence CULY

#### CONCEPTION-COORDINATION

Amandine RODRIGUES (Insee)

#### REDACTION

Denis DOUILLARD, Philippe PIROT,  
Philippe VIGNERON (Dreal), Jean COLLOBERT  
Nicole GICQUAUD, Amandine RODRIGUES,  
Nicolas SIGLER (Insee)

#### EXPLOITATION DES DONNEES

Brigitte ALLAIN,  
François LONGEAUD DESBROSSES,  
Nicole GICQUAUD, Nicolas SIGLER (Insee)

#### CARTOGRAPHIE

Maxime SIMONOVICI

#### MISE EN PAGE- IMPRIMEUR

La Contemporaine - Sainte-Luce-sur-Loire

**La réalisation de cet ouvrage a été coordonnée par la Direction régionale de l'Insee et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) des Pays de la Loire. Les organismes suivants ont été associés à la réalisation de cette étude :**

- la Direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (Draaf) ;
- l'Agence pour le développement durable de la région nazairienne (ADDRN) ;

#### **Le comité de pilotage de l'étude était composé de :**

- Philippe PIROT, Christian RINCE, Philippe VIGNERON (Dreal) ;
- Patrice MILLON, Bernard ROBERT (Draaf) ;
- Claire VICTOIRE (ADDRN) ;
- Nicole GICQUAUD, David MARTINEAU, Amandine RODRIGUES, Nicolas SIGLER et Sébastien SEGUIN (Insee) ;

*Cette étude s'accompagne d'une vidéo sur l'évolution des densités de population entre 1876 et 2006, téléchargeable sur le site insee.fr. Cette vidéo n'aurait pu être réalisée sans l'aide de François SEMECURBE, chef de la mission « Cartographie, études, diffusion » au pôle de service de l'action régionale « Analyse territoriale », localisé à l'Insee Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il est ici chaleureusement remercié.*

*Sont également remerciées Michelle Burnet et Valérie Texier (Carene) pour les éléments apportés sur le cas de la commune de Saint-André-des-Eaux.*

Photo: Fotolia

Dépôt légal 4<sup>ème</sup> trimestre 2010

ISBN 978-2-11-056132-7

ISSN 1637-665X

CODE SAGE IDOS03844

© Insee Pays de la Loire - Octobre 2010

INSEE Pays de la Loire

105, rue des Français Libres

BP 67401 - 44274 NANTES Cedex 2

Tél. : 02 40 41 75 75 - Fax : 02 40 41 79 39

Informations statistiques au 09 72 72 4000

(prix d'un appel local)

[www.insee.fr/pays-de-la-loire](http://www.insee.fr/pays-de-la-loire)

L'aménagement du territoire constitue un enjeu stratégique pour les Pays de la Loire, au cœur des préoccupations quotidiennes des habitants et des politiques publiques menées par les acteurs nationaux, régionaux ou locaux. Dans une région qui accueille chaque année plus de 30 000 nouveaux habitants, cette question est primordiale.

En particulier, la densification des communes situées dans la périphérie des villes, phénomène connu sous le nom de périurbanisation, suscite de nombreuses interrogations, notamment en termes de développement durable. En s'étendant, en devenant moins compactes, les villes deviennent plus consommatrices d'énergie, de réseaux et d'espace. A cela vient s'ajouter dans notre région, le « mitage » accentué de l'espace rural, du fait d'une artificialisation deux fois plus importante que sur le reste du territoire.

Cette extension s'accompagne d'une forte consommation foncière et de nombreuses zones agricoles sont ainsi transformées en lotissements, routes ou zones commerciales. Ce phénomène recompose les paysages, entraîne une fragmentation des habitats naturels et nuit à la biodiversité.

Par ailleurs, la périurbanisation a un impact direct sur la vie quotidienne des habitants des espaces périurbains : accessibilité à l'emploi, aux équipements et aux services, accession à la propriété, longueur des déplacements domicile-travail, généralisation de l'usage de la voiture pour se déplacer... La confrontation dans les territoires ruraux d'une logique urbaine et d'une logique rurale est de nature à modifier profondément certains équilibres environnementaux et socio-économiques.

L'Insee et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) ont collaboré afin de rendre compte de la situation dans les Pays de la Loire. Par une analyse approfondie des différentes facettes de la périurbanisation, l'objet de cette étude est d'éclairer les politiques publiques en matière de logement, d'infrastructures de transports et d'équipements et d'aménagement de l'espace.

Cet ouvrage est structuré en deux grandes parties. La première partie dresse un état des lieux de la périurbanisation en Pays de la Loire et en établit la liste des déterminants. La seconde partie fait le point sur les conséquences du phénomène, tant du point de vue des disparités sociales que de celui de l'organisation du territoire et des déplacements. Une classification des bassins de vie de la région au regard de leurs caractéristiques complète ce dossier.

L'ensemble de l'étude, co-pilotée par l'Insee et la Dreal, a également associé la Direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (Draaf) et l'Agence pour le développement durable de la région nazairienne (ADDRN). Nous formons tous le vœu que ce travail alimente de façon constructive le débat sur la périurbanisation et l'étalement urbain.

Le directeur régional de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
des Pays de la Loire

Hubert FERRY-WILCZEK

Le directeur régional de l'Insee  
des Pays de la Loire

Jean-Paul FAUR

# Sommaire

|   |           |
|---|-----------|
| <b>AVANT-PROPOS &gt;</b>  | <b>1</b>  |
| <b>SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES &gt;</b>  | <b>3</b>  |
| <br>  |           |
| <b>LA PÉRIURBANISATION : FACTEURS ET ÉTAT DES LIEUX</b>                             |           |
| LES MAISONS POUSSENT COMME DES CHAMPIGNONS... DANS LES CHAMPS >                     | 6         |
| LES EMPLOIS RESTENT EN VILLE >  | 15        |
| L'ARTIFICIALISATION DES SOLS GAGNE DU TERRAIN >                                     | 21        |
| <br>  |           |
| <b>CONSÉQUENCES SUR LES DISPARITÉS SOCIALES ET L'ORGANISATION SUR LE TERRITOIRE</b> |           |
| DIS-MOI OÙ TU VIS, JE TE DIRAI QUI TU ES >  | 28        |
| DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL : ÇA BOUCHONNE >                                      | 34        |
| LA VOITURE CARBURE À L'ÉTALEMENT URBAIN >   | 42        |
| <br>  |           |
| <b>TYPOLOGIE DU TERRITOIRE &gt;</b>   | <b>47</b> |



## Périurbanisation, rurbanisation, artificialisation : état des lieux, conséquences et alternatives

Amandine RODRIGUES (Insee)

**L**es Pays de la Loire connaissent, depuis plus de vingt années maintenant, un dynamisme démographique incontestable qui s'accroît sur la période récente. Depuis 1999, la population augmente ainsi chaque année de 32 500 habitants. Cette population nouvelle représente une croissance de 1 % par an contre 0,7 % au niveau national. Les Pays de la Loire se positionnent ainsi au quatrième rang des régions françaises pour le dynamisme démographique, derrière la Corse, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

La croissance de la population de la région découle de deux phénomènes combinés : l'apport du solde naturel, qui résulte de l'excédent des naissances sur les décès, et celui du solde migratoire, qui mesure l'écart entre les entrées et les sorties du territoire. Contrairement aux autres régions dynamiques du sud et de l'ouest de la France, l'élan démographique des Pays de la Loire n'est pas uniquement tiré par le moteur des migrations. En effet, avec une population plus jeune qu'ailleurs et une fécondité plus importante, le nombre élevé des naissances dépasse largement celui des décès.

### Une densification de la population plus loin des villes

Les centres urbains accueillent nombre des arrivées dans la région, de par la richesse des offres d'emplois qu'ils proposent et leur parc locatif important. Mais les espaces périurbains et ruraux bénéficient largement des migrations internes à la région, du fait d'une offre foncière plus attractive. La possibilité d'accéder à la propriété, notamment en logement individuel, incite un nombre important de familles de la région à déménager toujours plus loin des villes, ce qui éloigne les ménages les plus modestes des pôles d'emploi. La région des Pays de la Loire se trouve ainsi soumise à deux formes d'urbanisation : la périurbanisation et la rurbanisation. La première désigne la densification de la deuxième couronne

des villes quand la seconde définit le « retour » des citadins à la campagne.

Pour faire face à la croissance démographique, mais aussi à la diminution de la taille moyenne des ménages, la croissance annuelle moyenne du parc de logements régional est encore plus vive que celle de la population : + 1,4 % en moyenne par an entre 1999 et 2007, ce qui représente environ 190 000 logements supplémentaires sur la période. Ceci entraîne une offre de terrains disponibles en tension : pour de nombreuses familles de classes « moyennes », il devient nécessaire de s'éloigner des villes-centres pour espérer accéder à la propriété. Sans surprise, c'est donc dans les communes appartenant à l'espace périurbain que le parc de logements a progressé le plus rapidement : + 2,2 % par an en moyenne entre 1999 et 2007. On assiste donc bien à un étalement de la ville à ses franges et au-delà.

Cet étalement urbain très important lors de la dernière décennie, qui avait pu paraître hors contrôle pour de nombreux observateurs, semble néanmoins se modérer récemment. La forte progression du prix des carburants intervenue de début 2007 à l'été 2008 et la prise de conscience de nombreuses collectivités ont, sans doute, contribué à dissuader certains ménages de s'éloigner des villes-centres, pour limiter l'augmentation du poste déplacements de leur budget.

### Les maisons grignotent les champs

Face à la croissance de l'urbanisation, de nombreuses zones agricoles sont reconverties pour accueillir les lotissements, routes ou zones commerciales qui répondent aux besoins des nouvelles populations. Cette artificialisation des sols, déjà élevée dans la région, progresse de façon très forte : les Pays de la Loire sont même la région de métropole où l'accroissement de l'artificialisation est le plus élevé.

Au regard de la situation dans d'autres régions attractives, le dynamisme démographique des Pays de la Loire n'est pas l'unique cause de ce phénomène. Dans la région, la prédominance de la construction de maisons individuelles amplifie en effet la consommation d'espace. La maison représente ainsi 70 % de l'ensemble des constructions de la région, contre seulement 54 % au niveau national. La surreprésentation de la maison individuelle et des résidences secondaires, mais aussi les fortes consommations d'espace des locaux professionnels ou agricoles, permettent de mieux comprendre cette artificialisation galopante.

La région est riche en terres agricoles. Ces terres sont donc fortement sollicitées, plus particulièrement le bocage. En Pays de la Loire, la quasi-totalité des surfaces artificialisées entre 2000 et 2006 a été prélevée sur les territoires agricoles, à la différence des régions riches en forêts et milieux semi-naturels comme l'Aquitaine ou Provence-Alpes-Côte-d'Azur, où ces territoires peuvent fournir jusqu'à 40 % de la surface nouvellement artificialisée.

L'artificialisation et sa croissance très au-dessus de la moyenne traduisent l'urbanisation toujours plus loin des pôles urbains, de façon accentuée dans l'espace rural, avec en corollaire l'augmentation de l'usage de la voiture. Pour les deux départements littoraux, ce phénomène transforme des villages ruraux, de plus en plus loin des centres urbains, en cités-dortoirs dont la plupart des nouveaux habitants utilisent la voiture pour aller travailler.

Au-delà de la diminution des ressources naturelles et agricoles, l'artificialisation entraîne une recomposition des paysages, une fragmentation des habitats naturels et pèse sur la biodiversité. Ce phénomène présente aussi des enjeux forts en termes de tensions foncières et d'éventuels conflits d'usage entre activités agricoles, habitat et développement économique.



## Après l'exode rural, place à l'évasion urbaine

Historiquement, les Pays de la Loire ont connu comme le reste de la France un exode rural : les villes-centres étaient alors les espaces les plus attractifs au détriment des campagnes. Aujourd'hui la donne a changé : certains territoires très attractifs par le passé peinent aujourd'hui à conserver leur population, quand d'autres, auparavant boudés, font à présent jouer tous leurs atouts. Les territoires éloignés gagnent en attractivité relativement aux territoires centraux, qui ont des difficultés à offrir des logements à des prix abordables pour certaines catégories de population. Ainsi, comme dans la majorité des régions françaises, les Pays de la Loire ont connu, entre 1999 et 2006, un second pic de croissance de la population dans l'espace périurbain après celui de la période 1975 et 1982.

La région a connu un phénomène de déversements successifs de la population des grandes agglomérations vers le périurbain, proche d'abord, puis plus lointain, voire vers certaines zones rurales qui bénéficient depuis peu d'un regain d'intérêt autour des aires urbaines les plus étendues. Le périurbain « pur » est aujourd'hui en perte de vitesse, laissant la place à des territoires à la frontière de l'espace périurbain et du rural. Ainsi les campagnes pourraient-elles bientôt devenir le prochain réceptacle de cet exode urbain.

L'éloignement progressif des villes-centres est manifeste : les familles ligériennes recherchent du foncier plus accessible financièrement, quitte à rallonger leurs trajets domicile-travail. Toutefois, ce mouvement n'a pas la même intensité en Mayenne qu'en Loire-Atlantique ou en Vendée, particulièrement attractives.

## Périurbanisation et rururbanisation : les mêmes causes mais des effets différents

Les causes de la périurbanisation et de la rururbanisation sont communes ; elles sont liées à l'abandon du cadre urbain. L'automobile en est l'un des instruments : elle permet de relier le monde urbain, riche en emplois, en équipements et en services, au monde

périurbain et rural, qui en est moins bien pourvu, et qui est, en particulier, pauvre en transports collectifs. L'amélioration de ces derniers conjuguée à la qualité du maillage routier qui facilite le multi-équipement des ménages en automobile, favorise l'implantation des familles dans l'espace périurbain et à la campagne.

Cette évasion urbaine est motivée par un désir très fort d'accéder à la propriété d'une maison avec jardin, tout en conservant le style de vie des citadins. Les Pays de la Loire sont ainsi une région de propriétaires : 63 % des ligériens possèdent leur domicile, qu'il s'agisse d'une maison ou d'un appartement, contre 57 % au niveau national. Les prix du foncier ne permettent pas aux ménages modestes d'acheter une maison individuelle en ville. Les espaces périphériques, quant à eux, sont beaucoup plus accessibles. La voiture, l'équipement ménager, la télévision et internet unifient les modes de vie et permettent de vivre plus ou moins à la mode urbaine à la campagne.

Si les causes de la périurbanisation et de la rururbanisation sont identiques, leurs conséquences diffèrent. Dans l'espace périurbain, qui est situé par définition entre l'espace urbain et l'espace rural, les nouvelles constructions peuvent s'incorporer dans des quartiers intégrés à l'agglomération. Il n'en est pas de même à la campagne, où l'habitat « rurbain » a vocation à demeurer rural.

Cette distinction apporte un élément important de différenciation entre périurbanisation et rururbanisation. En effet, la périurbanisation se présente comme une extension urbaine et à vocation à être reliée à un pôle urbain. Ainsi, l'espace périurbain peut offrir à ses habitants l'essentiel de ce qu'ils sont en droit d'attendre, sur le plan de la vie quotidienne, d'une zone urbaine. *A contrario*, la rururbanisation ne prétend pas offrir à ses adeptes les facilités qu'on ne trouve habituellement pas à la campagne.

## Des conséquences sur l'organisation des territoires

Par ailleurs, la rururbanisation ne s'accompagne pas à ce jour d'un volet économique. En effet, emplois et populations continuent de se localiser à des endroits très différents. Si l'on observe un transfert d'emplois de la ville-centre vers la périphérie, ce

phénomène demeure très restreint. Il trouve ses limites tant en nombre - les emplois restent largement concentrés dans les pôles urbains - qu'en termes de distance : ce transfert n'atteint pas les campagnes.

La « métropolisation » est à l'œuvre : le territoire des Pays de la Loire s'organise de plus en plus autour de ses grands pôles urbains, qui concentrent une part croissante de l'activité économique, engendrant autour d'eux des espaces de forts déplacements.

Lieu d'emploi et lieu d'habitat sont donc souvent disjoints. De fait, les mouvements de population liés à la périurbanisation et à la rururbanisation ont des conséquences sur l'organisation des territoires et notamment les déplacements domicile-travail qui s'en trouvent amplifiés. De plus en plus de personnes font des navettes domicile-travail et les trajets de ces dernières sont de plus en plus longs. L'accessibilité à l'emploi diffère en effet selon le caractère urbain ou rural du lieu de résidence : les actifs résidant dans l'espace périurbain ou le rural ont moins de chances de trouver un emploi près de chez eux que ceux qui habitent un pôle urbain.

La carte des mouvements de la population se superpose largement à celle des prix des terrains à bâtir. En suivant la carte dessinée par le marché du foncier, les migrations résidentielles conduisent souvent à une logique de ségrégation. Face au désir de maison individuelle et à l'offre disponible, chacun a tendance, selon son âge ou son groupe social, à répliquer le comportement de son semblable. La ségrégation socio-spatiale prend alors tout son sens.

Ainsi, étalement urbain et mixité sociale ne vont pas naturellement de pair, et le lieu de résidence peut devenir un marqueur social. Aussi, la répartition des groupes sociaux sur le territoire est-elle fortement liée à la catégorie socioprofessionnelle et au niveau de revenus des habitants. Les cadres sont ainsi largement représentés dans les pôles urbains, quand la présence des ouvriers est plus marquée à la campagne.

Avec la périurbanisation, les écoles des pôles urbains peinent parfois à remplir leurs classes, tandis que le mode de garde des jeunes enfants devient un véritable enjeu dans le périurbain. En

réduisant les difficultés d'organisation des familles périurbaines, la présence de crèches, de nourrices agréées et de services périscolaires influe positivement sur le maintien en emploi des femmes. L'espace périurbain n'étant pas l'espace privilégié pour l'accès à l'emploi, aux équipements et aux services, le choix parfois contraint d'y résider entraîne bien souvent l'acquisition d'un second véhicule dans le ménage pour rejoindre son travail, transporter ses enfants ou réaliser d'autres déplacements pour motifs personnels.

## L'évasion urbaine en débat

La périurbanisation, la rurbanisation et l'étalement urbain ont des conséquences tant sur l'organisation des territoires, que sur l'environnement ou la mixité sociale. De nombreux observateurs et décideurs ont posé, posent et continueront de poser cette question : faut-il lutter contre l'évasion urbaine ? En première approche, les « bénéficiaires » de ce mode de développement sont, d'une part, les ménages qui profitent par ce biais d'une accession facilitée à la maison avec jardin et d'un cadre de vie paysager qui leur convient. D'autre part, les collectivités bénéficiaires peuvent y trouver leur intérêt, puisque ces mouvements de population permettent de redynamiser les campagnes. En Pays de la Loire, rares sont les territoires dont la croissance démographique n'est pas positive. L'évasion urbaine concernant essentiellement des couples avec enfants, les territoires récepteurs se trouvent par conséquent rajeunis. C'est un atout majeur pour nombre de campagnes qui étaient vieillissantes.

Cependant, l'évasion urbaine ne présente pas que des avantages. En tout premier lieu, elle représente un risque d'ultra-spécialisation des usages des villes qui pourraient, à terme, se tourner très fortement vers leurs seules fonctions économiques et de formation. Entre 1999 et 2006, la croissance de la population des villes-centres a été très faible dans la région. Elle est uniquement due à un excédent des naissances sur les décès, le solde migratoire étant négatif. À l'exception des étudiants et des jeunes actifs, toutes les catégories de la population fuient la ville-centre. Cela a des conséquences en termes

de dynamisme et de gestion des infrastructures, notamment scolaires.

Les inconvénients liés à ce mode de développement touchent aussi le périurbain et le rural. Si les prix du foncier sont plus abordables dans ces espaces qu'en ville, ils restent élevés. Avec le développement du recours à des emprunts de plus en plus longs, l'accession à la propriété dans ces zones peut entraîner un surendettement des ménages modestes et faisant face à des coûts d'usages élevés via l'utilisation de leur(s) véhicule(s) individuel(s). Le multi-équipement des ménages en automobiles est particulièrement marqué en Pays de la Loire, 83 % des couples bi-actifs résidant dans l'espace périurbain possèdent ainsi deux voitures ou plus.

Par ailleurs, un étalement urbain non maîtrisé engendre une artificialisation excessive et donc une consommation inutile d'espace. Pour 100 hectares de terrains artificialisés entre 2000 et 2006 en France, 12 le sont en Pays de la Loire, faisant ainsi de la région la plus grande consommatrice de surfaces.

Le périurbain et le rural sont les espaces privilégiés de la construction individuelle et de l'utilisation de la voiture. Les maisons consomment beaucoup plus d'énergie par habitant que les appartements, tandis que les voitures en consomment davantage que les transports collectifs. L'évasion urbaine entraîne donc une consommation supplémentaire d'énergie et une pollution par habitant plus importante.

Enfin, ces mouvements de population ne sont pas sans impact sur la mixité sociale. L'évasion urbaine est très liée au prix du foncier et la ségrégation socio-spatiale persiste et progresse.

## De l'étalement au renouvellement urbain ?

Comment mieux concilier les attentes des ménages en matière d'habitat tout en minimisant les inconvénients qui en résultent le plus souvent ? Une voie semble aujourd'hui être privilégiée et trouve déjà sa traduction dans de nombreux documents d'urbanisme ou d'aménagement des communes ou intercommunalités (Plan local de l'habitat, Plan local d'urbanisme) : celle de la densification urbaine. Les densités élevées présentent en effet de

nombreux avantages, en particulier des consommations d'espace et d'énergie plus faibles par habitant. Du point de vue de la consommation foncière comme de la consommation énergétique, des formes d'habitat plus denses semblent répondre aux enjeux de demain. Au-delà de la densification, c'est la question du renouvellement urbain, de la reconstruction de la ville sur elle-même qui est posée. Si les grandes-villes connaissent et mettent en œuvre depuis de nombreuses années des stratégies de renouvellement urbain, les communes périurbaines et rurales semblent aujourd'hui vouloir s'en saisir.

A titre d'illustration, on peut citer la commune de Saint-André-des-Eaux qui a connu, sur la dernière décennie, une très forte croissance (près de 5% de population supplémentaire chaque année, plus de 70 nouveaux logements). Son développement s'est accompagné d'une consommation foncière particulièrement forte du fait d'un modèle uniquement basé sur la maison individuelle implantée sur un parcellaire avoisinant souvent plus de 1 000 m<sup>2</sup> (45 ha consommés entre 1999 et 2004 par exemple). Pour enrayer ce phénomène et créer un parc adapté notamment aux jeunes ménages, la commune s'engage avec la Carene dans un projet de renouvellement urbain dans un périmètre de 300 m autour du centre-bourg : la Zac centre-bourg développera ainsi plus de 400 logements dont 30 % de logements sociaux, ainsi qu'une gamme diverse d'offres et de typologies allant du collectif à la maison individuelle principalement en bande sur un parcellaire de village. La diversité du programme de logement vise à répondre aux besoins d'une population avec des revenus médians.

Au-delà de cet exemple, la généralisation de la problématique de la construction de la ville sur elle-même aux centres-bourgs est une piste que de nombreux acteurs (politiques, urbanistes) cherchent à promouvoir. ■



## Les maisons poussent comme des champignons ... dans les champs

Philippe PIROT (Dreal) et Amandine RODRIGUES (Insee)

Avec 1 million d'habitants supplémentaires depuis 1962, la démographie des Pays de la Loire est l'une des plus dynamiques de France. Comme dans la majorité des régions françaises, la croissance de l'espace périurbain est marquée par un premier pic entre 1975 et 1982, puis un second entre 1999 et 2006. Si les centres urbains accueillent nombre des arrivées de la région, de par la richesse de leur emploi et de leur offre locative, les espaces périurbains et ruraux bénéficient largement des migrations internes à la région, du fait d'une offre foncière plus attractive. Face à cette croissance démographique et à la réduction de la taille moyenne des ménages, le parc de logements connaît une dynamique encore plus forte que celle de la population. Ceci entraîne une offre de terrains en tension par rapport à la demande. La hausse des prix induite par ce déséquilibre contraint les personnes disposant d'un budget moindre à s'éloigner des zones les plus chères pour réaliser leur souhait d'accès à la propriété. Ainsi, une partie des zones agricoles ou naturelles des périphéries urbaines se transforme en zones dites « artificialisées », principalement sous l'effet de la construction de logements individuels, grands consommateurs d'espace. La frontière entre l'urbain et le rural s'éloigne de plus en plus des villes-centres et tend même à devenir plus floue. Récemment, l'étalement urbain très important de la dernière décennie semble néanmoins se modérer. La forte progression du prix des carburants observée de début 2007 à l'été 2008 et la prise de conscience de nombreuses collectivités ont, sans doute, contribué à dissuader certains ménages de trop s'éloigner des villes-centres, au risque de voir trop augmenter le poste déplacements de leur budget.

**D**ans la plupart des régions, sous l'effet de la croissance démographique, l'extension spatiale des villes a été particulièrement importante depuis le début des années 1960. Le phénomène s'est étendu de proche en proche, toujours plus loin des centres urbains, transformant des zones agricoles ou naturelles en zones urbaines, principalement sous l'effet de la construction de logements individuels. La maîtrise de la consommation d'espace est désormais devenue un enjeu majeur pour les politiques d'aménagement du territoire, se traduisant en objectif de développement durable dans le Grenelle de l'environnement notamment.

### Pays de la Loire, un pic de périurbanisation entre 1975 et 1982

Depuis 1962, la région des Pays de la Loire a gagné 1 million d'habitants, passant de 2,4 à 3,4 millions d'habitants. Elle se situe au 5<sup>e</sup> rang des régions métropolitaines tant par sa taille que par le rythme de sa croissance

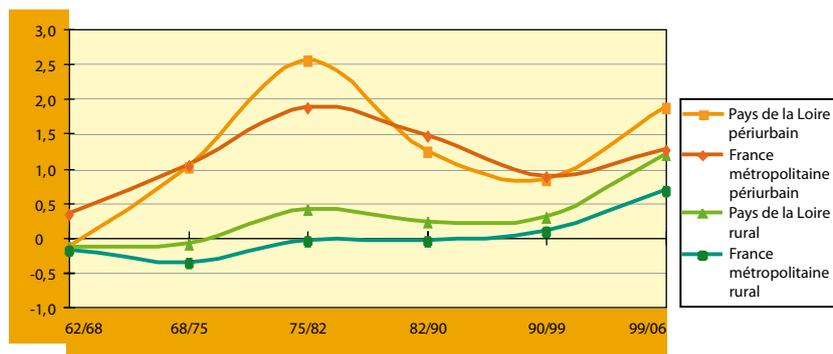
démographique, et au 4<sup>e</sup> rang pour le nombre de personnes supplémentaires « accueillies » sur son territoire depuis 45 ans, derrière l'Île-de-France, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. C'est en Loire-Atlantique et en Vendée que le dynamisme démographique a été le plus fort, tandis que la Sarthe et la Mayenne sont les départements de la région où la population a le moins augmenté. Ce sont en particulier les

communes constituant la deuxième couronne des centres urbains, appelée espace périurbain, qui ont le plus contribué à cette croissance : elles ont ainsi absorbé un tiers des nouveaux habitants.

Entre 1962 et 1975, la croissance démographique a d'abord concerné les communes de la première couronne des centres urbains de la région,

### Une dynamique du périurbain et du rural plus marquée en Pays de la Loire qu'au niveau national

Comparaison des taux de croissance annuels moyens régionaux et nationaux du périurbain et du rural (en %)



Source : Insee, recensements de la population 1962 à 2006.

# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

qui constituent les banlieues. Celles-ci se sont nettement densifiées : la croissance annuelle moyenne de la population s'y est élevée à + 3,4 % sur la période contre + 2,5 % pour les banlieues au niveau national. Cette phase a commencé après la Seconde Guerre mondiale, avec un afflux important de nouveaux habitants dans les villes en provenance des campagnes. Elle est très marquée en Sarthe et en Mayenne, avec un taux de croissance annuel moyen supérieur à 5 % dans les banlieues de ces départements. En revanche, en Vendée, la densification de la première couronne des villes-centres se situe en deçà de celle observée au niveau régional comme national (1,1 % par an).

A partir de 1975, l'espace disponible pour construire commençant à se raréfier et l'attrait pour la maison individuelle restant intact, la population s'installe davantage dans les espaces périphériques que dans les pôles urbains que constituent les villes-centres et leurs banlieues. C'est le phénomène de la périurbanisation : l'espace éponyme, constitué de la deuxième couronne des centres urbains, se densifie au rythme de + 2,6 % de personnes supplémentaires par an en moyenne entre 1975 et 1982, soit 0,4 point de plus que la moyenne nationale. Cette densification des espaces périphériques s'accompagne de l'essor de la multi-motorisation, la voiture devenant indispensable à la plupart des déplacements. Dans le même temps, les villes-centres perdent de la population. La périurbanisation a été plus marquée dans le Maine-et-Loire et en Vendée, avec des taux de croissance annuels moyens respectifs de 3,2 % et 2,8 % pour les espaces périurbains de ces départements. En revanche, en Sarthe, le phénomène est beaucoup moins fort (+ 1,7 %). Si cette périurbanisation reste intense jusqu'en 1990 au niveau national, le phénomène s'atténue dès 1982 dans tous les départements des Pays de la Loire.

## Le regain de croissance du périurbain

Entre 1982 et 1999, les rythmes de croissance démographique de l'espace périurbain et des banlieues restent élevés et ont tendance à se rapprocher. Cependant, depuis le début de la décennie 2000, la périurbanisation reprend de l'ampleur dans les Pays

de la Loire : la population de l'espace périurbain augmente de 1,9 % par an. Cette reprise du périurbain est spécifique aux Pays de la Loire, puisqu'au niveau national la croissance se poursuit à un rythme inférieur à celui des années antérieures. Seul le Maine-et-Loire n'est pas concerné par ce regain, tandis qu'en Loire-Atlantique et en Vendée le phénomène est très marqué (+2,2 % par an dans le périurbain).

Au contraire, si la croissance démographique des villes-centres et des banlieues reprend au niveau national depuis une petite dizaine d'années, elle reste positive mais moins importante que lors de la décennie précédente en Pays de la Loire. Les pôles urbains vendéens et les villes-centres de Loire-Atlantique font néanmoins exception. Parallèlement à la reprise de la périurbanisation, la population s'installe encore plus loin des villes dans la région, dans des espaces encore considérés comme ruraux il y a quelques années. Ce phénomène peut être nommé « rurbanisation » (+1,2 % dans l'espace rural). Là encore, il concerne surtout la Loire-Atlantique et la Vendée (respectivement +2,1 % et +1,5 % par an). Ainsi, l'augmentation des prix de l'immobilier dans l'espace urbain impulse une périurbanisation qui semble s'étendre aux campagnes. Ce regain de croissance de l'espace rural peut aussi être relié au maillage important de petites villes dans la région, qui fait que le rural isolé y occupe une place moins importante qu'ailleurs.

En définitive, les Pays de la Loire, comme la moitié des régions françaises et comme toutes celles du littoral atlantique et de la Manche,

se caractérisent par une croissance moyenne des espaces périurbains marquée par un pic entre 1975 et 1982 et un net regain entre 1999 et 2006.

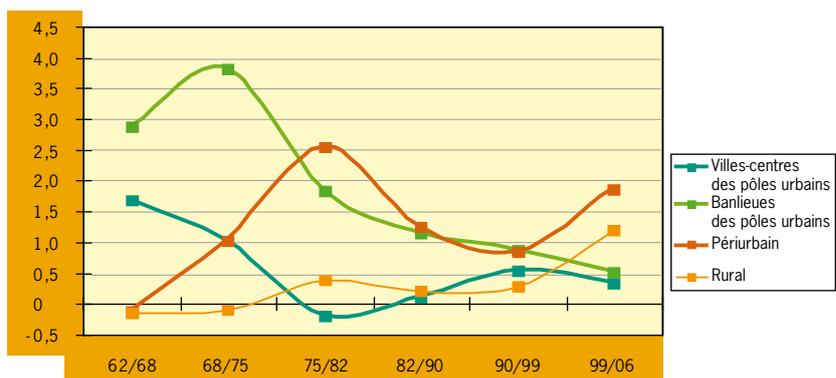
## La frontière entre l'urbain et le rural s'éloigne des villes-centres

La périurbanisation, et la densification de la population dans les espaces périphériques qui en découle, a des conséquences sur le développement des surfaces urbanisées autour des villes : on assiste alors à un phénomène d'étalement urbain. La distance à parcourir depuis les villes-centres pour atteindre des espaces, certes sous influence des centres urbains, mais dont les aspects paysagers ont souvent un caractère rural, continue d'augmenter. Depuis 1962, cette distance a augmenté dans les six plus grands pôles urbains de la région. Au niveau France entière, cette distance a crû de façon continue jusqu'en 1990 et stagne depuis. Dans la région, Le Mans et Angers suivent ce modèle. Pour Nantes, en revanche, cette distance à parcourir s'est accrue jusqu'en 1999.

Les autres grands pôles urbains de la région, au contraire, continuent de s'étendre. A Laval, l'étalement urbain est ininterrompu depuis 1962, mais reste très limité. Saint-Nazaire n'a vu ce phénomène apparaître qu'à partir de 1975, mais depuis il est continu et assez fort. Le pôle urbain de la Roche-sur-Yon s'est d'abord contracté entre 1962 et 1975, avant de s'étendre ; son étalement s'est arrêté entre 1990 et 1999, mais il a repris vigoureusement depuis.

## Regain de périurbanisation

Pays de la Loire : taux annuels d'évolution des sous-espaces des aires urbaines (en %)



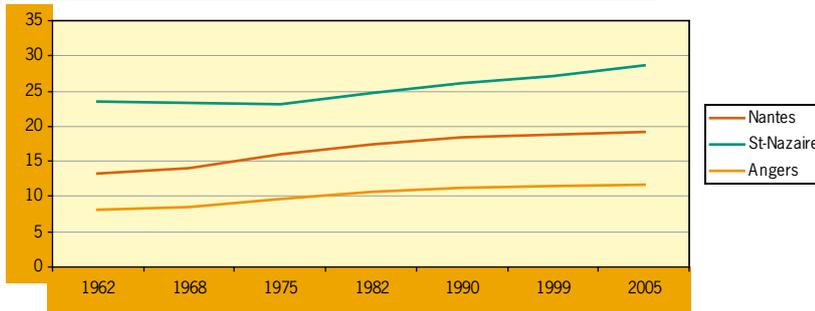
Source : Insee, recensements de la population 1962 à 2006.



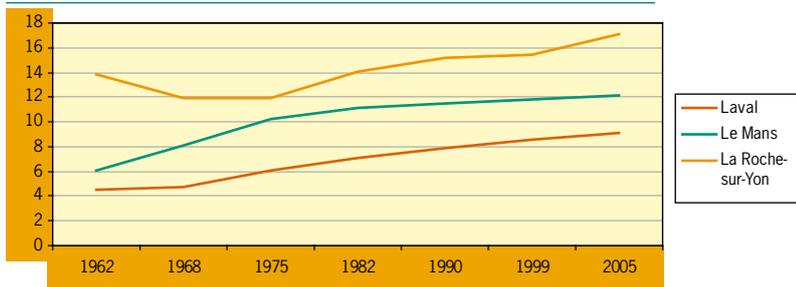
# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

## La frontière entre urbain et rural s'éloigne des villes-centres

Seuil de distance théorique tel que la densité soit inférieure à 80 hbts/km<sup>2</sup> (en km)



Seuil de distance théorique tel que la densité soit inférieure à 40 hbts/km<sup>2</sup> (en km)



Source : Insee, recensements de la population 1962 à 2005.

Lecture : La distance à parcourir pour passer sous un certain seuil de densité de population illustre l'étalement des agglomérations. Le seuil varie selon les villes concernées. Il doit permettre d'appréhender la distance à parcourir pour atteindre des espaces certes sous influence des pôles urbains, mais dont les aspects paysagers ont déjà souvent un caractère rural.

## Périurbain et pôles urbains : les pouponnières de la région

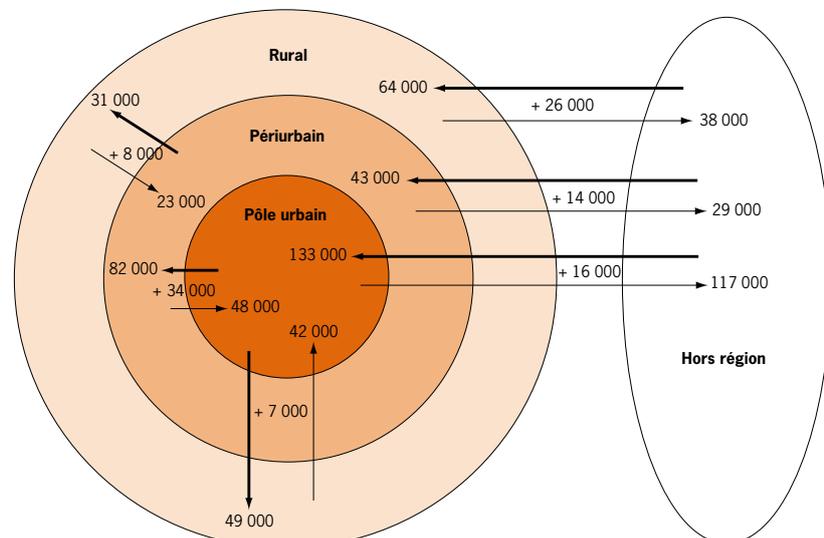
La dynamique démographique, facteur potentiel d'étalement urbain, résulte de deux phénomènes combinés : l'apport du solde naturel, qui représente l'excédent des naissances sur les décès, et celui du solde migratoire, qui mesure les écarts entre les entrées et sorties du territoire. Contrairement aux autres régions dynamiques du sud et de l'ouest de la France, l'élan démographique des Pays de la Loire n'est pas uniquement tiré par le moteur des migrations. En effet, sa population plus jeune qu'ailleurs et une fécondité plus élevée lui permettent de bénéficier d'un excédent naturel, avec un nombre de naissances très nettement supérieur à celui des décès.

Avec un solde naturel de 0,4 % par an entre 1999 et 2006, les Pays de la Loire sont proches de la moyenne nationale et se classent au 6<sup>e</sup> rang des régions métropolitaines. Le solde naturel reste largement positif et stable dans l'ensemble des départements de la région. Globalement, au niveau régional, la contribution du solde naturel à la croissance de la population entre 1999 et 2006 est d'environ 40 %. Cette contribution est faible pour

le rural, moyenne pour le périurbain et très forte en banlieue et dans les villes-centres de la région. Ainsi le périurbain, comme les pôles urbains, bénéficie-t-il d'une dynamique liée à un solde naturel positif. Ces disparités entre territoires en termes de solde naturel ont peu évolué entre les périodes 1982-1999 et 1999-2006. Aussi, l'essentiel des contrastes

## Le pôle urbain attire les nouveaux arrivants dans la région mais perd au jeu des migrations internes

Migrations résidentielles sur 5 ans



Source : Insee, Recensement de la population 2006.

entre les deux périodes s'explique-t-il par l'évolution des migrations.

## Le pôle urbain attire les nouveaux arrivants dans la région...

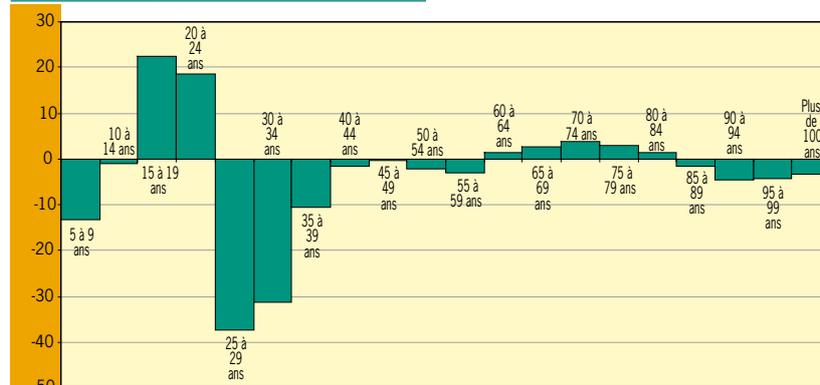
L'attractivité de la région des Pays de la Loire, déjà observée lors de la dernière décennie, ne s'est pas démentie depuis 1999. En effet, les Pays de la Loire ont bénéficié entre 2001 et 2006 d'un apport migratoire en provenance des autres régions françaises de plus de 11 000 personnes par an en moyenne. Au total, durant cette période, 240 000 personnes sont ainsi arrivées dans la région, tandis que 184 000 l'ont quittée. Les Pays de la Loire ont donc gagné par le jeu des migrations externes à la région 38 habitants supplémentaires par an pour 10 000 habitants présents. Ce résultat n'est toutefois pas exceptionnel au niveau national et moins élevé que dans les autres régions dynamiques du littoral : il place la région au 7<sup>e</sup> rang des régions de France métropolitaine derrière le Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Aquitaine, Corse, Bretagne et Poitou-Charentes. Il n'explique donc pas à lui seul les phénomènes de périurbanisation et d'étalement urbain à l'œuvre dans la région.

Tous les types de territoires, urbains, périurbains comme ruraux sont excédentaires à ce jeu des migrations entre régions. Les nouveaux venus

# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

## Le pôle urbain attire les jeunes mais pas les familles

Taux annuel de migration nette du pôle urbain (en ‰)



Source : Insee, recensement de la population de 2006 - exploitation complémentaire.

dans la région en provenance d'autres régions métropolitaines s'installent cependant très majoritairement dans les pôles urbains, où se concentrent l'emploi et l'offre locative. En effet, plus d'un nouvel arrivant dans la région sur deux s'installe dans un pôle urbain, plus d'un sur quatre dans l'espace rural et à peine un sur cinq dans le périurbain.

## ... mais perd au jeu des migrations internes

En revanche, au jeu des migrations résidentielles internes à la région, l'espace urbain est déficitaire. Dans les échanges avec les autres territoires qui constituent la région, il perd 34 000 habitants par an au profit de l'espace périurbain et 7 000 au profit du rural. Ce dernier gagne également 8 000 habitants en provenance de l'espace périurbain, illustrant le fait que l'habitat se déconcentre de plus en plus loin de la ville-centre. La possibilité d'accession à la propriété, notamment en logement individuel et à un coût moins élevé sans trop s'éloigner des pôles d'emploi grâce aux infrastructures de transport, incite un nombre grandissant

d'habitants de la région à déménager vers ces territoires périphériques.

Globalement, les pôles urbains de la région attirent majoritairement des jeunes de 15 à 24 ans, qui viennent poursuivre leurs études ou rechercher un emploi. Ils attirent aussi, mais dans une moindre mesure, des retraités qui cherchent à se rapprocher des commerces et services plus accessibles en ville. En revanche, les pôles urbains perdent de très nombreux habitants entre 25 et 39 ans. Il s'agit pour l'essentiel de familles récemment constituées qui s'installent plus souvent dans les espaces périurbains, où les prix de l'immobilier moins élevés leur permettent d'accéder à la propriété d'une maison individuelle.

Parmi les six plus grands pôles de la région (Nantes, Saint-Nazaire, Angers, Le Mans, Laval, La Roche-sur-Yon), certains se démarquent quelque peu de ce schéma régional. Les pôles d'Angers, du Mans, de Laval et de Saint-Nazaire perdent au jeu des migrations externes à la région. Au Mans et à La Roche-sur-Yon, le pôle attire davantage d'habitants des alentours qu'il n'en perd. En termes de migrations selon

l'âge, Le Mans et Nantes attirent peu les retraités. La Roche-sur-Yon et Laval sont attractives pour les jeunes de 15 à 19 ans. Saint-Nazaire attire une population âgée de 40 ans ou plus, avec un phénomène très marqué pour les retraités, sûrement lié à la présence de la façade maritime.

## Des logements concentrés en ville et à la campagne

La croissance démographique affecte la consommation d'espace, du fait de la nécessité de loger la population supplémentaire et de prévoir les infrastructures routières et les équipements nécessaires à ses activités. En 2007, la région des Pays de la Loire comptabilise 1 777 000 logements, soit 5,5 % des logements du territoire national pour 5,6 % de la population de la France métropolitaine. La concentration de logements est importante sur les centres urbains. Plus d'un tiers de ces logements sont situés sur le département de la Loire-Atlantique et la seule commune de Nantes concentre 156 500 logements, soit 8,8 % du parc régional. La bande littorale, quant à elle, concentre 15 % du parc. En Pays de la Loire, un logement sur trois est localisé en ville-centre et autant dans le rural. Le périurbain, quant à lui, concentre un logement sur cinq. Avec à peine un logement sur six, les banlieues constituent le territoire qui regroupe le moins de logements.

## Décohabitation oblige, le parc des résidences principales croît plus vite que la population

Entre 1999 et 2006, le parc de résidences principales s'est accru plus vite que la population. Cela s'explique par l'évolution des conditions et modes

## Nantes n'attire plus autant

Sur la période 1990-1999, Nantes et Toulouse étaient les deux premières villes de plus de 200 000 habitants pour la croissance annuelle moyenne, avec respectivement + 1,1 % et + 0,9 %. Bordeaux était loin derrière, se classant en 6<sup>e</sup> position sur 11 avec un gain de population + 0,3 % par an en moyenne. La contribution à la croissance démographique de l'excédent des naissances sur les décès était totale

pour Bordeaux et de 0,7 point pour Nantes comme pour Toulouse. Entre 1999 et 2006, Nantes chute à la 7<sup>e</sup> place du classement, avec une croissance de + 0,6 % par an en moyenne, laissant la 1<sup>ère</sup> place à Toulouse (+ 1,7 % par an). Bordeaux quant à elle monte en 3<sup>e</sup> position avec + 1,1 % par an en moyenne. Une fois encore l'essentiel des contrastes entre les deux périodes s'explique par les migrations. La contribution du solde

naturel aux croissances démographiques nantaise et toulousaine est stable entre les deux périodes. Entre 1999 et 2006, Nantes bénéficie d'un apport migratoire à peine suffisant pour couvrir les sorties de son territoire. De leur côté, Toulouse et Bordeaux ont des soldes migratoires largement positifs, dont la contribution à la croissance démographique s'élève à 1 point pour la première et 0,6 point pour la seconde.



# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

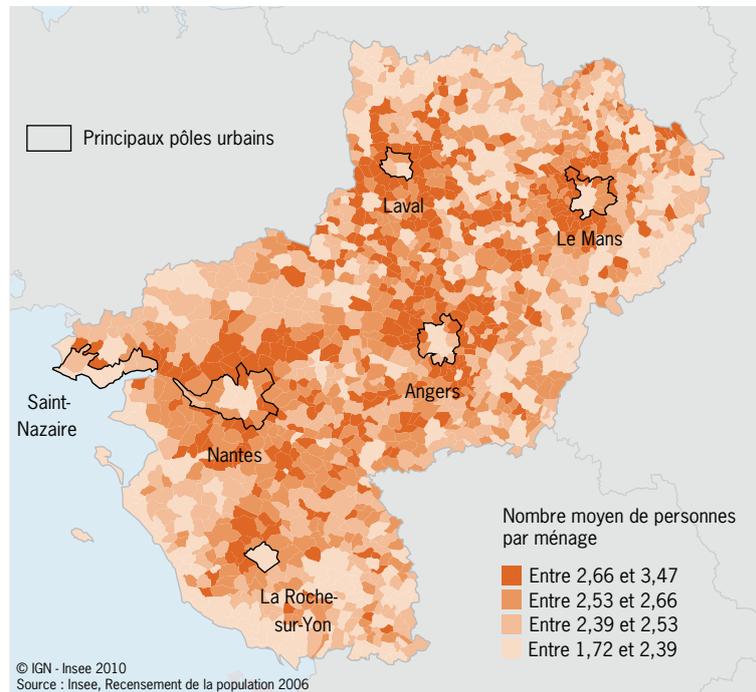
de vie. Le vieillissement de la population induit la constitution de ménages de plus petite taille. La durée des études s'allonge, mais les étudiants sont de plus en plus nombreux à s'installer dans un logement en ville, qui les rapproche de leur lieu d'études. Avec les divorces, les familles se divisent, adoptant de plus en plus souvent le mode monoparental. Ces différentes causes de décohabitation réduisent le nombre moyen d'occupants par logement, qui diminue depuis de nombreuses décennies. La taille moyenne des ménages est ainsi passée de 2,4 personnes en 1999 à 2,3 en 2006. Dans la grande majorité des communes, la croissance du parc de résidences principales est donc plus rapide que celle de la population.

Ces phénomènes de décohabitation influent fortement sur le nombre de logements nécessaires pour loger l'ensemble de la population. Pour l'ensemble de la région, 55 % de la croissance du parc de logements intervient en réponse à la décohabitation, les 45 % restants relevant d'une offre permettant l'accueil de nouveaux arrivants et donc de la croissance démographique.

Le phénomène de réduction de la taille des ménages n'est pas spécifique aux Pays de la Loire. Sur la dernière décennie, il y est d'ailleurs un peu moins marqué qu'ailleurs et ce, quel que soit le département. En effet, entre 1999 et 2006, la taille moyenne des ménages a diminué de 0,12 personne, tandis qu'au niveau national hors Île-de-France elle se réduisait de 0,15 personne. Les départements de Vendée et du Maine-

## Un taux d'occupation des résidences principales plus fort dans le périurbain

Taille moyenne des ménages par commune en 2006



et-Loire, où la taille des ménages était la plus élevée en 1999, sont ceux où elle s'est le plus réduite depuis. Cela conduit peu à peu à une uniformisation de la situation entre départements en termes de taille moyenne des ménages, les spécificités territoriales s'effaçant au profit de ce mouvement de fond qui traverse la société française.

Globalement, c'est dans les banlieues des pôles urbains que la baisse de la taille des ménages est la plus marquée sur la période récente, avec -0,19 personne. Les villes-centres

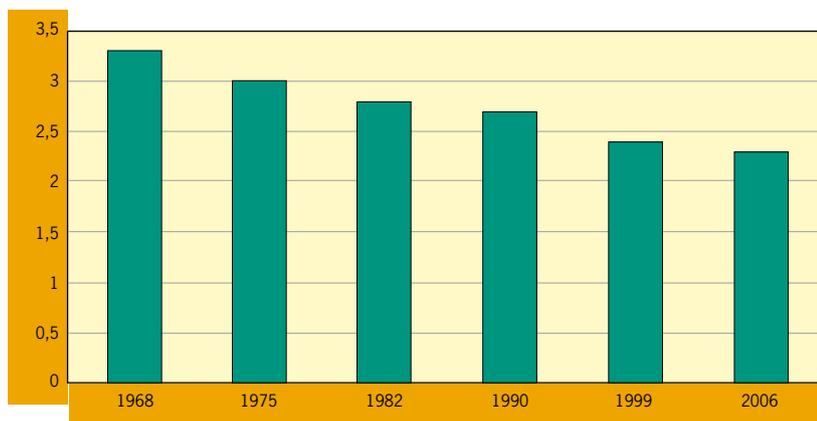
restent néanmoins l'espace où la taille moyenne des ménages est la plus faible avec 2,01 personnes. Au contraire, c'est toujours dans l'espace périurbain, qui accueille de nombreuses familles, que le taux d'occupation des résidences principales est le plus fort, avec 2,62 personnes par ménage. L'écart entre ces deux extrêmes est le même qu'en 1999. Dans les grandes villes et sur le littoral, les ménages sont généralement de petite taille, du fait d'une forte proportion d'étudiants et de retraités, selon les cas. La taille des ménages augmente ainsi à mesure que l'on s'écarte des centres urbains. Passé une certaine distance, elle se réduit peu à peu, dans les zones qui échappent à la périurbanisation et où l'on trouve beaucoup d'agriculteurs retraités. Mais le maillage très serré du territoire régional fait que ce dernier phénomène est moins marqué que dans les autres régions françaises.

## Les logements poussent comme des champignons autour des villes

Pour faire face à la forte croissance démographique mais aussi à la diminution de la taille moyenne des ménages, la croissance annuelle moyenne du parc de logements

## La taille moyenne des ménages diminue depuis des décennies

Évolution de la taille des ménages



Source : Insee, Recensements de la population de 1968 à 1990 dénombremens et exploitations principales.

# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

régional a donc été plus vive que celle de la population : + 1,4 % contre + 1 % au niveau national entre 1999 et 2007, ce qui représente environ 190 000 logements supplémentaires. La Vendée et la Loire-Atlantique se démarquent, une fois encore, avec des hausses respectives de + 1,9 % et + 1,5 % par an en moyenne.

C'est dans les communes appartenant à l'espace périurbain que le parc de logements a progressé le plus rapidement : + 2,2 % par an en moyenne entre 1999 et 2007. Dans le même temps, le parc a augmenté de + 1,5 % par an en moyenne dans les banlieues et de + 1,1 % dans les villes-centres. On assiste donc bien à un étalement urbain prononcé au cours de ces huit dernières années. La progression dans l'espace rural est plus faible que la moyenne régionale, avec une croissance annuelle moyenne de 1,2 % sur la période observée.

## Retour vers les villes ?

Au cours des années 1990, le rythme de construction de logements est passé de 16 250 en 1990 à 22 000 pour l'année 2000. Ensuite, l'activité dans le secteur de la construction s'est encore accélérée, pour culminer à 32 000 logements au cours de l'année 2007. Au cours de la dernière décennie, 262 000 logements ont été construits au total dans la région, soit 17 % du parc existant en 1999 ou encore une construction pour environ 12 habitants. Le phénomène d'étalement urbain a donc été très important du début des années 2000 jusqu'en 2006. L'activité de construction a été d'autant plus intense sur les communes rurales et dans l'espace périurbain. En particulier, ce phénomène a été marqué pour les communes appartenant au triangle formé par les communes de Nantes, Angers et La Roche-sur-Yon.

Avec la crise, en 2008, le nombre de logements construits a fortement reculé : 23 000 mises en chantier ont été enregistrées en Pays de la Loire, ce qui représente 6,1 % des mises en chantier métropolitaines. Il s'agit là d'un important repli de 28 % par rapport à 2007, plus marqué encore qu'au niveau national (- 16 %). Il ramène à un niveau de construction proche de celui du début des années 2000. L'année 2008 a en effet signifié un fort ralentissement de la dynamique de construction.

Cette chute de la construction régionale, conjuguée à une moindre concentration dans les communes éloignées des villes-centres, entraîne une décélération de l'étalement urbain. A titre d'exemple, le poids du pôle urbain de Nantes est passé de 39 % à 47 % des constructions réalisées en Loire-Atlantique entre 2007 et 2008. La forte progression du prix des carburants intervenue de début 2007 à l'été 2008 et la prise de conscience de nombreuses collectivités ont, sans doute, contribué à dissuader certains ménages de s'éloigner des villes-centres, pour limiter l'augmentation du poste déplacements de leur budget.

En 2009, 22 300 logements ont été réalisés, soit une baisse de 3 % contre - 17 % observé au niveau national. La part de la région atteint ainsi 7 % de la construction métropolitaine. 42 % des constructions régionales sont concentrées sur le seul département de la Loire-Atlantique.

## Les maisons, gourmandes en espaces, prolifèrent à la périphérie des villes

La consommation moyenne de terrain par logement dépend directement des parts respectives de l'habitat individuel et de l'habitat collectif dans l'ensemble des constructions. La consommation foncière est en effet huit fois plus élevée pour un logement individuel qu'elle ne l'est pour un logement collectif (respectivement 985 m<sup>2</sup> et 126 m<sup>2</sup> en 2008, pour une moyenne à 716 m<sup>2</sup>).

Dans la région, la prédominance de la construction de maisons amplifie la consommation d'espace : la maison représente ainsi encore 70 % de l'ensemble des constructions de la région, contre seulement 54 % au niveau national. De fait, la surface de terrain consommée par logement est plus faible dans les principaux pôles urbains et sur la zone littorale, où les logements collectifs sont plus nombreux. Le parc individuel représente 40 % des logements au sein des villes-centres, 68 % dans les banlieues et 94 % dans le périurbain. Le poids de la maison individuelle en périurbain est ainsi comparable à celui observé pour les communes rurales (90 %).

La Vendée et la Mayenne sont les départements de la région où la part des habitations individuelles est la plus

élevée dans le parc existant. Ce sont aussi ceux qui affichent les plus forts taux de logements individuels dans la construction régionale en 2008 : respectivement 88 % et 86 %. La Loire-Atlantique, du fait de la présence des pôles nantais et nazairien, présente, en 2008, un équilibre entre constructions individuelles et collectives. Au début des années 2000 cette répartition était plus favorable aux logements individuels. En effet, à l'époque en Loire-Atlantique, seulement un logement sur trois était un logement collectif. Depuis 2004, on observe un retour du collectif qui est devenu beaucoup plus visible ces dernières années avec la chute du logement individuel dans le département en 2008. Dans le Maine-et-Loire, si 60 % des logements construits à la fin des années 1990 étaient individuels, cette proportion est montée à presque 90 % au début des années 2000, avant de redescendre à 74 % en 2008. La part de l'habitat individuel dans la construction selon le type d'espace ne remet par ailleurs pas en cause les disparités en termes de structure du parc déjà existant : 90 % des nouvelles constructions dans les espaces périurbains et ruraux sont des maisons individuelles.

Le rythme de la construction de logements individuels est passé de 10 000 par an au début des années 1990 à 12 000 dans les années 1994 à 1997, puis 16 000 dans les années 1998 à 2001, avant d'exploser dans les années 2000, pour atteindre 22 000 maisons construites en 2006. L'année 2008 est, là encore, une année de rupture avec une chute à 15 700 maisons confirmée par les 15 300 maisons construites en 2009. Toutefois, le rythme de la construction de logements individuels reste encore très élevé. La forte augmentation constatée début 2000 s'est par ailleurs accompagnée d'une nouvelle répartition géographique des constructions. Alors que la construction des logements individuels s'effectuait essentiellement au sein des unités urbaines et sur la bande littorale jusqu'au milieu des années 1990, les constructions se sont par la suite éloignées de ces zones, sous l'effet des prix du foncier, pour couvrir un territoire plus large, principalement en Loire-Atlantique et en Vendée. Cette situation résulte d'une disponibilité des terrains insuffisante au regard de la demande, qui induit une hausse des prix et oblige les personnes disposant



# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

d'un budget moindre à s'éloigner de ces zones chères pour réaliser leur souhait d'accès à la propriété.

## Des terrains de plus en plus petits

La consommation moyenne de terrain a augmenté jusqu'au début des années 2000. Depuis 2002, elle est en revanche en recul, du fait de la baisse de la surface moyenne des parcelles dans l'habitat individuel : - 20 % sur les six dernières années. Depuis vingt ans, la baisse de la consommation foncière par logement a été particulièrement nette en Loire-Atlantique et dans le nord de la Vendée, où la construction est très active. La consommation foncière continue en revanche de progresser dans les zones rurales de la Sarthe, de la Mayenne et du sud-est vendéen. Dans les zones touchées par le développement urbain, les demandes restent fortes, mais les offres de foncier se réduisent. Ainsi, les parcelles proposées tendent-elles à diminuer en taille et à se renchérir, dans le but de rentabiliser au maximum les terrains. L'évolution de la forme urbaine vers des villes densifiées apporte une réponse à la demande d'espace.

Les consommations les plus fortes se retrouvent dans les communes rurales (1 020 m<sup>2</sup> par logement) et dans le

périurbain (960 m<sup>2</sup> par logement). Pour ces deux territoires, la surface consommée a reculé fortement dès le début des années 2000, après une stabilité au cours des années 1990. Dans les communes de banlieues, la surface nécessaire pour un nouveau logement est passée d'environ 690 m<sup>2</sup> au début des années 2000 à 500 m<sup>2</sup>. Les consommations les plus faibles sont observées sans surprise dans les villes-centres, avec 260 m<sup>2</sup> par logement en moyenne en 2008.

## Un marché immobilier sous pression, surtout dans les banlieues des pôles urbains

En 2007, 5,9 % du parc de logement régional est vacant, soit un taux beaucoup plus faible que les 8,4 % de logements vacants au niveau national. C'est le signe d'une tension spécifique sur le marché immobilier en Pays de la Loire. Cette pression est moindre en Mayenne et dans la Sarthe (respectivement 7,7 % et 7,6 % de vacance), même si elle reste plus élevée que la moyenne nationale. Elle est en revanche particulièrement prononcée en Loire-Atlantique (5,5 % de vacance) et surtout en Vendée (4,5 %). Par ailleurs, elle est plus marquée pour les logements individuels que pour les

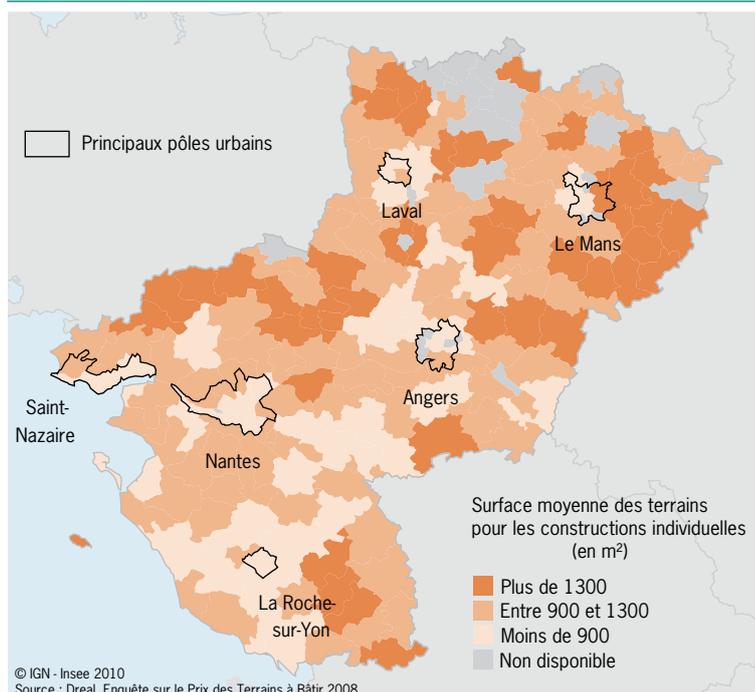
appartements ; l'écart avec le niveau national est en outre plus net pour les maisons individuelles : 1,8 point de taux de vacance en moins dans la région qu'au niveau national, contre -1,4 pour les logements collectifs.

Depuis 1999, le taux de vacance régional est en repli de 0,2 point, ce qui dénote une légère accentuation de la tension sur le marché immobilier. Néanmoins, dans le même temps, la situation s'est encore plus dégradée au niveau national avec un recul de 0,6 point. Le bilan par département est contrasté. La tension est de moins en moins forte dans la Sarthe, où le taux de vacance est passé de 6,9 % en 1999 à 7,6 % en 2007 ; en revanche, elle s'est fortement accentuée en Vendée, le taux passant de 5,3 % en 1999 à 4,5 % en 2007.

D'une manière générale, c'est sur le littoral et à proximité des principales villes-centres que les tensions sur le marché immobilier sont les plus fortes. A l'opposé, elle sont très faibles dans certaines communes rurales : 25 communes rurales de la région, localisées principalement en Sarthe et en Mayenne, ont un taux de vacance supérieur à 15 %. La pression est ainsi modérée dans les communes rurales (7,0 % de vacance) et dans les villes-centres de la région (7,7 %) ; elle est assez soutenue dans le périurbain (5,7 %) et très forte dans les banlieues (4,6 % de vacance).

## Une consommation foncière beaucoup plus importante dans le rural...

Carte cantonale de la surface moyenne des terrains dans la construction de maisons individuelles en 2008



## Les prix flambent

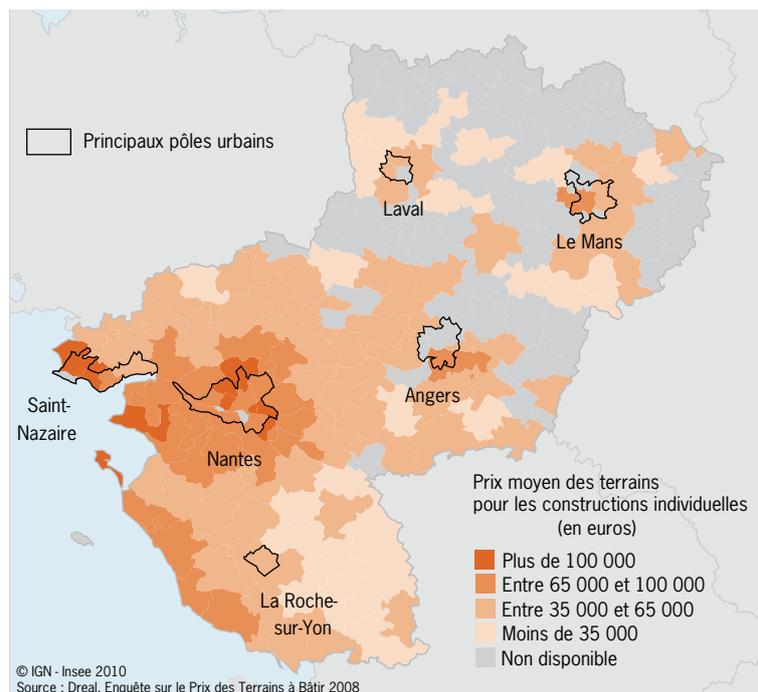
Dans la région des Pays de la Loire, le coût moyen des terrains ayant fait l'objet d'une autorisation de construire en 2008 est de 57 500 €. Ce montant est inférieur de 16 % au coût moyen constaté au niveau national. Entre 2007 et 2008, le budget destiné à l'achat du terrain a néanmoins augmenté de 8 % en Pays de la Loire (et de 21 % en 2 ans) contre 4 % au niveau national (14 % en 2 ans). Ce budget terrain en Pays de la Loire est presque trois fois moins élevé que le budget nécessaire en Île-de-France ou en Provence-Alpes-Côte d'Azur, et loin derrière les 95 000 € observés en Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon. Il est plus proche des 55 000 € investis en Bretagne, alors que pour la Basse-Normandie, Poitou-Charentes et en région Centre, le budget fluctue entre 42 000 € et 47 000 €.

# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

Si le coût moyen est de 57 500€ au niveau régional, la moitié des terrains est achetée pour une somme inférieure à 47 200€. L'éventail des prix est important puisque 10 % des terrains ont coûté moins de 23 000 €, tandis que 10 % ont été achetés pour un montant dépassant 105 000€. Ces différences de prix sont la conséquence de disponibilités de foncier et d'attrait des territoires très hétérogènes sur la région. L'analyse des prix au niveau départemental illustre cette disparité. Avec un coût moyen de 79 300€, le département de Loire-Atlantique présente des prix deux fois supérieurs à ceux pratiqués en Mayenne et dans la Sarthe. Plus le prix moyen au m<sup>2</sup> est élevé et plus les terrains sont petits. Pour les terrains de 300 à 3 000 m<sup>2</sup>, le prix baisse progressivement ; de 190€ par m<sup>2</sup> pour les terrains de 300 à 400 m<sup>2</sup> à moins de 20 € par m<sup>2</sup> pour les terrains de plus de 2 600 m<sup>2</sup>. Cette situation résulte de deux phénomènes. Tout d'abord, les terrains vendus sont d'autant plus petits qu'il existe une pénurie de foncier, donc une pression forte et inévitablement des prix élevés. Par ailleurs, le phénomène de « coût d'entrée » pour l'accès à la propriété d'un terrain fait que tout mètre-carré supplémentaire acheté est moins cher. En 2008, l'achat du terrain pèse pour 30 % dans le budget des constructions en région Pays de la Loire, contre

## ... là où le foncier est disponible à des prix moins élevés

Carte cantonale des prix des terrains ayant fait l'objet d'un permis de construire en 2008



© IGN - Insee 2010  
Source : Dreal, Enquête sur le Prix des Terrains à Bâti 2008

33 % au niveau France entière, soit une légère progression par rapport à 2007. Ce poids fluctue de 20 % pour le département de la Mayenne à 36 % pour la Loire-Atlantique. En définitive, si le prix des terrains augmente, la part du budget des constructions consacrée à son achat reste assez stable. Poussés

par leur désir de maison individuelle et les contraintes budgétaires, les ligériens achètent donc des terrains de plus en plus loin des villes-centres. ■

## Définitions

✓ **L'étalement urbain** désigne le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes ; son étude nécessite l'emploi d'outils et de sources spécifiques mesurant l'évolution de l'occupation du sol.

✓ **La périurbanisation** a trait au comportement des populations ayant quitté les centres urbains pour aller vivre dans les zones périphériques.

✓ **La rurbanisation**, néologisme apparu en 1976 à partir de rural et d'urbain, désigne le processus de « retour » des citadins dans des espaces qualifiés de ruraux.

✓ Les analyses qui figurent dans cet article s'appuient sur **le zonage en aires urbaines** et espaces ruraux (ZAUER), défini sur la base

du recensement de 1999, et qui divise le territoire en deux grands ensembles :

- **l'espace à dominante urbaine**, composé des pôles urbains et du périurbain (couronnes périurbaines et communes multipolarisées) ;
- **l'espace à dominante rurale**, qui comprend des petites unités urbaines et des communes rurales.

**Un pôle urbain** est une unité urbaine (ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti et comptant au moins 2 000 habitants) offrant au moins 5 000 emplois.

**Les banlieues** des pôles urbains sont composées des communes qui ne sont pas villes-centres. Si une

commune représente plus de 50 % de la population du pôle urbain, elle est seule ville-centre. Dans le cas contraire, toutes les communes qui ont une population supérieure à la moitié de celle de la commune la plus importante, ainsi que cette dernière, sont villes-centres.

**Le périurbain** est composé des communes sous influence urbaine du fait des déplacements domicile-travail : communes des couronnes périurbaines et communes multipolarisées.

Un pôle urbain et sa couronne périurbaine constituent une **aire urbaine**.



# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

## Beaucoup de maisons de vacances en Vendée

En 2007, on dénombre 186 000 résidences secondaires en Pays de la Loire, soit 10,5 % du parc régional de logements. Cette proportion est légèrement supérieure à la moyenne nationale (9,3 %). Elle est en repli depuis 1999, avec une baisse de 0,6 point au niveau régional contre - 0,2 point au niveau national. En termes de répartition entre logements individuels et collectifs, elle est identique à celle de l'ensemble du parc régional de logements.

Les résidences secondaires sont très concentrées sur le territoire, principalement dans les communes littorales. On compte ainsi 26 communes du littoral où les résidences secondaires représentent plus de la moitié du parc ; la palme revient aux communes de la Faute-sur-Mer et de la Tranche-sur-Mer, avec plus de trois résidences secondaires pour une résidence principale.

Le parc de résidences secondaires est également assez développé dans le sud de la Vendée, ainsi que dans les communes les plus rurales de Mayenne et de Sarthe. On dénombre ainsi 24 % de résidences secondaires en Vendée contre 10 % en Loire-Atlantique, 6 % en Mayenne, 5 % en Sarthe et seulement 3 % dans le Maine-et-Loire.

## Pour en savoir plus

Julé M., « **En Pays de la Loire, en 2006, des emplois en ville, des logements à la campagne** », Insee Pays de la Loire Études, n° 77, juillet 2009.

Baccaïni B. et Sémécurbe F., « **La croissance périurbaine depuis 45 ans** », Insee Première, n° 1240, juin 2009.

Laganier J. et Vienne D., « **Recensement de la population de 2006. La croissance retrouvée des espaces ruraux et des grandes villes** », Insee Première, n° 1218, janvier 2009.

Gicquaud N., Rodrigues A., Rortais C., « **En Pays de la Loire, une densification de la population plus loin des villes** », Insee Pays de la Loire Études, n° 74, janvier 2009.

Bisault L., « **La maison individuelle grignote les espaces naturels** », Agreste Primeur n° 219, ministère de l'Agriculture et de la Pêche, janvier 2009.

Roux E. et Vanier M., Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (Diact) (ex-Datar), « **La périurbanisation : problématiques et perspectives** », la Documentation Française, Travaux n° 8, 2008.

Pirot P., « **Le coût de construction des maisons en Pays de la Loire pour les permis autorisés en 2008** », Chiffres & analyses, Dreal des Pays de la Loire, octobre 2009.

## Pour comprendre ces résultats

### Densité de population selon la distance au centre des pôles urbains

Les nombreux travaux relatifs à l'étalement des villes la décrivent en ayant recours à des fonctions reliant la densité de population en chaque point d'une aire urbaine à la distance au centre. La forme la plus traditionnelle de ces fonctions est une exponentielle négative, proposée dès 1951 par Clark.

Elle peut s'écrire sous la forme :

$$D(x) = D_0 e^{-bx}$$

où :  $D(x)$  est la densité

$D_0$  est la densité extrapolée au centre de la ville

$x$  est la distance au centre

$b$  est le gradient de densité, i.e. le taux de variation de la densité selon la distance au centre

L'interprétation des paramètres de cette fonction en termes d'étalement urbain est simple : la décroissance du paramètre  $b$  (en valeur absolue) correspond à une extension de la ville sur des distances de plus en plus lointaines du centre. Cet étalement urbain peut s'accompagner d'une baisse de la densité centrale sans que cela soit systématique.

## Les emplois restent en ville

Nicole GICQUAUD (Insee) et Philippe PIROT (Dreal)

En Pays de la Loire, comme dans la majorité des autres régions de province, emplois et populations ne se localisent pas aux mêmes endroits. Alors que la population investit l'espace périurbain et le rural, les nouveaux emplois se concentrent toujours essentiellement sur les pôles urbains. Même si on observe un transfert notable des emplois de la ville-centre vers la périphérie, ce phénomène ne s'accompagne pas d'une attractivité marquée de l'espace rural pour l'emploi. La construction de bâtiments non-résidentiels est cependant l'un des moteurs de l'extension urbaine actuelle. Ainsi, outre une activité agricole spécifique, consommatrice d'espace, certaines activités, à faible potentiel en emplois, s'installent dans l'espace rural en raison des faibles coûts d'implantation et de fonctionnement. Les pôles urbains, quant à eux, accueillent la moitié des activités présentes, qui représentent une part croissante du nombre de locaux autorisés dans la région. Les fonctions de production sont mieux réparties entre villes-centres et rural. Elles ont en outre tendance à s'éloigner de la ville-centre pour gagner la périphérie.

**S**ous l'effet de la croissance démographique et de la raréfaction de l'espace disponible à la construction dans les centres urbains, l'espace périurbain, constituant la deuxième couronne des villes, se densifie. Ce phénomène appelé périurbanisation constitue un enjeu majeur en termes d'accessibilité à l'emploi, s'il ne s'accompagne pas d'un volet économique. En effet, certains territoires périphériques qui attirent des populations sans pouvoir leur offrir les emplois qu'ils recherchent, peuvent se trouver déséquilibrés. Les conséquences de cette discordance emploi/logement se portent principalement sur le nombre de déplacements domicile-travail, les distances et durées de parcours, ainsi que sur les besoins en infrastructures de transport pour relier lieu d'emploi et lieu d'habitat.

A contrario, le développement économique des territoires périurbains ou ruraux permet de réduire les conséquences sociales et environnementales liées à l'allongement des déplacements, la plupart du temps effectués en voiture, des populations vivant en dehors des centres urbains. Toutefois, ce développement contribue aussi à l'étalement urbain par les besoins qu'il entraîne. En effet, la croissance économique affecte la consommation d'espace, du fait de la nécessité de construire des bâtiments pour abriter les activités et

de prévoir les infrastructures routières et les équipements nécessaires à ces dernières. Dans les zones sous pression foncière se pose, encore plus qu'ailleurs, le problème de la localisation des fonctions résidentielles et économiques et des interactions entre elles. En effet, certaines nuisances (odeurs, bruit, poussières, risques, impact visuel, trafic, pollution de l'air et du sol) rendent difficilement conciliable la juxtaposition de ces fonctions. Certaines activités sont incompatibles avec la présence de logements, d'autres ne peuvent pas toujours cohabiter sur un territoire restreint (industries et tourisme par exemple).

### Une croissance économique qui s'accompagne de locaux toujours plus nombreux et plus grands

Depuis 1990, la croissance du produit intérieur brut (PIB) des Pays de la Loire a été supérieure à la moyenne nationale. Elle s'est accompagnée d'une forte croissance de l'emploi. Seules quatre régions du sud de la France à la croissance démographique élevée ont fait mieux sur la décennie passée. Cette croissance s'est appuyée sur plusieurs moteurs, le tissu productif régional étant très diversifié : deuxième région agricole française, industrie forte qui a mieux résisté qu'ailleurs,

construction tirée par le dynamisme démographique, rattrapage du « retard régional » dans le secteur tertiaire. Avec 1,5 million d'emplois en 2006, les Pays de la Loire représentent 5,7 % des emplois métropolitains, soit à peu près l'équivalent de son poids en termes de population (5,6 %). La région figure ainsi parmi les cinq régions françaises dont le poids de l'emploi comme celui de la population se renforcent en métropole, après Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Midi-Pyrénées et Aquitaine.

Conséquence de cette croissance économique, le nombre de locaux non-résidentiels autorisés chaque année en Pays de la Loire se situe à un niveau élevé : il fluctue entre 6 000 et 8 000 depuis 1990. Après une baisse progressive de 2000 à 2004, il a augmenté jusqu'en 2006 et se situait aux alentours de 6 500 en 2007.

De surcroît, l'emprise de ces nouveaux locaux non-résidentiels sur le territoire est croissante : la surface moyenne des locaux autorisés a en effet fortement progressé depuis 1990, pour passer de 520 à 753 m<sup>2</sup> en 2007. Cette année-là, les surfaces autorisées ont atteint un total de 4,9 millions de m<sup>2</sup> dans la région. Les Pays de la Loire contribuent ainsi à 10 % des surfaces de locaux construites sur l'ensemble du territoire français, soit bien plus que ce que représente la région dans l'emploi



# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

(5,7 %) ou dans la superficie du territoire national (à peine 6 %). La contribution régionale est particulièrement forte dans le secteur agricole (15 %), en lien avec la place qu'occupe les Pays de la Loire dans la production agricole française et en particulier en ce qui concerne le maraîchage et l'élevage, activités qui consomment beaucoup d'espace. Un tiers des surfaces autorisées le sont en Loire-Atlantique, quand un quart le sont en Vendée et un cinquième dans le Maine-et-Loire.

## On travaille en ville et on habite à la campagne

Dans les Pays de la Loire, comme ailleurs, l'activité économique reste fortement concentrée dans les pôles urbains : 62 % des nouveaux emplois y sont localisés, contre seulement 19 % des nouveaux habitants. Cette déconnexion emploi-population est en outre plus marquée que la moyenne dans les villes-centres des Pays de la Loire. La tertiarisation de l'appareil productif et le déclin de l'emploi agricole figurent parmi les causes de cette discordance spatiale.

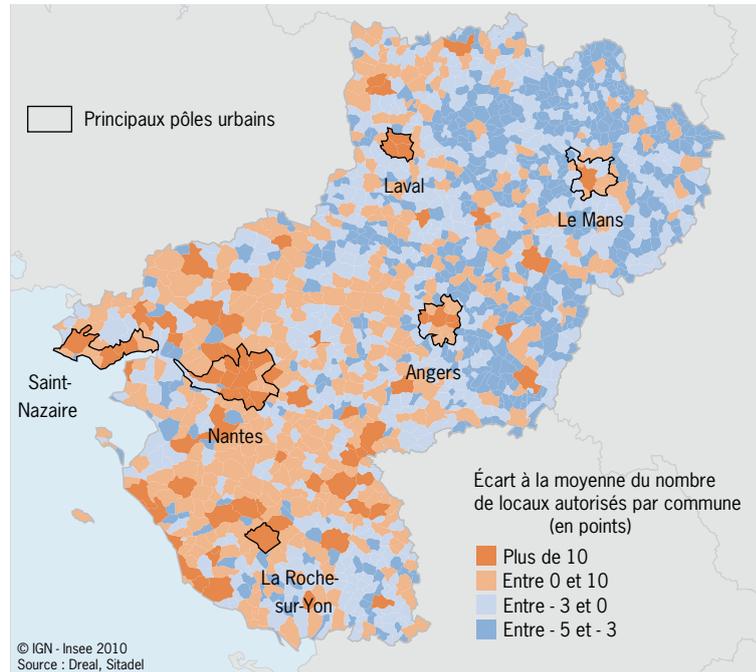
De 1982 à 1999, la concentration des emplois dans les pôles urbains a ainsi été croissante, dans les Pays de la Loire comme au niveau national. Toutefois, depuis le début des années 2000, cette attractivité économique des villes-centres est moins nette que par le passé. On observe ainsi un transfert notable d'emplois de la ville-centre vers la périphérie, aussi bien vers la banlieue que vers l'espace périurbain.

Ce desserrement spatial de l'appareil productif n'atteint pour autant que partiellement l'espace rural. En effet, la « rurbanisation » observée depuis le début de la décennie comprend essentiellement un volet résidentiel - l'installation de nouvelles populations - car son volet économique est plus limité : l'espace rural n'offre pas autant de nouveaux emplois qu'il accueille de nouveaux habitants. Ainsi, si l'espace rural rassemble 37 % des nouveaux habitants, il accueille seulement 19 % des nouveaux emplois. Certes, la part des emplois se maintient dans les pôles d'emplois (bourgs, petites unités urbaines), mais elle s'amoindrit dans le rural plus éloigné.

Attirant en nombre des populations nouvelles, la Loire-Atlantique et la

## De nombreux locaux autorisés en Loire-Atlantique et en Vendée

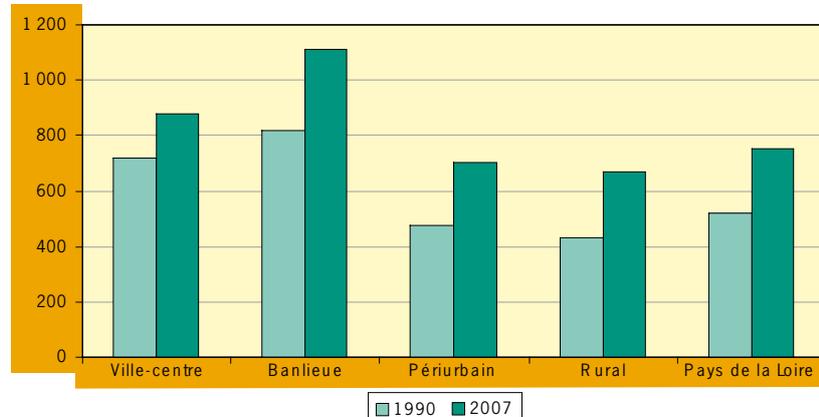
Écart à la moyenne du nombre de locaux autorisés par commune en 2007



© IGN - Insee 2010  
Source : Dreal, Sitadel  
Lecture : Un écart à la moyenne positif indique une surreprésentation des locaux autorisés. À l'inverse, un écart à la moyenne négatif montre une sous-représentation des locaux autorisés.

## Des locaux de plus en plus grands

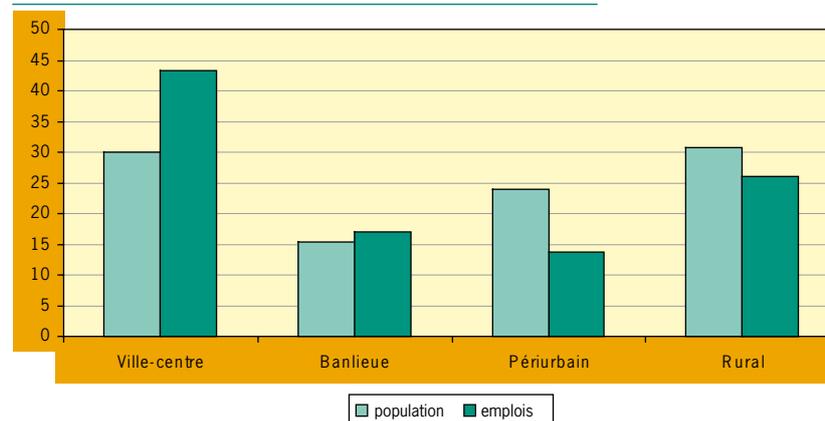
Surface hors œuvre nette moyenne des locaux autorisés selon le type d'espace en 1990 et 2007 (en m<sup>2</sup>)



Source : Dreal, Sitadel.

## Discordance spatiale de l'emploi et de l'habitat

Répartition de l'emploi et de la population selon le type d'espace en 2006 (en %)

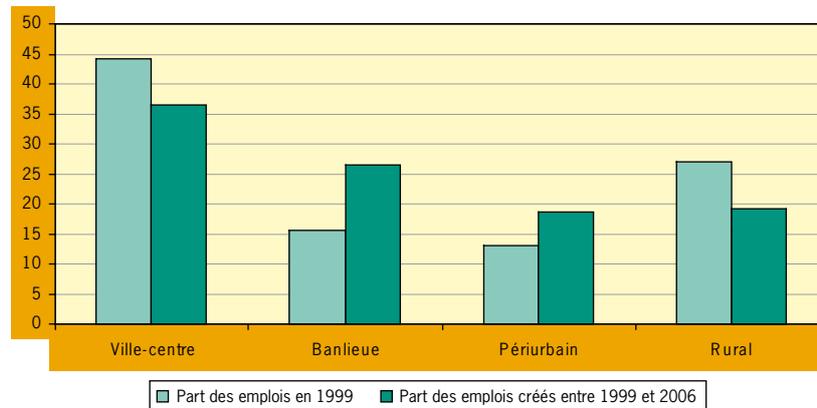


Source : Insee, recensement de la population 2006.

# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

## Un transfert des emplois de la ville-centre vers la périphérie

Répartition des emplois selon le type d'espace (en %)



Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2006.

Vendée sont aussi les départements de la région qui offrent logiquement le plus de nouveaux emplois. En 1999, 35 % des emplois de la région étaient ainsi localisés en Loire-Atlantique ; le poids de ce département se renforce nettement puisqu'il a accueilli 47 % des emplois créés depuis 1999. Quant à la Vendée, qui représentait 17 % des emplois en 1999, elle compte pour 21 % des emplois créés depuis lors.

## Des fonctions métropolitaines dans les villes, des agriculteurs dans les champs

Ces dynamiques différenciées de l'emploi selon le type de territoire trouvent leur source dans la répartition inégale des secteurs d'activité dans l'espace. De surcroît, cette répartition inégale est amplifiée par les dynamismes économiques distincts de ces secteurs d'activité. La forte croissance économique de la région s'est ainsi accompagnée d'un redéploiement de l'appareil productif : il s'est « allégé » de secteurs structurellement en déclin (agriculture, industrie de main-d'œuvre), tandis qu'il s'est renforcé dans les créneaux plus riches en valeur ajoutée que sont notamment les services aux entreprises et les services financiers. Or ces activités tertiaires, en fort développement, se concentrent pour l'essentiel dans les centres urbains, tandis qu'en dehors des villes, l'emploi agricole décline.

Première illustration de l'inégale répartition des grandes fonctions économiques sur le territoire, les

fonctions de gestion, de conception-recherche, de prestations intellectuelles, de commerce inter-entreprises et de culture-loisirs - qui représentent un emploi sur cinq dans la région - se concentrent dans les trois plus grandes aires urbaines : Nantes, Angers et le Mans en abritent les deux tiers. Cette surreprésentation de ces fonctions dans les métropoles, en Pays de la Loire comme ailleurs, explique qu'elles soient qualifiées de « métropolitaines », c'est-à-dire propres aux villes. Depuis 25 ans, ces activités se développent : leur poids dans l'emploi régional a augmenté de 6 points. Les fonctions liées à l'administration publique sont également très concentrées dans les centres urbains, puisque les services régionaux et départementaux de l'État, comme les grandes collectivités territoriales, emploient la plupart de leurs agents dans les chefs-lieux de région et de départements.

Au contraire, les emplois agricoles, qui ne représentent plus que 5 % de l'ensemble des emplois dans les Pays de la Loire, reculent au rythme de 3,4 % par an depuis 1982. Même si le rythme est moins élevé que par le passé, la région a ainsi perdu 57 % de ses emplois agricoles depuis le début des années 1980, une baisse un peu plus soutenue qu'au niveau national. Avec 9 % des emplois agricoles nationaux, la région se positionne néanmoins en tête des régions françaises. Activités rurales par excellence, les fonctions agricoles restent aussi présentes dans l'espace périurbain régional : si l'emploi agricole est concentré à 60 % dans l'espace rural, l'espace périurbain en compte 28 %.

## Les activités présentes se déconcentrent beaucoup moins loin que la population

Si les implantations des fonctions métropolitaines, de l'administration publique et de l'agriculture sont très liées au caractère urbain ou rural des territoires, les autres grandes fonctions sont mieux réparties sur les différents types de territoires. Elles sont en outre susceptibles de se développer dans les espaces périphériques, de relayer l'emploi agricole qui décline et de contribuer ainsi à un moindre resserrement des emplois dans les pôles urbains. Il en est ainsi notamment des fonctions dites « présentes », liées à la distribution, aux services de proximité, à la santé et au social, à l'éducation et à la formation. En théorie, leur implantation dans l'espace est fortement liée à la présence d'individus sur le territoire considéré, qu'ils y résident à l'année (les habitants), y passent une grande partie de leurs journées de travail (les actifs entrants) ou y séjournent quelques heures ou jours (les touristes). Ces fonctions sont en expansion, plus encore qu'au niveau national, en lien avec la croissance démographique et les besoins croissants en services de la population. Elles rassemblent à présent un tiers des emplois régionaux, soit 7,5 points de plus qu'en 1982.

Pour autant, les fonctions présentes restent davantage concentrées dans les pôles urbains que dans l'espace rural. Alors que les ensembles constitués des villes-centres des pôles urbains d'une part et des communes rurales d'autre part abritent chacun environ un tiers de la population régionale, les premières regroupent 47 % des fonctions présentes contre seulement 23 % pour l'espace rural. En effet, les villes-centres présentent un plus fort potentiel pour ces fonctions : elles sont plus denses en termes d'habitants et accueillent de nombreux migrants alternants, qui viennent y travailler mais aussi y réaliser d'autres activités (achats, loisirs, formalités administratives, consultations médicales...). Aussi concentrent-elles les équipements et services les plus rares et qui emploient une main-d'œuvre importante, tels que les hôpitaux, les lycées ou encore les universités.

Entre 1982 et 2006, au niveau régional comme au niveau national, l'emploi des



# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

fonctions présentes a augmenté au même rythme que la population. Toutefois, la déconcentration de ces fonctions a été beaucoup moins forte que celle de la population. Si la population a quitté les villes-centres et les banlieues pour s'installer assez massivement dans l'espace périurbain voire même l'espace rural, les fonctions présentes se sont seulement légèrement desserrées, des villes-centres vers les banlieues.

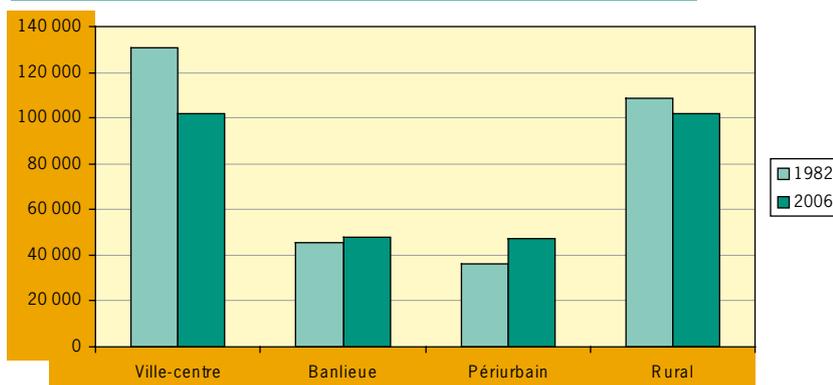
La déconnexion entre la présence de population et celle d'activités présentes est en outre davantage marquée dans les Pays de la Loire qu'au niveau national. En effet, au niveau national, la part des activités présentes dans le rural n'est inférieure que de 4 points à celle de la population, contre 8 points dans la région. Les Pays de la Loire sont ainsi la 2<sup>e</sup> région présentant le plus gros écart sur ce critère derrière la Champagne-Ardenne. Dans la région, la déconnexion est par ailleurs encore plus importante dans les communes périurbaines que dans l'espace rural : la part des fonctions présentes dans le périurbain est deux fois moins importante que celle de la population.

## Les fonctions de production s'éloignent des villes-centres

De leur côté, les fonctions de production concrète (fabrication, bâtiment et travaux publics) ne nécessitent pas la proximité des grandes villes. Le prix de l'immobilier et du foncier, ainsi que le relativement faible niveau de qualification de la main-d'œuvre recherchée, peuvent inciter les entreprises de ce secteur à se localiser à l'écart des

## Les fonctions de production quittent les villes-centres pour gagner les espaces périphériques

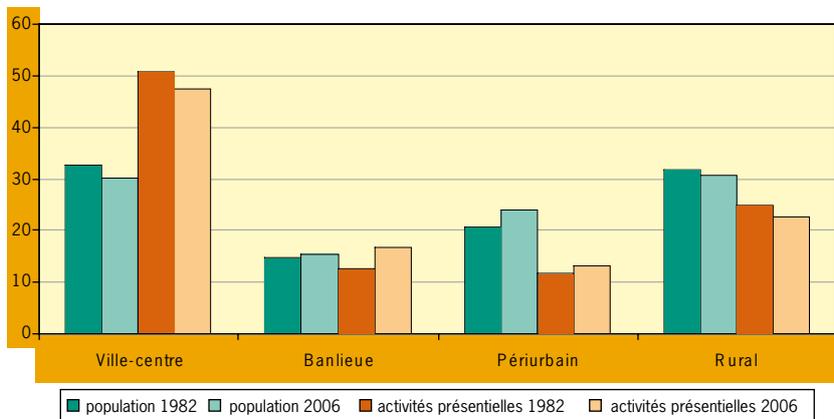
Répartition des fonctions de production selon le type d'espace en 1982 et 2006 (en effectifs)



Source : Insee, recensements de la population 1982 et 2006.

## Une déconcentration des activités présentes moins forte que celle de la population

Répartition de la population et des activités présentes en 1982 et 2006 selon le type d'espace (en %)



Source : Insee, recensements de la population 1982 et 2006.

grands pôles urbains, sous condition d'une desserte adéquate en réseau de transports de marchandises.

Si les fonctions de production ne représentent plus qu'un emploi sur cinq en 2006 dans les Pays de la Loire contre un sur trois en 1982, cette baisse a été moins marquée qu'au niveau national. L'industrie a en effet davantage résisté qu'ailleurs. Aussi, les Pays de la Loire sont-ils passés du 11<sup>e</sup> au 4<sup>e</sup> rang des régions de province ayant la plus forte proportion de fonctions de production dans l'emploi. De plus, la région présente pour spécificité que les emplois de production sont aussi nombreux dans les villes-centres que dans les communes rurales ; chacun de ces deux ensembles en compte un tiers environ, alors qu'au niveau national l'espace rural n'abrite qu'un quart des emplois de production. Ceci est à relier à l'existence de nombreux pôles d'emploi ruraux, bien répartis

sur l'ensemble de la région et qui accueillent pour une bonne partie d'entre eux des établissements des industries agroalimentaires de taille assez importante.

Depuis 1982, dans les Pays de la Loire, la diminution des effectifs des fonctions de production a ainsi davantage touché les centres urbains que l'espace rural : la part des villes-centres pour les fonctions de production concrète a diminué de 7 points, alors que celle de l'espace rural est restée la même. Les fonctions de production concrète se sont par contre étalées de la ville-centre vers les espaces périphériques : la part de ces fonctions dans l'espace périurbain et, dans une moindre mesure dans la banlieue, a augmenté sur la période. Ce phénomène de desserrement a également été observé au niveau national. Mais s'il s'est arrêté en 1990 au niveau national, il s'est poursuivi jusqu'en 1999 dans la région, avec une intensité plus faible que sur la période précédente.

## Les fonctions de transports-logistique gagnent les campagnes

Dans la région, comme au niveau national, les fonctions d'entretien-réparation (nettoyage, maintenance et certains métiers liés à l'environnement) et des transports-logistique représentent chacune environ 8 % des emplois. Elles regroupent des professions en relation directe aussi bien avec les entreprises que les ménages. La part de ces deux activités a progressé entre 1982 et 2006, de manière plus intense

# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

en Pays de la Loire que la moyenne nationale. Les fonctions de transports-logistique sont assez bien réparties sur le territoire régional : quatre emplois sur dix sont dans une ville-centre, un sur trois dans le rural et un sur cinq dans une commune de banlieue.

Entre 1982 et 2006, la fonction transports-logistique s'est déconcentrée : la part des villes-centres a fortement diminué (-14 points) pour se reporter sur les trois autres types d'espaces : banlieue, périurbain et rural. Ce desserrement est à relier au besoin d'espace de ces activités et l'implantation de surfaces de stockage de taille importante dans certains territoires ruraux, dans le Choletais ou autour des Herbiers notamment.

## Les locaux les plus gourmands en espace envahissent les champs

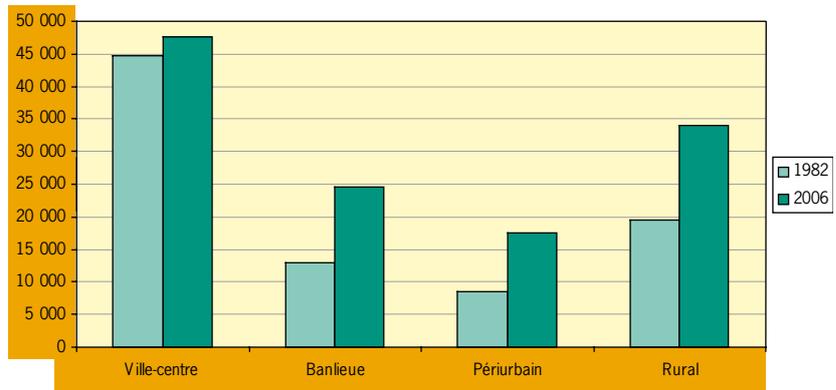
Les besoins en locaux des différents secteurs d'activité ne sont pas proportionnels au nombre de personnes qu'ils emploient. Ainsi, en 2007, le secteur agricole représente encore 41 % des locaux autorisés en Pays de la Loire. Ces locaux à usage agricole ont une surface moyenne de 715 m<sup>2</sup>. Le secteur tertiaire a la progression la plus forte avec 36 % des locaux autorisés de la région en 2007. Néanmoins, les locaux qui lui sont destinés présentent la plus petite surface moyenne avec 630 m<sup>2</sup>. Le secteur industriel est quant à lui stable en termes de nombre de locaux autorisés. Toutefois, c'est le secteur qui a la surface hors œuvre nette la plus importante avec 1 025 m<sup>2</sup> en moyenne par local autorisé.

Ainsi les activités liées à l'agriculture représentent 40 % des surfaces<sup>1</sup> de locaux construits dans la région, le reste se partageant à parts égales entre le secteur industriel et le secteur tertiaire. Les Pays de la Loire se distinguent en se positionnant, sur le plan national, comme la plus grande consommatrice de surfaces agricoles, juste devant la Bretagne. Cela s'explique par le fait que ces deux régions sont les deux principales zones d'élevage en France (bovins, porcins

1. Jusqu'en 2007, les surfaces hors œuvre brutes (SHOB) étaient également comptabilisées dans les surfaces agricoles. Si on ne comptabilise que la surface hors œuvre nette (SHON) pure, le poids des surfaces agricoles commencent est plus faible et passe en 2009 à 16 %.

## Les fonctions de transports-logistique se déconcentrent

Répartition des fonctions de transports-logistique selon le type d'espace en 1982 et 2006 (en effectifs)



Source : Insee, recensements de la population 1982 et 2006.

et volailles). Les surfaces de locaux autorisés pour le secteur agricole sont dans neuf cas sur dix des bâtiments agricoles, le reste étant destiné au stockage. La construction de locaux dans le secteur agricole est regroupée pour moitié sur les communes rurales. Elle est également très présente dans le périurbain.

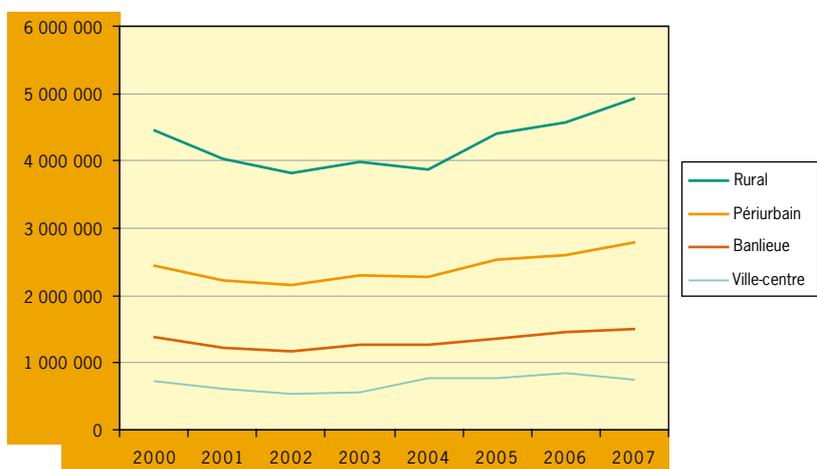
Les territoires ont connu dans les années passées des développements différents, plus ou moins choisis, qui expliquent aujourd'hui la répartition des activités : concentration des activités industrielles dans certaines zones en fonction des infrastructures disponibles, étalement des activités sur le territoire avec mise en place du maillage nécessaire à ce type de développement. Pour le secteur industriel, les surfaces hors œuvre nettes de locaux autorisés sont dans neuf cas sur dix des bâtiments industriels, le reste étant destiné au stockage. Les locaux du secteur industriel sont assez bien répartis sur le territoire même s'ils

sont moins présents sur les zones les plus denses et les zones peu peuplées. On retrouve 43 % de la construction de locaux industriels dans les banlieues et les espaces périurbains. En ce qui concerne le secteur tertiaire, les surfaces hors œuvre nettes de locaux autorisés sont dans deux cas sur trois des bâtiments commerciaux ou des bureaux. La construction de locaux dans le secteur tertiaire est plus concentrée. Elle est regroupée pour moitié dans les pôles urbains avec un poids identique entre villes-centres et banlieues.

Le léger desserrement observé pour l'emploi s'accompagne d'un report récent des locaux autorisés des villes-centres vers le périurbain. Toutefois, en lien avec la suprématie agricole dans la consommation de locaux de la région, ils restent très largement concentrés sur l'espace rural. En effet, un local autorisé sur deux est situé dans l'espace rural, un sur trois dans le périurbain, le reste

## Des locaux de plus en plus gourmands en espace envahissent les champs

Surface hors œuvre nette totale des locaux autorisés selon le type d'espace entre 2000 et 2007 (en m<sup>2</sup>)



Source : Dreal, Sitadel.



# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

se partageant entre la ville-centre et la banlieue.

Entre 1990 et 2007, la part de la surface de locaux autorisés diminue pour la ville-centre et se reporte sur le périurbain et dans une moindre mesure sur le rural. Ainsi l'espace rural cumule 43 % de la surface de locaux autorisés dans la région et l'espace périurbain en compte 26 %, le reste se répartissant à parts égales entre la ville-centre et la banlieue. Comme en 1990, la surface moyenne autorisée en 2007 est nettement plus grande en banlieue et en ville-centre. C'est toujours dans le rural qu'elle est la plus petite, mais c'est aussi là qu'elle a augmenté le plus. ■

## Pour en savoir plus

Van Puymbroeck C., Reynard R., « **Répartition géographique des emplois - Les grandes villes concentrent les fonctions intellectuelles, de gestion et de décision** », *Insee première*, n° 1278, février 2010.

« **Analyse fonctionnelle des emplois et cadres des fonctions métropolitaines** », *Insee, données communales et documentation*, février 2010.

Collobert J., Longeaud-Desbrosses F., « **30 000 emplois de conception et de recherche en Pays de la Loire** », *Études*, n°85, Insee Pays de la Loire, janvier 2010.

Fouchard C., Gicquaud N., « **La logistique occupe une place croissante dans l'économie des Pays de la Loire** », *Études*, n°76, Insee Pays de la Loire, juin 2009.

Pirot P., Saupin C., « **Les statistiques de la construction neuve au 2ème trimestre 2008** », *Chiffres & analyses, Dreal des Pays de la Loire*, février 2009.

## Pour comprendre ces résultats

### Analyse fonctionnelle des emplois

Une nouvelle nomenclature a été réalisée par l'Insee pour mieux rendre compte de la spécialisation économique d'un territoire. Elle complète les approches en secteurs par une analyse des fonctions exercées. La grille d'analyse fonc-

tionnelle des emplois a été constituée par des regroupements de professions et catégories socioprofessionnelles, dans le but de faire apparaître de grandes fonctions transversales aux secteurs d'activité. Une codification des professions avait déjà été réalisée dans les années 1990. Il a

paru nécessaire de la faire évoluer dans son contenu, pour mieux décrire les activités de services et leur spécificité, mais aussi dans les dénominations des fonctions, pour les rendre plus accessibles.

## Définitions

### ✓ Les fonctions métropolitaines

Les cinq fonctions suivantes constituent les fonctions métropolitaines : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs.

### ✓ Les sphères présentielle et non présentielle

La partition de l'économie en deux sphères, présentielle et non-présentielle, permet de mieux comprendre les logiques de spécialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux. Elle permet aussi de fournir une

grille d'analyse des processus d'externalisation et autres mutations économiques à l'œuvre dans les territoires.

Les activités **présentielles** sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

Les activités **non-présentielles** sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

### ✓ Le secteur tertiaire

Il recouvre un vaste champ d'activités qui va du commerce à l'administration, en passant par les transports, les activités financières et immobilières, les services aux entreprises et services aux particuliers, l'éducation, la santé et l'action sociale. Le périmètre du secteur tertiaire est de fait défini par complémentarité avec les activités agricoles et industrielles (également dénommés respectivement secteurs primaire et secondaire).

### ✓ Le zonage en aire urbaine (cf. p.13)

## L'artificialisation des sols gagne du terrain

Philippe VIGNERON (Dreal)

Avec 6 % de son sol artificialisé, les Pays de la Loire sont la 9<sup>e</sup> région la plus artificialisée de France. Entre les périodes 1990-2000 et 2000-2006 l'artificialisation s'est accélérée. Pour 100 hectares de terrains artificialisés en France, 12 le sont en Pays de la Loire, faisant ainsi de la région la plus grande consommatrice de surfaces. Le dynamisme démographique ne suffit pas à expliquer ce phénomène. La région est extrêmement riche en terres agricoles ; elles sont donc fortement sollicitées pour l'artificialisation, plus particulièrement le bocage. La prépondérance des maisons et la présence de résidences secondaires font de la Vendée une cible privilégiée de l'artificialisation ; c'est ainsi le département français qui a subi la plus forte progression du phénomène sur la période récente. L'urbanisation s'intensifie sur les communes où les contraintes sont moins fortes. L'artificialisation progresse donc fortement toujours plus loin des villes et du littoral, dans l'espace rural et en arrière du trait de côte. Ce phénomène transforme des villages ruraux, de plus en plus loin des centres urbains, en cités-dortoirs où les habitants sont contraints d'utiliser la voiture pour aller travailler.

**F**ace à la croissance de la population, de nombreuses zones agricoles sont artificialisées : elles sont transformées en lotissements, routes, zones commerciales... Au-delà de la diminution des ressources naturelles et agricoles, ce phénomène entraîne une fragmentation des habitats naturels, une dégradation des paysages et pèse sur la biodiversité. L'artificialisation présente des enjeux forts en termes de tensions foncières et d'éventuels conflits d'usage entre activités agricoles, habitat et développement économique.

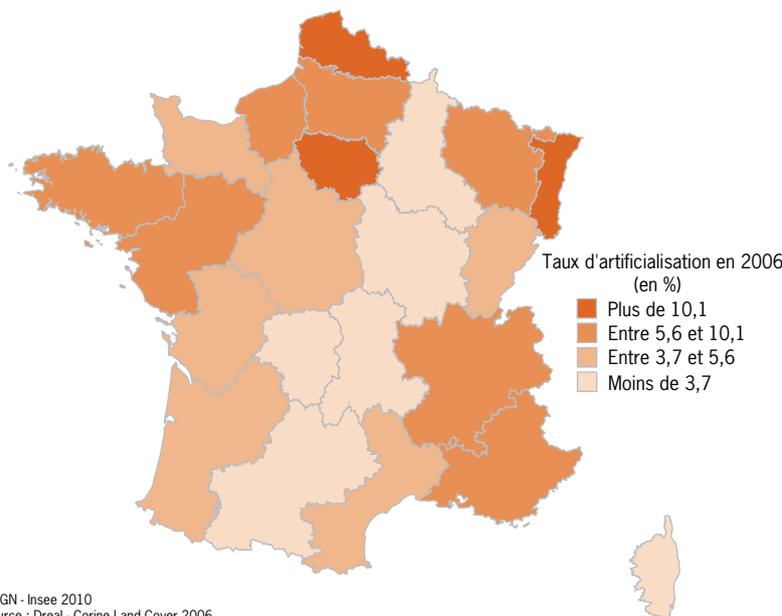
Dans ce qui suit, l'enquête Corine Land Cover a été utilisée pour analyser l'occupation du territoire. L'étude intitulée « En Pays de la Loire, les maisons grignotent les champs » (Études, n° 79, Insee Pays de la Loire, octobre 2009), était basée sur des données issues de l'enquête Teruti-Lucas. Si ces deux sources donnent des résultats différents pour le niveau de l'artificialisation, en partie du fait de la méthode de mesure, elles diffèrent très peu pour la comparaison entre les régions et convergent pour mettre en évidence la forte hausse de l'artificialisation en Pays de la Loire.

### Une artificialisation marquée, mais comparable à celle des régions de même densité de population

Les Pays de la Loire sont la 9<sup>e</sup> région la plus artificialisée de France. En effet, les territoires artificialisés occupent 6 % de l'espace régional, soit 1 point de plus que pour la France métropolitaine (hors Île-de-France). Ainsi, la densité de population, 108 habitants au km<sup>2</sup> en 2006 et 8<sup>e</sup> rang national, explique pour une bonne part ce taux d'artificialisation élevé dans la région. En effet, les Pays de la Loire ne se démarquent pas des régions comparables en termes de densité de population. Comme au niveau national, les zones urbanisées occupent les trois-quarts des territoires artificialisés. Les zones industrielles ou commerciales et les réseaux de communication, quant à eux, comptent pour un sixième.

### Pays de la Loire la 9<sup>e</sup> région la plus artificialisée

Taux d'artificialisation par région en 2006



© IGN - Insee 2010  
Source : Dreal - Corine Land Cover 2006

### Des sols artificialisés pour l'urbanisation...

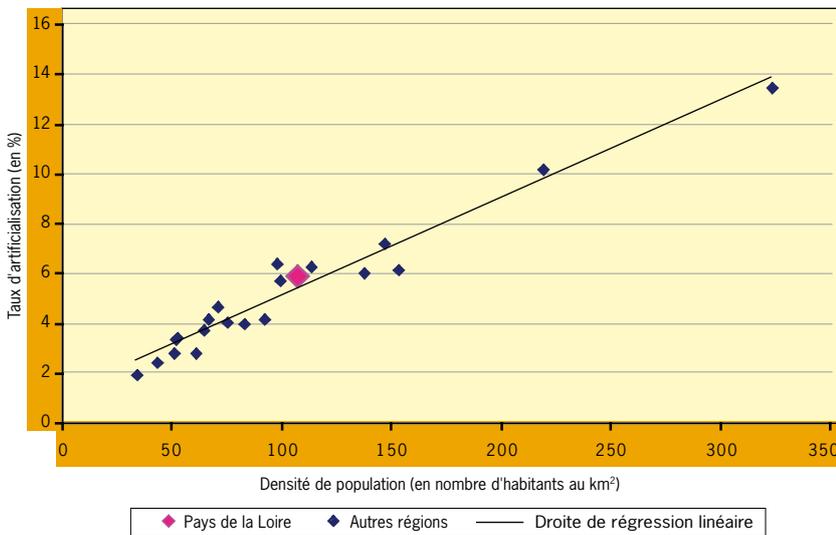
La croissance de la surface régionale artificialisée entre 2000 et 2006 a été particulièrement élevée dans les Pays de la Loire. Avec plus de 10 000 hectares consommés sur 82 000 pour le niveau national, les Pays de la Loire sont la région la plus gourmande en surface, nettement devant Rhône-Alpes (7 500 ha) ou les régions littorales telles que la Bretagne ou le Languedoc-Roussillon, dont l'artificialisation a augmenté de 5 500 hectares sur la même période. La surface utilisée à



# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

## Plus la population est dense, plus les sols sont artificialisés

Taux d'artificialisation et densité de population des régions en 2006



Source : Dreal Corine Land Cover 2006 ; Insee, recensement de la population 2006.

Lecture : Une région qui se situe au-dessus de la droite de régression linéaire présente un taux d'artificialisation plus élevé au regard de sa densité. À l'inverse une région située sous la droite de régression linéaire a un taux d'artificialisation faible sachant sa densité.

des fins d'artificialisation en Pays de la Loire équivaut à celle consommée par l'ensemble des régions du littoral méditerranéen. De surcroît, les surfaces artificialisées ont augmenté de 12 % entre 1990 et 2006. Au final, depuis 1990, ce sont près de 21 000 hectares qui ont été artificialisés.

Sur la période récente, la moitié de l'artificialisation nouvelle dans la région a été consacrée aux zones urbanisées. C'est nettement supérieur à la moyenne nationale de 35 %, mais proche de ce que l'on observe sur les régions atlantiques voisines comme la Bretagne ou le Poitou-Charentes, ainsi que le Languedoc-Roussillon. Les autres motifs d'artificialisation sont ensuite les zones industrielles et commerciales, pour un quart, puis les chantiers pour un autre quart des surfaces ; ces motifs d'artificialisation occupent une place dans la région assez conforme à la norme nationale.

## ... que le dynamisme démographique ne suffit pas à expliquer

Alors que le rythme annuel moyen de l'artificialisation n'a pas accéléré au niveau national entre les périodes 1990-2000 et 2000-2006 (il s'établit à 0,5 % par an en moyenne), il progresse de moitié dans les Pays de la Loire, passant de 0,6 à 0,9 % par an. Les

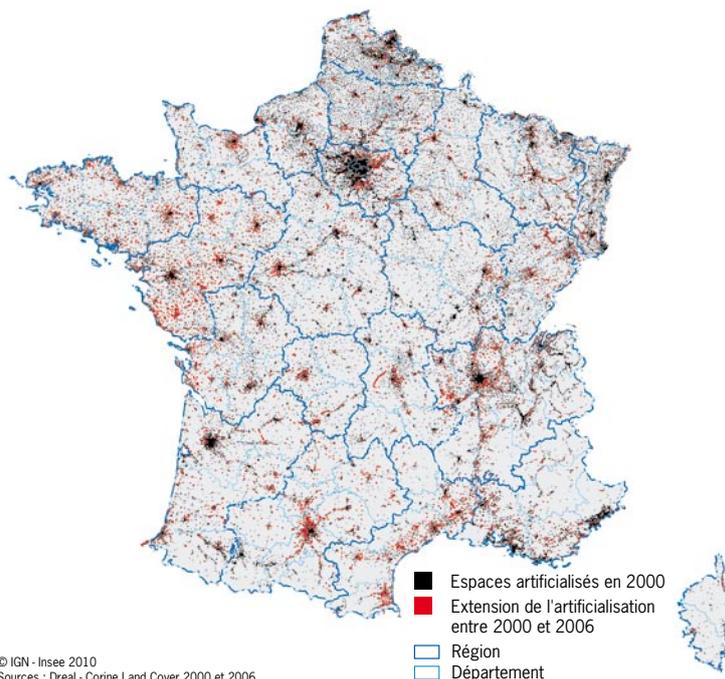
ne s'est pas accélérée. Le dynamisme démographique des Pays de la Loire n'est donc pas l'unique cause de ce phénomène. La surreprésentation de la maison individuelle et des résidences secondaires dans la région, mais aussi les fortes consommations d'espace des locaux professionnels ou agricoles, permettent de mieux comprendre ce processus.

## Le bocage en première ligne

La région des Pays de la Loire est très majoritairement couverte de terres agricoles, largement au-dessus de la moyenne nationale : 84 % contre 60 %. Cette prédominance est une caractéristique des territoires d'un grand quart nord-ouest de la France ; les Pays de la Loire se situent au 2<sup>e</sup> rang derrière la Basse-Normandie sur ce plan là. En contrepartie, la part des forêts ou autres espaces semi-naturels est faible dans la région : moins de 9 %, contre 34 % au niveau national, les régions de massifs montagneux tirant cette moyenne vers le haut. Si la portion de surfaces agricoles est nettement supérieure à celle du niveau national, la répartition entre les différents modes d'occupation diffère quelque peu : les contributions respectives des terres arables et des zones de bocage sont proches du niveau national ; la

## Les Pays de la Loire, la région la plus gourmande en surfaces artificialisées

Extension de l'artificialisation entre 2000 et 2006



© IGN - Insee 2010  
Sources : Dreal - Corine Land Cover 2000 et 2006

# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

## Une artificialisation qui s'accélère en Pays de la Loire

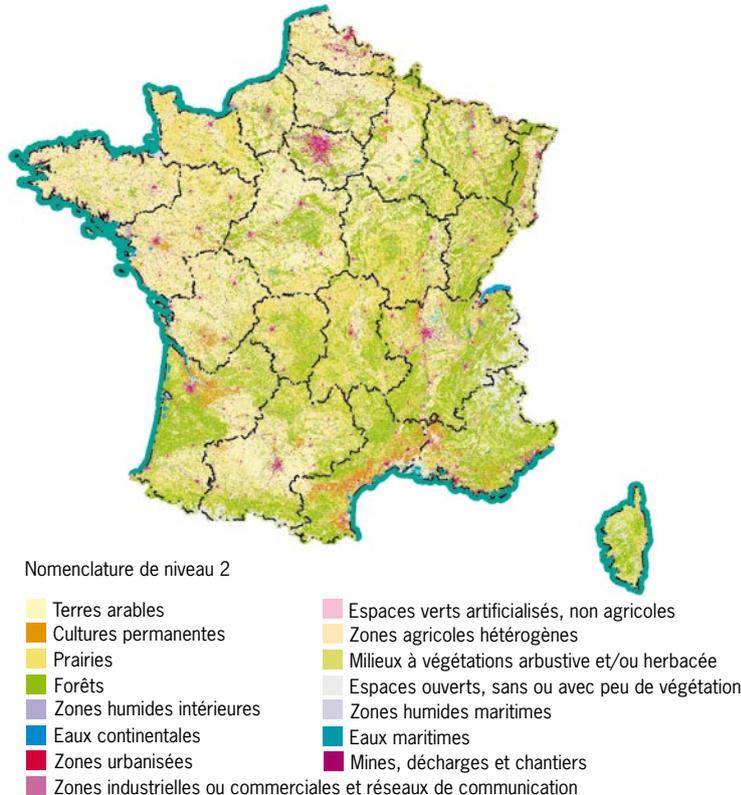
Évolutions annuelles moyennes de l'artificialisation 1990-2000 et 2000-2006 des régions



Source : Corine Land Cover 2000 et 2006, Dreal des Pays de la Loire.  
Lecture : Les régions qui se situent au-dessus de la droite de régression connaissent une accélération de leur artificialisation.

## Pays de la Loire, une région essentiellement recouverte de terres agricoles

Occupation biophysique du territoire en 2006



© IGN - Insee 2010  
Source : Dreal - Corine Land Cover 2006

part des prairies permanentes est en revanche supérieure à la moyenne. Les zones humides, emblématiques de nos territoires littoraux, comptent pour une faible part : moins de 1 % de l'espace régional, mais trois fois plus qu'au niveau national.

En Pays de la Loire, la quasi-totalité des surfaces artificialisées entre 2000 et 2006 a été prélevée sur les territoires agricoles, à la différence des régions riches en forêts et milieux semi-naturels, où ces derniers territoires peuvent fournir jusqu'à

40 % de la surface nouvellement artificialisée (Aquitaine, Provence-Alpes-Côte-d'Azur). Un premier tiers provient de terres arables, plutôt épargnées car celles-ci occupent 46 % de l'ensemble des terres agricoles ; 30 % proviennent des prairies permanentes, la même proportion que dans l'ensemble. Quant au bocage, qui n'occupe que 19 % de l'ensemble des territoires agricoles, il fournit 36 % des terres artificialisées entre 2000 et 2006. C'est donc l'espace qui pâtit le plus de l'artificialisation.

## Une artificialisation élevée en Vendée

Les départements littoraux, où les résidences secondaires viennent s'ajouter aux résidences principales, ont les taux d'artificialisation les plus élevés de la région. La Loire-Atlantique, cumulant la métropole de Nantes-Saint-Nazaire et le littoral, a un taux d'artificialisation de 9 % ; la Vendée est artificialisée à hauteur de 7 %, la moyenne se situant à 6 % pour le littoral atlantique. Ces deux départements dépassent nettement le Maine-et-Loire (5 %), qui compte pourtant l'agglomération d'Angers, la Sarthe (4,5 %) et la Mayenne (3 %).

Parmi les départements littoraux français, la Loire-Atlantique a un taux d'artificialisation voisin de celui de départements possédant des agglomérations importantes et une densité de population proche, comme la Seine-Maritime ou le Var. En revanche, la Vendée affiche un taux d'artificialisation plus proche de départements ayant des niveaux de densité bien plus élevés comme la Gironde ou l'Hérault (respectivement 88 contre 137 et 160). D'autres départements littoraux de densité proche de celle de la Vendée, comme la Charente-Maritime ou les Pyrénées-Atlantiques, ont un taux d'artificialisation inférieur à 5 %.

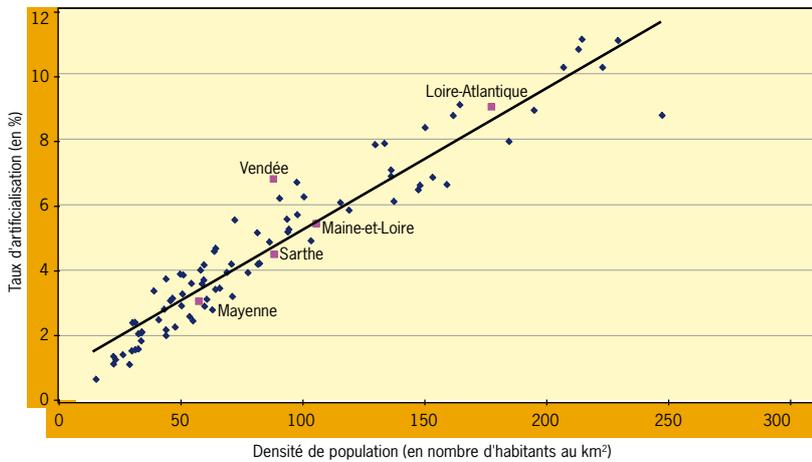
Parmi les facteurs expliquant, au moins en partie, ce niveau d'artificialisation élevé, la Vendée est le département où la proportion de maisons dans le parc de logements est la plus élevée de notre région en 2006 ; elle se classe au 5<sup>e</sup> rang national. Ce département présente aussi une part des résidences secondaires ou logements occasionnels élevée, approchant les 25 %, contre 10,5 % au niveau régional ou encore 9,3 % au niveau national. La Vendée se distingue encore des autres départements avec une part de l'urbanisation dans les territoires artificialisés élevée :



# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

## La Vendée se démarque

Taux d'artificialisation et densité de population des départements en 2006

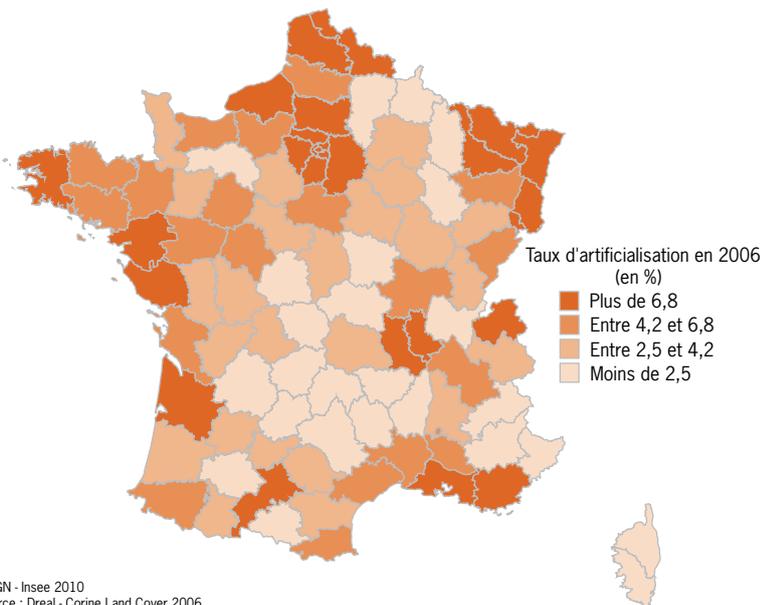


Source : Dreal, Corine Land Cover 2006, Insee, recensement de la population 2006.

Lecture : Les départements situés au-dessus de la droite de régression ont un taux d'artificialisation plus élevé que ce qu'il devrait être étant donné leur densité.

## Un taux d'artificialisation élevé en Loire-Atlantique et en Vendée

Taux d'artificialisation par département en 2006



© IGN - Insee 2010  
Source : Dreal - Corine Land Cover 2006

83 % contre 76 % au niveau Pays de la Loire ou France et 75 % pour la Loire-Atlantique.

Trois départements des Pays de la Loire figurent parmi les cinq premiers de France pour la surface artificialisée entre 2000 et 2006. La Vendée, avec 3 750 hectares, se situe ainsi au premier rang ; le Maine-et-Loire et la Loire-Atlantique suivent respectivement aux 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> rangs avec 2 550 et 2 000 hectares. Même la Mayenne et la Sarthe, avec 1 000 et 875 hectares, font partie des 50 premiers départements de métropole pour l'artificialisation.

En ce qui concerne le taux d'accroissement, si la Vendée est encore en tête des départements métropolitains avec 1,4 % d'augmentation par an entre 2000 et 2006, le triple de la moyenne nationale, la Mayenne rejoint le Maine-et-Loire dans les premières places avec 1,1 %. En revanche, la Loire-Atlantique et la Sarthe ont un rythme d'accroissement équivalent à la moyenne nationale.

La Sarthe présente la particularité d'avoir connu une « désartificialisation » notable d'anciens chantiers de l'A28, entre 2000 et 2006 équivalente à la surface des nouveaux chantiers qui se sont ouverts sur la même période. De ce fait, elle dépasse nettement les autres départements de la région pour la part utilisée par l'urbanisation : 68 % contre environ 50 %. Néanmoins, l'urbanisation reste majoritaire dans tous les départements des Pays de la Loire, alors que sa part dans l'artificialisation nationale n'est que de 35 %.

## Une croissance de l'artificialisation très forte en Vendée

Taux d'artificialisation par département en 2006 et variation nette de l'artificialisation entre 2000 et 2006 (en %)

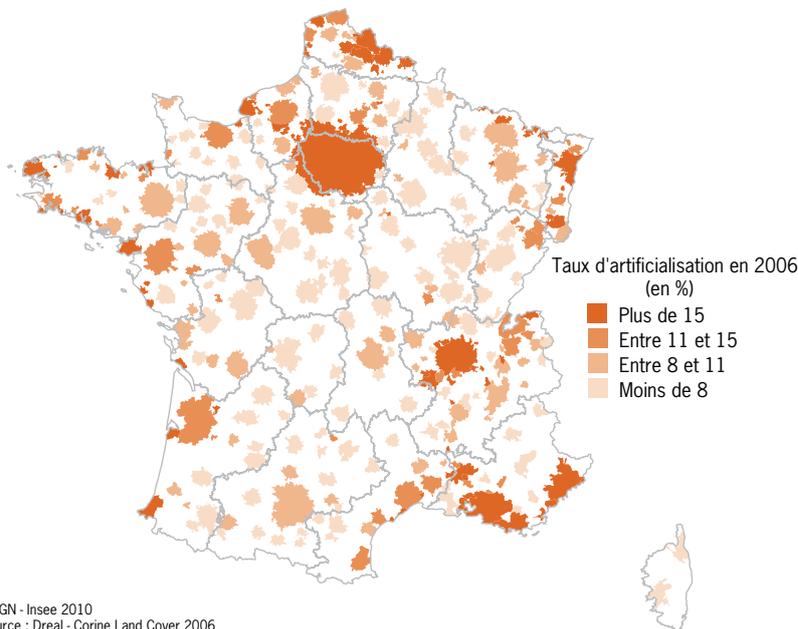
| Catégorie de commune      | Données                              | 44  | 49  | 53  | 72  | 85  | Pays de la Loire | France |
|---------------------------|--------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|------------------|--------|
| Ensemble des communes     | Taux d'artificialisation 2006        | 9   | 5   | 3   | 4,5 | 7   | 6                | 5      |
|                           | Evolution annuelle moyenne 2000-2006 | 0,6 | 1,1 | 1,1 | 0,5 | 1,4 | 0,9              | 0,5    |
| Pôles urbains             | Taux d'artificialisation 2006        | 33  | 28  | 23  | 23  | 23  | 28               | 28     |
|                           | Evolution annuelle moyenne 2000-2006 | 0,4 | 0,8 | 1,4 | 0,6 | 1,4 | 0,7              | 0,4    |
| Espace à dominante rurale | Taux d'artificialisation 2006        | 3   | 3   | 2   | 2,5 | 4,5 | 3                | 2      |
|                           | Evolution annuelle moyenne 2000-2006 | 0,8 | 1,1 | 0,6 | 0,4 | 1,2 | 0,9              | 0,4    |

Source : Corine Land Cover 2000 et 2006. (cf. définitions p. 13 et 27)

# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

## Une artificialisation très marquée sur les aires urbaines du littoral

Taux d'artificialisation en 2006 par aire urbaine



© IGN - Insee 2010  
Source : Dreal - Corine Land Cover 2006

## De forts niveaux d'artificialisation sur le littoral

L'ensemble des 25 aires urbaines de la région comptabilise 2 275 000 habitants en 2006. Elles regroupent les deux-tiers de la population des Pays de la Loire sur le tiers de la surface régionale. Ces aires urbaines

présentent des taux d'artificialisation très hétérogènes autour d'une moyenne régionale de 10 %, semblable à la moyenne nationale. L'armature urbaine dense de la région, au regard des autres régions de métropole, ne semble donc pas jouer de rôle particulier dans le surcroît d'artificialisation des Pays de la Loire.

Les petites aires compactes du littoral

vendéen comme Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Les Sables-d'Olonne ou Challans dépassent les 20 %, le double de la moyenne régionale. L'aire de Saint-Nazaire approche encore 18 %. Les grands pôles urbains, dont l'aire d'attraction s'étend largement, ont un taux proche de la moyenne régionale : 8 % pour Le Mans, 10 % pour Angers et jusqu'à 12 % pour Nantes et ses satellites Ancenis et Clisson. Cette situation est semblable à celle qu'on observe sur les autres régions littorales, particulièrement le littoral atlantique.

## Quand la campagne accueille de plus en plus de citoyens

Sur les communes du littoral, le taux d'artificialisation grimpe jusqu'à 17 %, dont 19 % en Loire-Atlantique avec Saint-Nazaire et 15 % en Vendée avec Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Les Sables-d'Olonne. Pour les communes en arrière du trait de côte, le taux d'artificialisation reste encore inférieur aux moyennes des deux départements littoraux de la région.

L'artificialisation dans les Pays de la Loire est proche de la moyenne nationale pour les zones urbaines. En revanche l'espace rural « isolé », qui couvre la moitié de la région, présente une artificialisation supérieure à 3 % contre 2 %. Selon les départements, ce

## Grenelle de l'environnement : les enjeux de la trame verte et bleue

*L'artificialisation de nos territoires, qu'elle résulte de l'urbanisation, de la création de zones d'activités ou d'infrastructures, est consommatrice d'espace. Elle a dans tous les cas un impact sur la biodiversité et elle induit une fragmentation des habitats naturels. Ainsi, elle limite les déplacements vitaux de certaines espèces et peut induire la colonisation de nouveaux territoires. La disparition d'espaces et la fragmentation apparaissent aujourd'hui comme l'une des principales causes d'érosion de la biodiversité.*

*La trame verte et bleue, issue des travaux du Grenelle de l'environnement, a notamment pour objectif de chercher à limiter cette fragmentation. Elle vise à maintenir et reconquérir les continuités écologiques les plus stratégiques pour la biodiversité. L'ambition est de constituer un véritable maillage écologique du territoire, à toutes les échelles spatiales, via notamment une intégration de ses principes dans l'aménagement du territoire. Ce nouvel outil d'aménagement du territoire, très transversal, va donc au-delà des politiques de protection de la nature existantes. Il leur est complémentaire en s'intéressant à toute la biodiversité, même la plus ordinaire.*

*Les leviers qui guideront la définition et la mise en œuvre de la trame sont multiples : un schéma régional de cohérence écologique va être réalisé dans chaque région. Il spatialisera les enjeux régionaux, proposera une « boîte à outils » aux collectivités, et devra être pris en compte par les documents d'urbanisme. Le code de l'urbanisme est par ailleurs modifié. Les documents d'urbanisme à venir devront, à toutes les étapes de leur élaboration, respecter un principe de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. Les infrastructures linéaires de l'État devront quant à elles être compatibles avec le schéma régional.*

*Il s'agit donc d'une nouvelle entrée pour parler d'économie d'espaces, de densification ou encore d'opportunité de maintien d'une agriculture périurbaine dynamique. Derrière la trame, et dans un objectif de biodiversité, la question des projets de territoires, à travers les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) notamment est posée.*



# La périurbanisation : facteurs et état des lieux

taux varie de 2 % en Mayenne jusqu'à 4,5% en Vendée. Les campagnes des Pays de la Loire se sont densifiées en termes d'habitants et moins en emplois, transformant ainsi certains villages à la périphérie des villes en nouvelles cités-dortoirs.

Sur le littoral, le contraste est très net entre les communes du littoral et celles du rétro-littoral pour l'augmentation du taux d'artificialisation entre 2000 et 2006. L'écart est ainsi fort avec une évolution de 0,6 % par an sur le littoral pour 1,4 % par an pour le rétro-littoral. Il y a donc un repli de l'urbanisation vers les communes où les contraintes liées à l'urbanisation sont moins fortes.

Que ce soit en milieu urbain ou dans l'espace rural, la croissance de l'artificialisation de la région entre 2000 et 2006 est toujours supérieure à la moyenne nationale. Toutefois, les plus grands écarts sont observés dans

les zones rurales. En effet, l'espace à dominante rurale a une croissance du taux d'artificialisation plus de deux fois supérieure dans la région par rapport au niveau national avec 0,9 % contre 0,4 % par an. Au niveau départemental, la Vendée et la Mayenne sont nettement au-dessus de la moyenne régionale dans les espaces urbains, notamment dans les communes situées en deuxième couronne des villes, où le taux de croissance est supérieur à 1,6 % par an pour 0,7 % par an en moyenne en France. La Vendée encore et le Maine-et-Loire tirent quant à eux la moyenne vers le haut pour les zones rurales, avec un taux de croissance près de trois fois supérieur à la moyenne nationale.

L'artificialisation et sa croissance, très au-dessus de la moyenne pour ces territoires, traduisent l'urbanisation toujours plus loin des pôles urbains, de façon accentuée dans l'espace

rural, avec en corollaire l'augmentation de l'usage de la voiture. En Pays de la Loire, la part des transports locaux en automobile a augmenté de plus de 5 points entre 1994 et 2008, passant de 66 % à 71 % sur cette période, ce qui représente plus du double de ce que l'on a pu observer pour la France de province, où le différentiel est de 2,3 points, avec une part de 69 % en 2008. Dans la région, au moins jusqu'à une période assez récente, cela s'est fait au détriment des transports doux (marche à pied, bicyclette), tandis que la part des transports collectifs stagnait autour de 6 %. ■

## Pour comprendre ces résultats

L'enquête Corine Land Cover (CLC) a été utilisée pour l'analyse de l'occupation du territoire présentée dans ce chapitre.

Il s'agit d'une base de données représentant l'occupation biophysique du sol européen et réalisée par la photo-interprétation d'images satellitaires. On dispose des résultats pour les campagnes 1990, 2000 et 2006. Corine Land Cover utilise une nomenclature hiérarchisée en trois niveaux qui permet de couvrir l'ensemble du territoire ; elle comprend 5 postes au niveau 1, 15 au niveau 2 et 44 au niveau 3. Elle est produite dans le cadre du programme européen Corine de coordination de l'information sur l'environnement. L'échelle de production est le 1 : 100 000, la surface minimale cartographiée étant de 25 ha pour un poste de la nomenclature et de 5 ha pour les changements de poste observés entre 2000 et 2006.

Du fait de cette maille de 25 ha, Corine Land Cover « voit » mal l'habitat dispersé des territoires ruraux et

la plupart des routes, avec pour conséquence une sous-estimation du taux réel d'artificialisation. Il convient donc de privilégier les comparaisons entre territoires ou les évolutions dans le temps.

**Pour la lecture de ce chapitre,** le niveau 1 de la nomenclature CLC « Territoires artificialisés » se décline au niveau 2 en 4 postes :

- zones urbanisées ;
- zones industrielles ou commerciales et réseaux de communications ;
- mines, décharges et chantiers ;
- espaces verts artificialisés, non agricoles.

Pour faciliter la compréhension, le terme de « **bocage** » utilisé dans le texte concerne les espaces occupés par des « **systèmes cultureaux parcellaires et complexes** » (code 242 de la nomenclature Corine Land Cover) qui sont la juxtaposition de petites parcelles de cultures annuelles diversifiées, de prairies et/ou de

cultures permanentes. Mais pas tout le bocage, puisque les prairies permanentes (code 231) comprennent les zones avec haies.

D'autres enquêtes de mesure de l'occupation du territoire existent, en particulier **Teruti**, qui est réalisée par le service de la statistique et de la prospective du ministère de l'Agriculture, de l'alimentation et de la pêche. Elle a pour objectif de connaître les différentes catégories d'occupation du sol et d'usage de l'ensemble du territoire (agricole, naturel et urbanisé), essentiellement au niveau métropolitain, régional et départemental. Cette enquête est effectuée tous les ans par sondage. C'est une enquête aréolaire à deux degrés. L'emplacement des points est désormais géoréférencé depuis 2005 avec la nouvelle enquête **Teruti-Lucas**. Pour les Pays de la Loire, les 18 000 points de sondage utilisés ne permettent pas de descendre en dessous de la maille départementale.

## Définitions

✓ On parle d'**artificialisation** du sol lorsque des zones agricoles ou naturelles sont transformées par l'homme en zones artificielles (lotissements, routes, zones commerciales...). Cette artificialisation conduit, entre autres conséquences, à une diminution des ressources naturelles et agricoles, à la fragmentation des habitats naturels et à la dégradation des paysages.

✓ Le **zonage en aire urbaine** (cf. p.13)

## Pour en savoir plus

Pageaud D. et Carré C., « **La France vue par Corine Land Cover, outil européen de suivi de l'occupation des sols** », *Le point sur*, n°10, MEEDDM-Commissariat général au développement durable, avril 2009.

Naizot F., « **Les changements d'occupation des sols de 1990 à 2000 : plus d'artificiel, moins de prairies et de bocages** », *Les données de l'environnement*, n°101, Ifen, mars 2005.

La rubrique internet du MEEDDM sur Corine Land Cover : [http://www.stats.environnement.developpement-durable.gouv.fr/bases-de-donnees/occupation-des-sols-corine-land-cover.html?taille=target%253D\\_self](http://www.stats.environnement.developpement-durable.gouv.fr/bases-de-donnees/occupation-des-sols-corine-land-cover.html?taille=target%253D_self)



## Dis-moi où tu vis, je te dirai qui tu es Le périurbain, espace des familles

Jean COLLOBERT et Nicole GICQUAUD (Insee)

La densification des communes à la périphérie des villes s'accompagne, parfois, d'une intensification des disparités sociales. Ainsi, alors que les villes-centres attirent toujours les étudiants et les jeunes actifs, du fait de leur offre de formation, de la richesse des emplois proposés et de leur parc locatif abondant, les autres catégories de la population sont largement attirées par les communes de la deuxième couronne. Dans ces zones, les contraintes foncières sont moins fortes et donc les prix plus modérés. Les familles sont logiquement tentées de venir s'installer sur ce type de territoire où l'accès à la propriété est plus aisée. En contrepartie, elles doivent faire face à des problématiques de déplacements plus complexes : l'utilisation de la voiture devient indispensable.

Conséquence visible de l'étalement urbain, le lieu de résidence apparaît comme un marqueur social pour les communes qui hébergent de nouveaux habitants aux caractéristiques proches.

La question de la mixité sociale est un enjeu fort des politiques de la ville, de la cohésion sociale et du logement. L'analyse fine des dynamiques récentes des territoires de la région des Pays de la Loire est révélatrice de disparités, voire d'inégalités. La ségrégation socio-spatiale articule toutes les formes d'inégalités, qu'elles concernent le revenu, la formation, l'accès à l'emploi ou encore l'accès aux équipements et services.

### Les cadres en ville, les ouvriers à la campagne

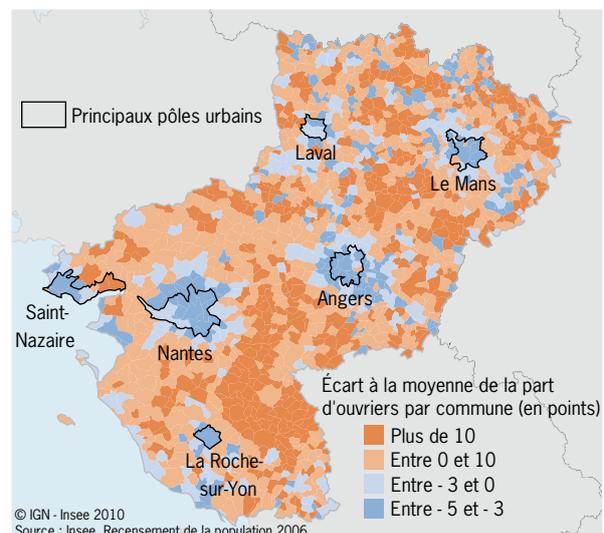
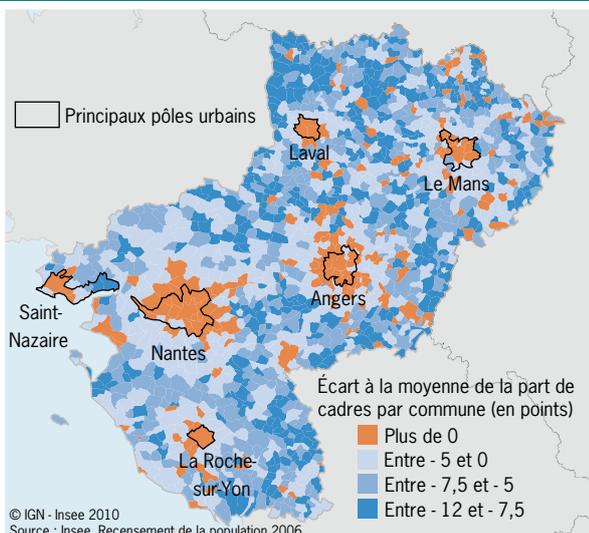
Le lieu de résidence est aujourd'hui un marqueur social. La répartition des groupes sociaux sur le territoire est ainsi fortement liée à la catégorie socioprofessionnelle et au niveau de revenus des habitants. Le coût du foncier est en effet plus ou moins élevé selon le caractère urbain ou rural des territoires. Ainsi, les cadres sont largement représentés dans les pôles urbains, et plus particulièrement

dans les villes-centres, alors qu'ils sont sous-représentés dans les espaces périurbains et ruraux. Leur niveau de revenu leur permet le plus souvent de choisir leur lieu d'habitation et de se positionner dans les zones où le marché de l'emploi est favorable.

*A contrario*, le coût du foncier contraint une frange de la population aux revenus plus modestes ou moyens de s'éloigner des pôles. Cela peut engendrer des problèmes d'accès à l'emploi, notamment pour les employés. Ainsi,

### Les cadres en ville, les ouvriers à la campagne

Écart à la moyenne par commune de la part de cadres et d'ouvriers en 2006



Lecture : Un écart à la moyenne positif indique une surreprésentation de la présence de cadres ou d'ouvriers. À l'inverse, un écart à la moyenne négatif pointe une sous-représentation de la part de cadres ou d'ouvriers.

# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

alors que la moitié d'entre eux habite le périurbain ou le rural, ces espaces n'offrent que 48 emplois d'employés pour 100 employés y résidant. La présence des ouvriers est surtout marquée dans les espaces ruraux, et, dans une moindre mesure, dans les couronnes périurbaines ; les ouvriers sont en revanche sous-représentés dans les pôles urbains. Cela ne s'assortit pas de problème d'accès à l'emploi, étant donné que les espaces périurbains et ruraux offrent plus d'emplois d'ouvriers qu'il n'y a d'ouvriers résidant sur ces mêmes territoires.

## Les villes-centres perdent leurs actifs résidents au profit de l'espace périurbain

Entre 1999 et 2006, avec le phénomène de périurbanisation, la population s'est davantage installée dans les espaces périphériques que dans les pôles urbains que constituent les villes-centres et leurs banlieues. Les disparités entre territoires en termes de solde naturel (excédent des naissances sur les décès) ayant peu évolué entre les périodes 1982-1999 et 1999-2006, l'essentiel des contrastes entre les deux périodes s'explique par l'évolution des migrations. Ces mouvements de population ont dessiné une nouvelle géographie humaine des espaces urbains, périurbains et ruraux dans la région des Pays de la Loire<sup>1</sup>.

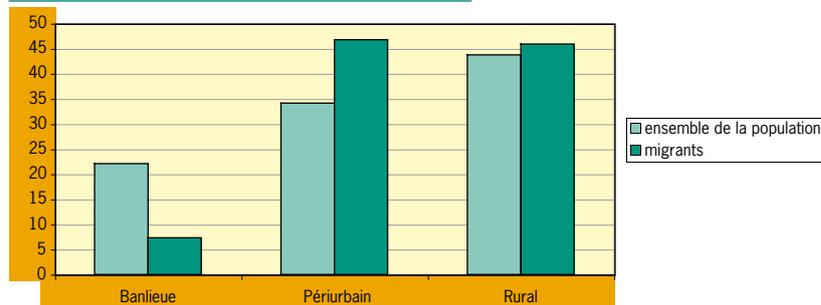
En termes d'intensité migratoire, cadres et professions intermédiaires sont les champions de la mobilité, devant les employés, les ouvriers et les personnes sans activité professionnelle. Quant aux retraités, les principaux mouvements migratoires concernent des échanges avec les autres régions ; ils se traduisent par un excédent des arrivées dans la région sur les départs de celle-ci. Si le cadre ligérien réside préférentiellement dans une ville-centre, sa destination de prédilection est d'abord le périurbain, ensuite la banlieue et l'espace rural.

La ville-centre constitue ainsi un espace déficitaire en termes de migrations résidentielles internes à la région et ce, quelle que soit la catégorie socio-professionnelle des migrants. En effet, les habitants des villes-centres quittent

<sup>1</sup>Cf. le chapitre « En Pays de la Loire, les maisons poussent comme des champignons... dans les champs »

## Banlieue, périurbain et rural : les espaces gagnants au jeu des migrations internes à la région

Répartition de la population et des migrants selon les territoires



Source : Insee, Recensement de la population 2006.

Lecture : En 2006, sur 100 personnes, 22 habitent en banlieue ; au cours des cinq dernières années, pour 100 personnes qui ont déménagé, 47 se sont installées dans le périurbain.

cet espace, où le foncier est devenu trop cher, pour s'installer en périphérie des villes, où l'accession à la propriété est plus aisée. Cadres et professions intermédiaires sont les deux catégories sociales les plus concernées par les migrations de la ville-centre vers l'espace périurbain ou la banlieue. Ouvriers et employés présentent ce même tropisme vers ces espaces, mais de façon plus atténuée.

L'espace périurbain est donc le grand bénéficiaire des migrations résidentielles, avec une balance annuelle globale de + 1 %. Les cadres et les professions intermédiaires arrivent surtout des villes-centres, mais aussi d'autres régions. L'espace rural se caractérise également par une forte attractivité : + 0,8 % par an, toutes catégories confondues. Cette attractivité concerne à la fois l'ensemble des catégories sociales et l'ensemble des origines géographiques.

De son côté, la banlieue est sans doute l'espace géographique le plus stable sociologiquement : son solde migratoire globalement positif s'explique d'abord par l'arrivée de cadres et plus marginalement de professions intermédiaires. Mais son attractivité demeure réduite aux apports issus de la ville-centre et des autres régions.

Les flux et reflux de population résidente ont un impact sur la composition sociale des villes-centres, des banlieues, des espaces périurbains et ruraux. Étalement urbain et mixité sociale ne vont pas de pair : l'arrivée de cadres et de professions intermédiaires dans l'espace périurbain y amène une connotation « classe moyenne supérieure ».

## Des freins à la mixité sociale

Les mouvements de population observés en Pays de la Loire, comme sur de nombreux autres territoires métropolitains, recèlent une logique ségrégationniste. Ainsi, les familles aisées viennent principalement s'installer dans les espaces où elles sont déjà le mieux représentées ; de leur côté, les familles de classes moyennes s'implantent quasi exclusivement là où elles sont les plus nombreuses, les plus démunies n'ayant parfois pas d'autres choix que les quartiers défavorisés.

Les ménages les plus aisés choisissent leur lieu de résidence de préférence dans les villes-centres, mieux à même de leur procurer un environnement riche matériellement et culturellement, ce qui a pour effet de maintenir le prix des logements à des niveaux élevés. De plus, en lien avec les évolutions du tissu productif, la distribution de la population selon la catégorie socio-professionnelle a beaucoup changé : le nombre d'ouvriers a reculé quand les cadres ont gagné en importance. Alors qu'en 1982, 100 000 cadres résidaient dans la région des Pays de la Loire, on en dénombre 166 000 en 2006. Si ce chiffre témoigne d'un grand dynamisme de la région, dont la capacité d'attraction est forte, il pèse en retour sur les évolutions des prix du marché immobilier. Ainsi, de par leur nombre, les cadres représentent près de 10 % des actifs ; en outre, de par leurs moyens financiers, une offre immobilière aux prix élevés peut se développer. Sans politique publique de l'habitat, peut apparaître, au fur et à mesure de la « gentrification » des quartiers, un phénomène d'exclusion



# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

des classes moyennes qui se retrouvent poussées à la périphérie des villes. Les plus défavorisés sont alors conduits à habiter à la campagne ou dans certains quartiers de la ville bien pourvus en logements sociaux.

## Si la richesse matérielle est discriminante...

Ainsi, en Pays de la Loire comme dans les autres régions de province, les niveaux de vie en zone urbaine sont plus élevés qu'en zone rurale. Toutefois, les Pays de la Loire sont, avec l'Aquitaine, les deux seules régions où le niveau de vie médian en couronne périurbaine est très légèrement inférieur à celui du pôle urbain, alors qu'il est globalement supérieur de 8 % pour l'ensemble des régions de province. Cela est dû notamment aux évolutions récentes des prix de l'immobilier, qui ont entraîné un afflux massif de familles appartenant aux classes moyennes vers les couronnes périurbaines. Le revenu étant un critère déterminant pour l'accession à la propriété, il devient discriminant en ce qui concerne le lieu de résidence, sous l'effet du prix différencié du foncier d'une zone à une autre.

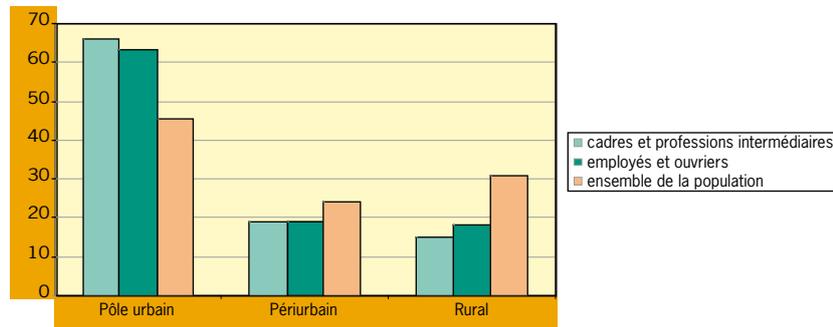
De plus, dans la région comme au niveau national, les inégalités sont nettement plus fortes dans les pôles urbains que dans les autres types d'espaces. Le rapport entre le revenu des 10 % les plus riches et des 10 % les plus modestes est ainsi de 3,3 en pôle urbain, alors qu'il oscille entre 2,5 et 2,8 dans les autres types d'espaces pour les Pays de la Loire. Ceci s'explique par la présence simultanée de nombreux ménages à très faibles revenus et à hauts revenus dans les villes-centres ou leur banlieue proche. Ces inégalités de niveau de vie sont, quel que soit le type d'espace, plus modérées dans la région qu'en France de province.

## ...le niveau de diplôme l'est encore plus

Le niveau de diplôme joue, lui aussi, un rôle prépondérant dans le choix du lieu de résidence : plus on est diplômé, plus le choix se porte vers un pôle urbain. Le diplôme est, dans ce domaine, encore plus déterminant que la catégorie socioprofessionnelle.

## Le niveau de diplôme l'emporte sur le niveau de revenu

Répartition des diplômés de l'enseignement supérieur selon la catégorie socioprofessionnelle et le lieu de résidence (en %)



Source : Insee, recensement de la population 2006.

Ainsi, dans les Pays de la Loire, près d'un diplômé de l'enseignement supérieur sur deux réside dans la ville-centre d'un pôle urbain, lieu de résidence privilégié des ménages les plus aisés.

Certains diplômés de l'enseignement supérieur ont une catégorie socio-professionnelle qui n'est pas en adéquation avec leur niveau d'études. Ces diplômés qui occupent un emploi d'ouvrier ou d'employé vont être largement surreprésentés dans les pôles urbains, alors que ces mêmes catégories, lorsqu'elles ne sont pas diplômées de l'enseignement supérieur, sont surreprésentées dans l'espace périurbain et le rural. Ainsi les ouvriers et employés diplômés de l'enseignement supérieur habitent dans 63 % des cas un pôle urbain, soit 21 points de plus que l'ensemble des ouvriers et employés.

Les diplômés qui occupent un emploi d'ouvrier ou d'employé sont majoritairement très jeunes. Si un quart des cadres ou professions intermédiaires résidant dans un pôle urbain a moins de 30 ans, la proportion de jeunes diplômés qui occupent un emploi d'ouvrier ou d'employé et habitent ce même type d'espace est d'un sur deux. La recherche d'une vie culturelle et de loisirs généralement plus riche dans les communes urbaines - théâtre, concerts mais aussi bibliothèques mieux approvisionnées ou spécialisées - n'est pas seule en cause. Les diplômés qui occupent un emploi d'ouvrier ou d'employé ont des possibilités d'avenir professionnel plus en adéquation avec leur niveau d'études. En effet, s'il n'est pas synonyme de salaire élevé, un diplôme de niveau supérieur confère une forme de statut, ce qui présente des perspectives plus solides face à l'avenir.

## Les familles dans le périurbain, les jeunes en ville

Si la catégorie socioprofessionnelle, le revenu et le niveau de diplôme ont une influence sur le lieu de résidence, l'avancement dans le « cycle de vie » joue également un rôle majeur. En effet, les moyens matériels et l'intérêt pour s'installer dans une zone plutôt qu'une autre diffèrent sensiblement selon que la personne est étudiante, vient de fonder une famille ou est à la retraite. Au regard des caractéristiques socio-démographiques de la population, les couronnes périurbaines se caractérisent ainsi comme l'espace privilégié des familles avec enfants, tandis que les pôles urbains constituent celui des personnes seules.

En 2006, la part des jeunes âgés de moins de 20 ans et celle des 40 à 59 ans est plus élevée dans le périurbain, voire les communes rurales lorsque les deux parents exercent une activité professionnelle. Ce choix résidentiel a cependant pour conséquence d'augmenter la nécessité et la fréquence des déplacements. La concentration de l'emploi mais aussi des services dans les pôles urbains d'une part, la difficulté d'offrir des transports collectifs dans un espace périurbain<sup>2</sup> peu dense d'autre part, engendrent un accroissement de la mobilité et par conséquent du nombre de véhicules automobiles.

Le choix de résidence en zone périurbaine entraîne donc le plus souvent l'acquisition et l'utilisation d'un second véhicule dans le ménage, pour rejoindre son travail, transporter ses enfants ou réaliser d'autres déplacements pour motifs

<sup>2</sup> Pour plus d'informations, cf. les chapitres « Déplacements domicile-travail : ça bouchonne » et « La voiture carbure à l'étalement urbain ».

# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

personnels. Ainsi, plus de huit ménages périurbains intégrant un couple bi-actif sur dix possèdent deux automobiles, contre sept sur dix dans les pôles urbains.

Cette proportion augmente encore avec l'arrivée des enfants dans le foyer. En effet, le fait d'avoir un enfant viendra ajouter à la problématique de rejoindre son lieu de travail, celle de faire garder l'enfant puis de l'emmener à l'école. Avec la périurbanisation, les écoles des pôles urbains perdent des élèves, alors que l'offre de modes de garde devient un véritable enjeu dans le périurbain. La présence de crèches, de nourrices agréées et de services périscolaires réduit les difficultés d'organisation des déplacements des familles périurbaines. Cela influe aussi sur le maintien en emploi des femmes, l'espace périurbain n'étant pas l'espace privilégié pour l'accès à l'emploi, aux équipements et aux services.

Si les familles privilégient l'espace périurbain, les 20 à 39 ans, tranche d'âge des étudiants et des jeunes actifs, sont fortement présents dans les pôles urbains. Ces lieux concentrent en effet les structures d'enseignement supérieur, les emplois et les logements accessibles en location. Les familles monoparentales, le plus souvent des

femmes aux revenus modestes avec leurs enfants, sont également très présentes dans les pôles urbains. Elles peuvent ainsi bénéficier de la proximité des services et équipements, mais surtout d'un parc de logements locatifs et sociaux plus important.

Après le départ des enfants et à l'âge de la retraite, ou plus largement après 60 ans, les ligériens restent plus souvent dans les communes rurales, alors qu'ils sont nettement sous-représentés dans les couronnes périurbaines. Ils sont également très présents sur le littoral, où ils représentent plus du tiers de la population. Dans neuf cas sur dix, ces ménages de retraités résidant sur le littoral vivent en couple. A un âge plus avancé, au-delà de 80 ans, certains retournent vers les villes et leurs infrastructures nombreuses, dans le domaine de la santé notamment.

## Enfants de moins de 15 ans, jeunes en formation, jeunes actifs, adultes, seniors : autant de profils migratoires typés

L'analyse des migrations résidentielles sur la période récente illustre ce lien de plus en plus fort entre position

dans le « cycle de vie » et localisation dans l'espace. Si ces migrations résidentielles touchent la plupart des tranches d'âges de la population des Pays de la Loire, l'influence de ces mouvements démographiques est très différente d'un territoire à l'autre. En effet, l'âge et l'avancement dans le « cycle de vie » sont des caractéristiques qui privilégient les déménagements vers une zone plutôt qu'une autre.

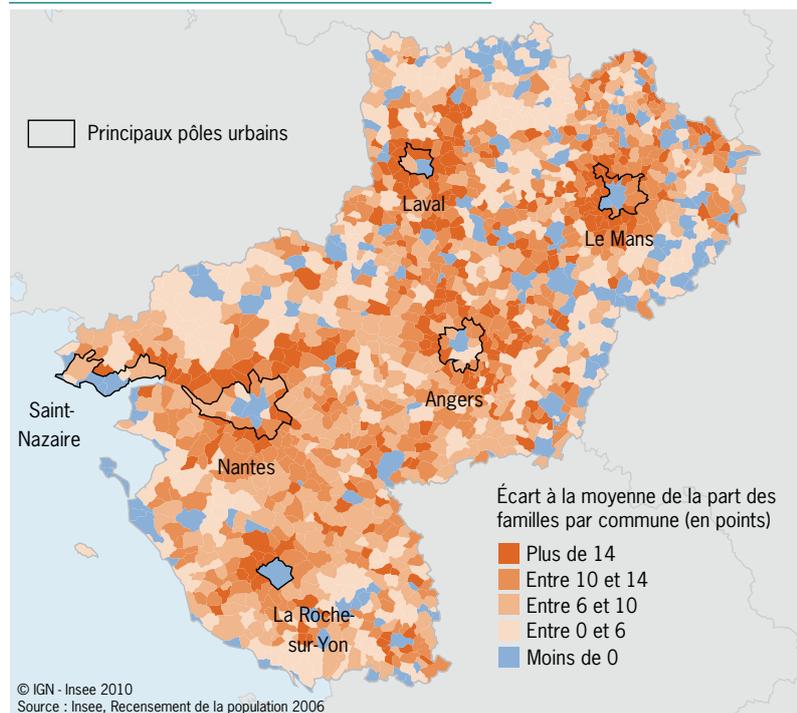
Entre 2001 et 2006, les villes-centres ont perdu en moyenne 6 000 personnes par an, soit environ 3 % de l'ensemble de leur population en cinq ans. Sur la période, si elles bénéficient d'un apport de 6 000 jeunes âgés de 15 à 25 ans par an, elles perdent en revanche 9 000 adultes âgés de 25 à 39 ans par an. Elles perdent aussi des quadragénaires et des cinquagénaires, mais dans une moindre mesure. Aux deux extrémités de la pyramide des âges, la ville-centre perd des enfants âgés de 5 à 14 ans et gagne quelques poignées de retraités. Le bilan démographique se traduit donc pour la ville-centre par un poids accru des jeunes en formation (lycéens, étudiants, apprentis) ou en début d'activité, au détriment des autres catégories d'âges.

Le bilan migratoire de la banlieue est positif pour l'ensemble des catégories d'âges, hormis pour les 20 à 29 ans. Entre 2001 et 2006, la banlieue a en effet perdu plus de 1 000 de ces jeunes adultes par an en moyenne. En contrepartie, elle attire un nombre équivalent de trentenaires, accompagnés de leurs enfants en bas âge. Pour autant, l'effet démographique des migrations résidentielles reste assez marginal en banlieue : le solde positif de 1 200 migrants par an en moyenne ne représente qu'un peu plus de 1 % de l'ensemble de la population en cinq ans.

L'effet des migrations résidentielles est particulièrement fort dans l'espace périurbain : + 7 800 personnes en solde net, soit plus de 5 % de la population en cinq ans. Ce solde migratoire reste négatif pour les jeunes âgés de 15 à 24 ans. Il est ensuite largement positif pour les adultes de 25 à 40 ans et leurs enfants âgés de 5 à 14 ans : + 8 700 personnes par an. Les flux migratoires des adultes se tassent ensuite avec la montée en âge.

## Le périurbain, l'espace des familles

Écart à la moyenne de la part des familles par commune en 2006



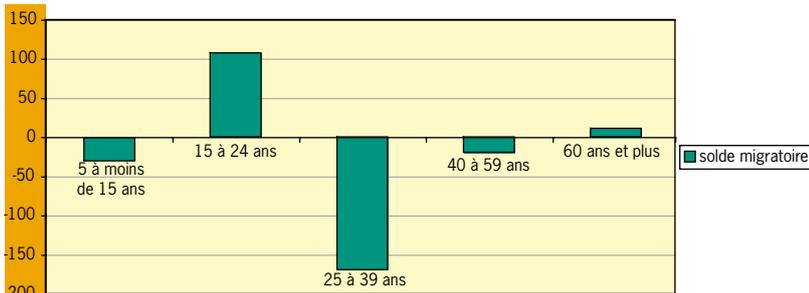
Lecture : Un écart à la moyenne positif indique une surreprésentation des familles. À l'inverse, un écart à la moyenne négatif signale une sous-représentation des familles.



# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

## Les pôles urbains n'attirent que les étudiants et les jeunes actifs

Répartition des migrations dans le pôle urbain selon l'âge des migrants

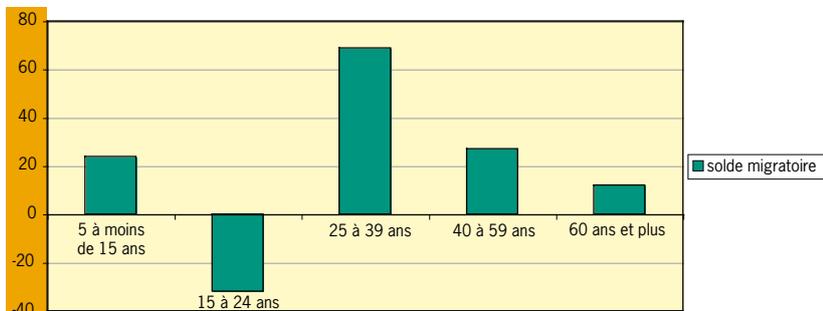


Source : Insee, recensement de la population 2006.

Lecture : Au cours des cinq dernières années, pour 108 jeunes de 15 à 24 ans qui se sont installés en pôle urbain, 170 adultes de 25 à 39 ans l'ont quitté.

## Les espaces périurbains et ruraux attirent surtout les familles

Répartition des migrations dans l'espace périurbain et le rural selon l'âge des migrants



Source : Insee, recensement de la population 2006.

Lecture : Au cours des cinq dernières années, pour 69 adultes de 25 à 39 ans qui se sont installés dans les espaces périurbains ou ruraux, 32 jeunes de 15 à 24 ans ont quitté ces espaces.

L'espace rural présente certaines similitudes avec l'espace périurbain quant aux soldes migratoires constatés sur les pyramides des âges : afflux de jeunes enfants et de jeunes adultes, reflux de jeunes âgés de 15 à 24 ans. L'influence du solde migratoire est importante, supérieure à 4 %. Les soldes migratoires des adultes sont plus dispersés : ils sont au plus haut entre 30 et 34 ans, puis baissent avec l'avancée en âge. L'espace rural se démarque de l'espace périurbain par sa forte attractivité pour les seniors : + 2 800 personnes âgées de 50 à 69 ans par an en moyenne.

## Les cadres achètent un logement en ville, les ouvriers à la campagne

Dans les Pays de la Loire, l'accès à la propriété reste largement un objectif pour chaque catégorie de population : 63 % des ménages sont propriétaires de leur logement contre 57 % pour la moyenne des ménages français. Cependant les disparités sont grandes entre les différents types d'espace.

Ainsi, dans le périurbain, près de huit ménages sur dix sont propriétaires de leur logement, contre sept sur dix pour les ménages qui résident dans une commune rurale ou de banlieue. Cette proportion dépasse à peine quatre sur dix dans les villes-centres. En contrepartie, le parc locatif est très concentré dans les villes-centres : on y trouve 60 % des habitats à loyers modérés (HLM) et 50 % des locations non-HLM.

Le coût du foncier et la catégorie sociale sont les principaux facteurs déterminants dans le choix de l'accession à la propriété. Ainsi, plus de sept cadres sur dix sont propriétaires contre moins de quatre sur dix pour les ménages employés, et un ménage ouvrier sur deux. Si les cadres supérieurs privilégient les villes-centres pour l'achat d'un logement, les classes moyennes, professions intermédiaires et employés sont le plus souvent propriétaires dans les couronnes périurbaines. Les ouvriers, aux revenus plus modestes, accèdent à la propriété principalement dans les communes rurales, où le coût du foncier est plus attractif. Par ailleurs, la probabilité de

devenir propriétaire de son logement croît avec l'âge. Si seulement 15 % des moins de 30 ans sont propriétaires, la proportion est de plus d'un sur deux pour les trentenaires, puis elle augmente régulièrement pour atteindre huit ménages sur dix après 60 ans. Quel que soit leur âge, les ménages sont plus souvent propriétaires dans les couronnes périurbaines. ■

## Pour comprendre ces résultats

### L'étude des migrations résidentielles dans le recensement de la population

Jusqu'en 1999, le recensement de la population résidant en France était réalisé de manière exhaustive, tous les six à neuf ans. Depuis 2004, il est organisé par enquêtes annuelles concernant successivement tous les territoires communaux au cours d'une période de cinq ans.

Les informations de cette étude sont issues d'une question figurant dans le bulletin individuel du recensement et portant sur le lieu de résidence (commune) cinq ans plus tôt. Pour l'enquête de recensement de 2009, la question était : « Où habitez-vous le 1<sup>er</sup> janvier 2004 ? ». Dans les recensements classiques, il s'agissait du lieu de résidence au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du recensement antérieur. Ainsi pour le recensement de 1999, la question portait sur le lieu de résidence au 1<sup>er</sup> janvier 1990. Du fait de ce changement de la durée d'observation des migrations, il est délicat de comparer la mobilité dans le temps.

Les statistiques sur les migrants ne concernent que les personnes âgées de plus de 5 ans. Leurs caractéristiques sociodémographiques (âge, catégorie socioprofessionnelle...) sont celles déclarées lors de l'enquête de recensement. Ainsi, lorsque l'on parle des migrations de cadres, il s'agit de migrations d'individus qui sont cadres à l'issue de la migration.

## Définitions

On appelle **migrations résidentielles** les changements de lieu de résidence. Dans le passé, la résidence antérieure était celle au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du précédent recensement ; les deux dernières périodes intercensitaires, 1982-1990 et 1990-1999, étaient respectivement de huit ans et de neuf ans. Désormais, la résidence antérieure est celle au 1<sup>er</sup> janvier cinq ans auparavant. La période observée est plus courte, donc elle permet de « coller » de plus près aux migrations. En effet, le recensement ne saisit pas les migrations intermédiaires. En particulier, une personne qui habite la même commune aux deux dates peut très bien avoir changé de commune de résidence entre-temps. La probabilité d'un tel événement ou d'enchaîner plusieurs migrations est plus forte sur une période de huit ou neuf ans que sur une période de cinq ans. On peut penser aussi que la question faisant référence à une situation moins ancienne, la déclaration est plus fiable.

Les enfants de moins de 5 ans n'étant pas nés à la date de référence de la résidence antérieure, ils ne sont pas inclus dans la population susceptible d'avoir migré.

Le **solde migratoire** d'une zone est la différence entre le nombre d'entrants dans la zone, en provenance du reste de la métropole, et le nombre de sortants de la zone, vers le reste de la métropole.

Un **ménage fiscal** est un ménage ordinaire constitué par le regroupement des foyers fiscaux répertoriés dans un même logement.

Le **revenu fiscal** correspond à la somme des ressources déclarées par les contribuables sur la déclaration des revenus avant abattement. C'est un revenu avant redistribution et avant impôts.

Le nombre d'**Unités de Consommation** (UC) d'un ménage permet de tenir compte des économies d'échelle résultant de la vie en groupe. Il est évalué comme suit : le premier adulte compte pour 1 UC, les autres personnes de plus de 14 ans pour 0,5 UC chacune,

et les enfants de moins de 14 ans pour 0,3 UC chacun.

La **médiane du revenu fiscal par unité de consommation** partage les personnes en deux groupes : la moitié des personnes appartient à un ménage dont le revenu déclaré par UC est inférieur à la médiane, et l'autre moitié un revenu par UC supérieur.

Le seuil des bas revenus correspond à la limite du **1<sup>er</sup> décile** : 10 % des personnes appartiennent à un ménage qui déclare un revenu par UC inférieur à cette valeur. Le seuil des hauts revenus correspond à la limite du **9<sup>e</sup> décile** : 10 % des personnes appartiennent à un ménage qui déclare un revenu par UC supérieur à cette valeur.

Le **rapport interdécile** est utilisé pour mesurer la dispersion du revenu. Il établit le rapport entre les hauts et les bas revenus (9<sup>e</sup> décile/1<sup>er</sup> décile).

## Pour en savoir plus

Maurin É., « **Le ghetto français, enquête sur le séparatisme social** », *Seuil*, 2004.

Roux E. et Vanier M., Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (Diact) (ex-Datar), « **La périurbanisation : problématiques et perspectives** », *la Documentation Française, Travaux n° 8*, 2008.

Baccaini B. et Levy D., « **Les migrations entre départements : le Sud et l'Ouest toujours très attractifs** », *Insee Première, n°1129, mars 2010*.



## Déplacements domicile-travail : ça bouchonne

Nicole GICQUAUD et Amandine RODRIGUES (Insee)

En 2006, en Pays de la Loire 60 % des actifs changent de commune pour aller travailler. Les actifs résident de plus en plus loin de leur travail, les emplois demeurant largement concentrés dans les pôles urbains. La mobilité, amplifiée par la densification des espaces à la périphérie des villes, a donc nettement augmenté depuis 1999. L'accessibilité à l'emploi diffère selon que l'on réside en ville ou à la campagne. En effet, les actifs résidant dans l'espace périurbain ou le rural ont moins de chances de trouver un emploi près de chez eux que ceux qui habitent un pôle urbain.

Avec l'intensification des navettes domicile-travail, les trajets s'allongent et les encombrements routiers progressent. Sous l'effet de l'allongement et de l'augmentation des déplacements domicile-travail, les pôles étendent leur aire d'attraction : la métropolisation, déjà assez marquée dans la région, se renforce.

**S**ur la période récente, l'augmentation des prix de l'immobilier dans l'espace urbain a impulsé une nouvelle vague de densification de la deuxième couronne des villes : on parle de périurbanisation. Ce phénomène gagne aussi les campagnes<sup>1</sup>. En effet, parallèlement à la reprise de la périurbanisation, la population de la région s'installe encore plus loin des villes dans des espaces encore considérés comme ruraux il y a quelques années. On peut nommer ce second phénomène rurbanisation.

Alors que la population ne cesse de se loger de plus en plus loin des villes-centres, l'emploi reste encore largement concentré dans les pôles urbains<sup>2</sup>. La périurbanisation, ainsi que la densification de la population dans les espaces périphériques qui en découle, ont des conséquences sur le développement des surfaces urbanisées autour des villes : on assiste alors à de l'étalement urbain et à une intensification des déplacements domicile-travail. Cela a des conséquences sur l'organisation du territoire. L'accessibilité à l'emploi peut varier d'une catégorie de la population à une autre et selon le lieu de résidence. La ségrégation socio-spatiale prend alors tout son sens. De plus, avec la prépondérance de l'usage de la voiture dans la région, l'augmentation de ces navettes n'est pas sans peser sur le budget des ménages

1. Cf le chapitre « En Pays de la Loire, les maisons poussent comme des champignons... dans les champs »

2. Cf le chapitre « Les emplois restent en ville »

### Pays de la Loire, un maillage très serré des pôles d'attractivité de l'emploi

Les pôles d'attractivité de l'emploi et leur aire d'influence en 2006



© IGN - Insee 2010  
Source : Insee, Recensement de la population 2006

Lecture : Les pôles d'attractivité de l'emploi sont des communes qui polarisent un grand nombre des navettes quotidiennes. L'aire d'influence d'un pôle est constituée de communes dont au moins la moitié des actifs résidents travaille dans le pôle ou dont le flux de sortants maximum est dirigé vers ce pôle, dans la limite d'un minimum de 50 individus.

les plus éloignés (qui sont souvent les moins aisés), ou poser des difficultés de circulation et des problèmes environnementaux (surconsommation d'énergie, pollution). L'organisation des infrastructures de transports, dont les transports collectifs, sur le territoire devient un enjeu de plus en plus fort.

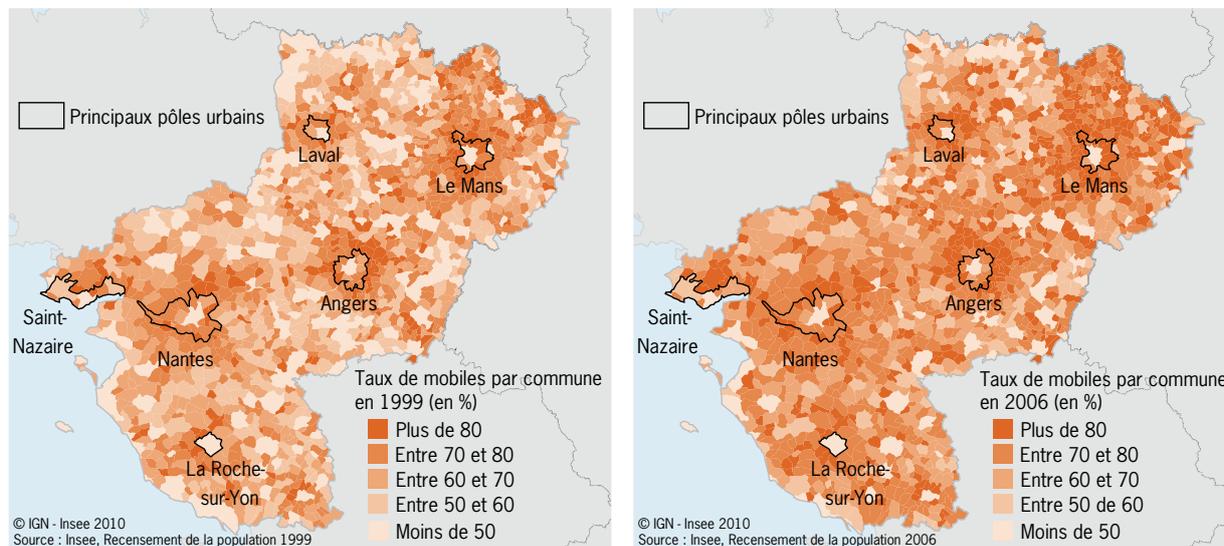
### La métropolisation se renforce

Le territoire des Pays de la Loire s'organise de plus en plus autour de ses grands pôles qui concentrent une part croissante de l'activité économique. Près de la moitié des emplois de la

# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

## De plus en plus de mobiles

Taux de mobiles par commune en 1999 et 2006



région est ainsi concentrée sur les sept plus grands pôles urbains. Les pôles de Nantes, Angers et Le Mans rassemblent plus d'un emploi régional sur trois (36 %). L'attraction du pôle nantais ne se dément pas : en 2006, il concentre à lui seul un emploi sur cinq. L'attractivité de ces pôles engendre ainsi des espaces de forts déplacements, notamment autour de Nantes, Angers et Le Mans. Les ménages cherchent à échapper à l'augmentation des prix du foncier et s'installent dans des zones moins urbanisées. De ce fait, les actifs résident de plus en plus loin de leur lieu de travail.

On peut définir des aires d'attraction autour des six plus grands pôles de la région : Nantes, Angers, Le Mans, Laval, La Roche-sur-Yon et Saint-Nazaire. Toute commune dont au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans un de ces pôles fera partie de l'aire d'attraction correspondante. En 2006, sur les 1 502 communes de la région, 298 font partie des aires d'attraction des six plus grands pôles d'emploi, soit 45 communes supplémentaires depuis 1999 : la métropolisation se renforce.

## Presque 180 000 navetteurs supplémentaires

En 2006, dans la région des Pays de la Loire, près d'1,5 million de personnes occupent un emploi. 60 % d'entre elles quittent leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail.

Depuis 1999, ce taux de mobilité a progressé de six points. C'est un rythme plus soutenu que pour la France de province où, dans le même temps, le taux de mobilité n'a augmenté que de 4 points. En effet, c'est dans les Pays de la Loire que l'écart entre l'augmentation du nombre d'actifs et celle du nombre de navetteurs a été le plus important. Ce sont ainsi près de 180 000 personnes supplémentaires qui se déplacent quotidiennement pour seulement 177 000 actifs en plus. La région se place au 4<sup>e</sup> rang des régions dont le nombre d'actifs changeant de commune pour aller travailler a le plus augmenté (25 %), derrière la Corse, le Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

## Une mobilité très forte dans le périurbain et le rural...

Si les distances parcourues s'accroissent sur l'ensemble de la région, les disparités entre les territoires persistent. Ainsi, les actifs qui résident dans les pôles urbains, communes riches en emplois, sont moins contraints de se déplacer. Moins d'un sur deux change de commune pour aller travailler, moins d'un sur trois pour les seuls résidents de la ville-centre d'un pôle urbain. Au niveau national, les actifs urbains sont plus mobiles que ceux de la région (52,6 % contre 47,2 %). Toutefois, la situation de la région est assez remarquable en ce qui concerne le nombre de grandes villes

qu'elle abrite : 36 communes de plus de 10 000 habitants et Nantes, Angers et Le Mans qui figurent parmi les 25 plus grandes villes françaises par la taille de leur population. En Pays de la Loire, comme dans les autres régions françaises, les emplois restant très concentrés dans les pôles urbains, les actifs y résidant ont plus de chances qu'ailleurs de trouver un travail dans la même commune. Dès lors, ils ne sont pas considérés comme « mobiles », leurs distances et temps de trajet étant arbitrairement fixés à zéro, alors que dans les faits la situation est bien différente. Cette définition des mobiles comme étant les actifs qui quittent leur commune pour aller travailler et la structure particulièrement urbaine des Pays de la Loire créent un artéfact, non mesurable, qui explique une partie de l'écart observé entre la mobilité des citadins au niveau national et celle au niveau régional.

De leur côté, les actifs qui résident dans les couronnes périurbaines et les communes rurales, moins bien pourvues en emplois, sont beaucoup plus nombreux à changer de commune pour se rendre au travail (respectivement 78 % et 63 %). Pour les résidents de ces espaces dans les Pays de la Loire, le taux de mobilité est quasiment identique à la moyenne des régions de province. Toutefois, les actifs qui habitent dans des communes rurales « isolées » (hors pôles d'emploi du rural et leurs couronnes) de la région sont près de 68 % à quitter leur



# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

commune de résidence pour se rendre à leur travail, soit 4 points de plus que la moyenne française. Cette mobilité plus marquée est à rapprocher du maillage particulièrement serré du territoire en termes de pôle d'attractivité de l'emploi. En effet, la plupart des communes de la région sont sous l'influence d'un pôle d'attractivité de l'emploi, de taille variable. Ainsi, dans la région, le rural « isolé » est plus rare qu'ailleurs.

## ...renforcée par la périurbanisation et la rurbanisation

La concentration de l'emploi dans les pôles et le choix des ménages de s'installer toujours plus loin des villes renforcent l'accroissement des déplacements domicile-travail. Ainsi, entre 1999 et 2006, le taux de mobilité a peu varié pour les actifs résidant dans les pôles urbains. À l'opposé, il a fortement augmenté pour ceux qui résident dans les couronnes périurbaines et les espaces ruraux (respectivement + 5 et + 9 points). Sur les 880 000 actifs mobiles de la région, plus de trois sur cinq - soit 577 000 personnes - habitent une commune située dans un espace périurbain ou rural. Ainsi, le fait que les phénomènes de périurbanisation et de rurbanisation ne s'accompagnent pas d'un desserrement des emplois dans les espaces périurbains et les campagnes, favorise l'amplification des navettes domicile-travail.

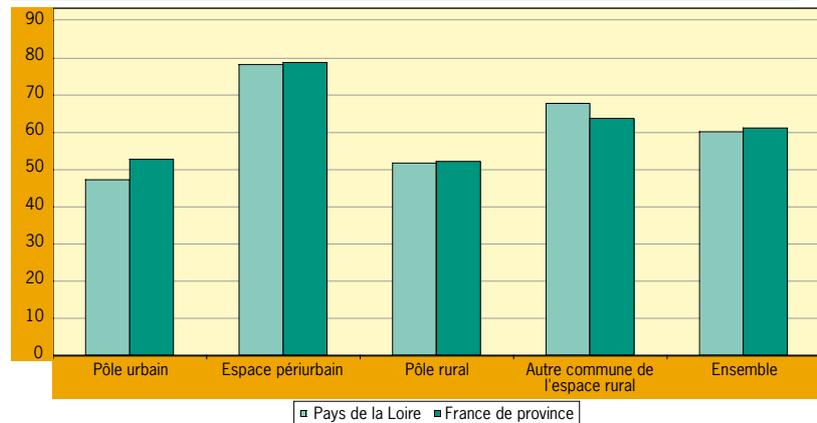
Entre 1999 et 2006, les trajets parcourus par les actifs résidant dans l'espace rural ont augmenté de 2 kilomètres. Les trajets domicile-travail sont restés stables pour les actifs qui résident dans les espaces urbains et périurbains en termes de distance. En revanche, la durée des trajets augmente plus fortement pour les habitants des couronnes périurbaines que pour ceux des pôles urbains. Les difficultés de circulation sont d'autant plus fortes que la voiture est le moyen de locomotion privilégié dans ces zones peu pourvues en réseau de transports en commun.

## Le lieu de travail n'est pas le lieu de résidence

En 2006, les pôles urbains regroupent 60 % de l'emploi salarié de la région, quand n'y réside que 44 % de la population active. Cette déconnexion emploi-habitat génère un déséquilibre et donc des inégalités dans l'accès

## Une mobilité renforcée par la périurbanisation et la rurbanisation

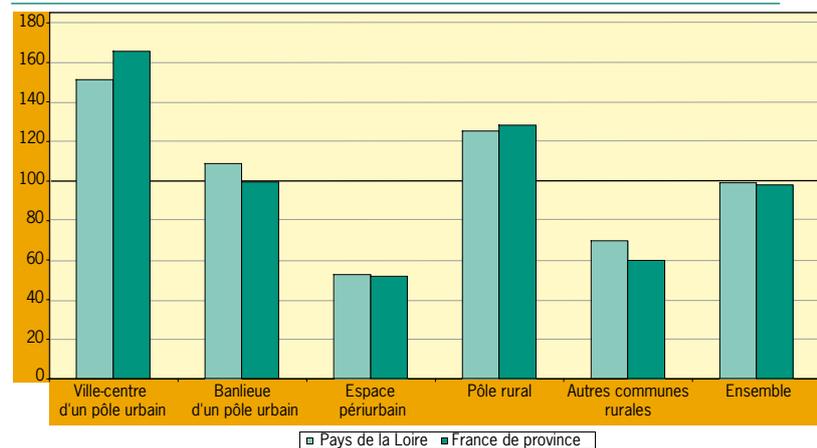
Taux de mobiles (actifs changeant de commune pour aller travailler) selon le type d'espace en 2006



Source : Insee, Recensement de la population 2006, exploitation complémentaire.  
Champ : Actifs de 15 à 64 ans ayant un emploi.

## Les emplois plutôt dans les pôles, les actifs résidents plutôt dans le périurbain

Taux de couverture de l'emploi (ratio emplois sur actifs résidents) selon le type d'espace en 2006



Source : Insee, Recensement de la population 2006, exploitation complémentaire.  
Champ : Actifs de 15 à 64 ans ayant un emploi.

Lecture : Dans les villes-centres des pôles urbains des Pays de la Loire, on compte 151 emplois pour 100 actifs résidents.

à l'emploi selon le lieu de résidence. Les pôles urbains regroupent ainsi 136 emplois pour 100 actifs résidents. Ce ratio est largement tiré vers le haut par les villes-centres. *A contrario*, les couronnes périurbaines abritent plus d'actifs résidents que d'emplois : on y dénombre ainsi 2 actifs pour 1 emploi. L'espace périurbain est donc un important réservoir d'actifs. L'espace à dominante rurale, pour sa part, présente un équilibre relatif, avec 85 emplois pour 100 actifs résidents. Toutefois, au sein du rural, les pôles d'emploi ruraux se distinguent. Ils ont un comportement similaire à celui des pôles urbains dans les Pays de la Loire : ils offrent 129 emplois pour 100 actifs.

Un actif résidant dans un pôle urbain a donc potentiellement plus de chances

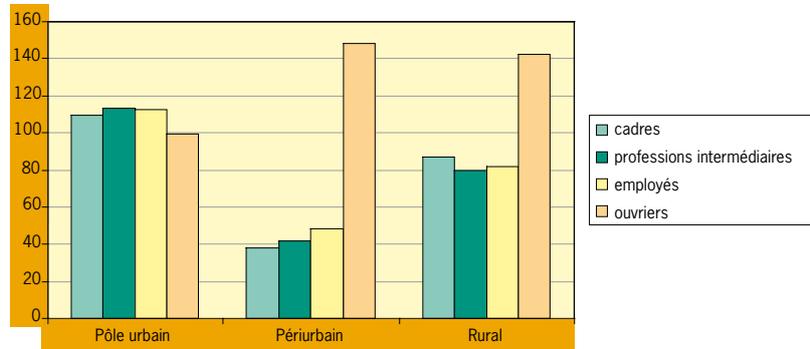
de trouver un emploi près de chez lui qu'un actif périurbain. Cependant, les emplois proposés à proximité de son domicile ne sont pas forcément en adéquation avec ses compétences. Ainsi un ouvrier résidant dans un pôle urbain aura moins de chances de trouver un emploi sur sa commune qu'un ouvrier résidant dans l'espace périurbain ou le rural. En effet, le ratio entre le nombre d'emplois et le nombre d'habitants, en fonction du caractère urbain ou rural d'un territoire, varie selon les catégories socio-professionnelles.

Les sept principales aires d'attraction de la région ont plus d'emplois que d'actifs résidents. Avec respectivement 127 et 125 emplois pour 100 actifs résidents, les taux de couverture de l'emploi (nombre d'emplois sur nombre d'actifs résidents) dans les aires

# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

## Les emplois offerts près du domicile ne correspondent pas forcément à la qualification des actifs résidents

Taux de couverture de l'emploi (ratio emplois sur actifs résidents) selon le type d'espace et la catégorie socioprofessionnelle



Source : Insee, Recensement de la population 2006.

Lecture : Dans le pôle urbain, il y a 110 emplois de cadres pour 100 cadres y résidant. Dans l'espace rural, il y a 142 emplois d'ouvriers pour 100 ouvriers y résidant.

d'attraction de Cholet et La Roche-sur-Yon dépassent largement ceux des plus grandes aires de la région. En effet, celles de Nantes, Angers et Le Mans offrent respectivement 107, 105 et 103 emplois pour 100 actifs résidents. Laval et Saint-Nazaire occupent une position intermédiaire.

## Une déconnexion emploi-habitat de plus en plus forte

Entre 1999 et 2006, le volume d'emploi augmente. Tandis que le nombre d'emplois des pôles urbains progresse de 14 %, le nombre d'actifs résidents y augmente seulement de 8 %. Dans les couronnes périurbaines, le nombre d'emplois augmente de 20 % et reste légèrement devancé par

le nombre d'actifs résidents. Le taux de couverture de l'emploi subit ainsi de fortes variations selon les types d'espace et les écarts continuent de se creuser. En progression de 8 points dans les pôles urbains, le rapport emplois sur actifs résidents diminue de 5 points dans l'espace rural. Ainsi, les pôles urbains se positionnent de plus en plus comme des réservoirs d'emploi. La discordance entre le nombre d'actifs et le nombre d'emplois reste toujours aussi marquée dans l'espace périurbain et est de plus en plus forte dans le rural. L'inadéquation entre lieu d'emploi et lieu d'habitat est de plus en plus marquée.

Ainsi, le phénomène de rurbanisation peut amener certains villages en périphérie des grandes villes à devenir

de nouvelles cités-dortoirs, les actifs résidents des campagnes partant travailler dans les villes. La répartition de la population et des emplois de la région est relativement comparable à celle de la moyenne des régions de province. Le poids des pôles urbains et celui des pôles d'emploi de l'espace rural dépassent largement ceux des espaces périurbains et ruraux.

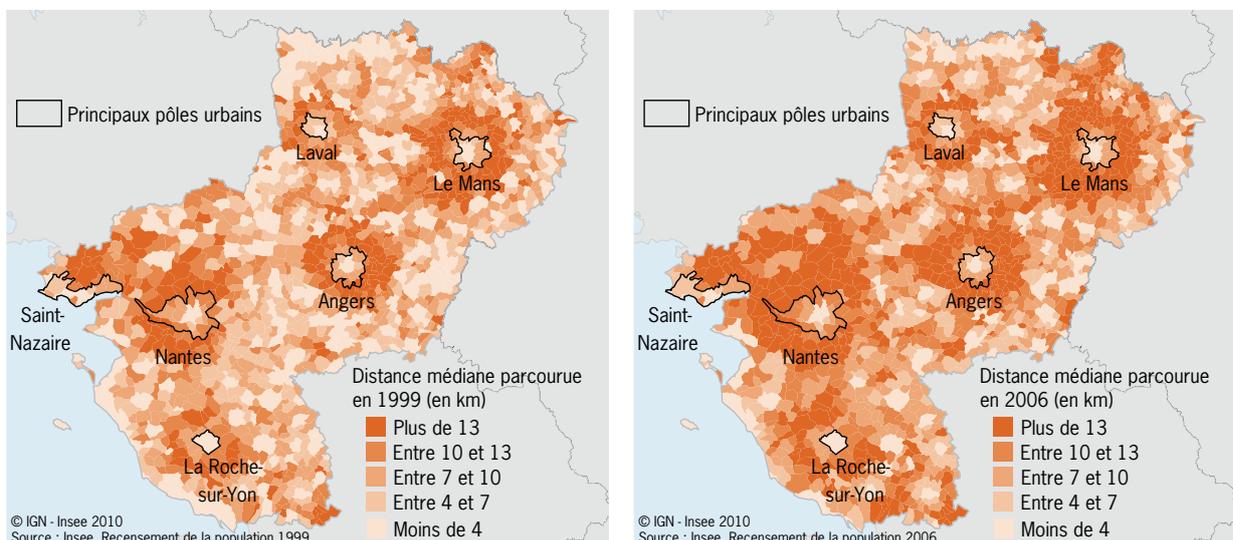
Dans les aires d'attraction de La Roche-sur-Yon et de Cholet, le nombre d'emplois a progressé plus vite que le nombre d'actifs résidents : leur taux de couverture de l'emploi a ainsi fortement progressé (+ 8 points pour l'aire de Cholet et + 7 pour celle de La Roche-sur-Yon). Le taux de couverture de l'emploi progresse aussi dans les cinq autres principales aires d'attraction de la région, mais dans une moindre mesure.

## Un travail toujours plus loin du domicile

Non seulement le nombre de navetteurs augmente, mais les distances parcourues pour aller travailler s'allongent : les actifs habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. En 2006, dans les Pays de la Loire, trois actifs sur cinq quittent leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils effectuent en moyenne des trajets de 17 kilomètres et d'une durée de 25 minutes en heures pleines. Pour la moitié d'entre eux, le trajet domicile-travail est supérieur à 12 kilomètres et 22 minutes. En Pays

## Des trajets de plus en plus longs

Distance médiane parcourue par les actifs résidents pour rejoindre leur lieu de travail en 1999 et 2006





# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

de la Loire, 271 000 actifs parcourent plus de 20 kilomètres en 2006, soit 77 000 actifs de plus qu'en 1999. Ainsi le poids des trajets longs se renforce de 3 points. Entre 1999 et 2006, les trajets domicile-travail augmentent en moyenne d'1 kilomètre pour l'ensemble des actifs. Rapportée à la longueur des trajets moyens, c'est une distance supplémentaire conséquente.

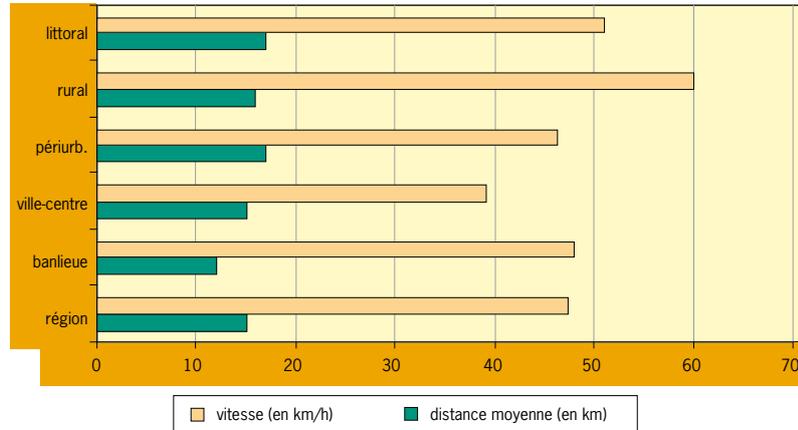
Les actifs qui résident en Loire-Atlantique travaillent plus souvent hors de leur commune de résidence que ceux qui résident dans les autres départements de la région (62 % contre moins de 60 %). Ils travaillent également plus loin de leur domicile. Ils parcourent en moyenne 16 kilomètres quand leurs homologues mayennais, à l'autre extrême, parcourent 12 kilomètres. La moitié des actifs qui résident en Loire-Atlantique parcourt plus de 8 kilomètres, soit deux fois plus que ceux qui résident en Mayenne. Les temps de trajet sont également plus longs en Loire-Atlantique que dans les autres départements. C'est pour les habitants de la Mayenne qu'ils sont les plus courts, mais ils se sont accrus plus vite qu'ailleurs depuis 1999, avec une augmentation de 5 minutes en heures pleines contre 3 minutes dans les autres départements de la région.

## Une circulation moins fluide dans l'espace urbain

Si l'augmentation des distances en kilomètres a un impact évident sur le budget essence des ménages, elle ne suffit pas à rendre compte des temps de trajet, qui eux ont un impact sur le « budget temps » des ménages. En effet, à distance égale, le temps de trajet peut être variable. Il dépend beaucoup du lieu de travail et est bien sûr beaucoup plus long en cas d'utilisation de l'automobile dans des zones très urbanisées. La vitesse de circulation étant plus réduite dans les zones urbaines, les écarts entre les temps de trajet en zones urbaines et rurales sont plus faibles que ne le sont les distances. Ainsi, en heures pleines, la durée des trajets pour les actifs domiciliés dans l'espace rural est inférieure à celle des résidents de l'espace périurbain (16 minutes contre 22 minutes), alors qu'ils parcourent des distances presque égales (16 kilomètres et 17 kilomètres), soit une vitesse moyenne de 60 km/h pour

## Des trajets plus courts dans les pôles urbains mais une vitesse réduite

Distance et vitesse de déplacement en 2006 selon le ZAUER



Source : Insee, Recensement de la population 2006.

les actifs de l'espace rural et 46 km/h pour ceux de l'espace périurbain. Cette vitesse plus élevée dans l'espace rural est à relier au fait que les actifs y résidant sont moins nombreux que dans le périurbain à aller travailler dans un pôle urbain, où les conditions de circulation sont les plus difficiles.

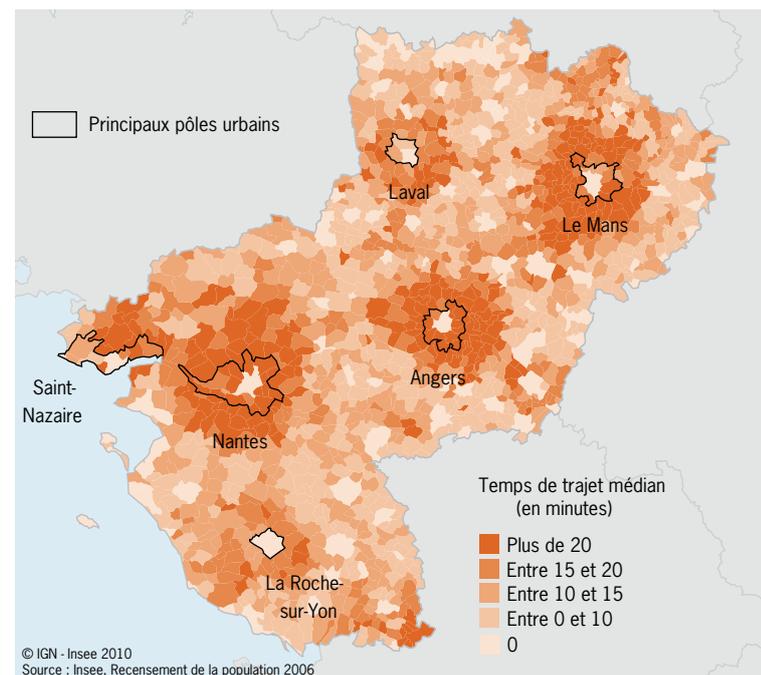
Pour l'ensemble des actifs de la région, un trajet effectué en heures pleines est supérieur de 3 minutes en moyenne à la durée d'un même trajet effectué en heures creuses. Cet écart entre la

durée des trajets varie selon la zone de résidence.

Dans les départements où sont situées les trois plus grandes métropoles de la région (Nantes, Angers et Le Mans), les écarts sont plus importants. Ainsi, en Loire-Atlantique, les trajets effectués en heures pleines ont une durée supérieure de 4 minutes en moyenne à celle des mêmes trajets effectués en heures creuses. Dans le Maine-et-Loire et dans la Sarthe, l'écart est de 3 minutes en moyenne. C'est dans le département

## Si les trajets sont plus longs dans le périurbain, ils prennent plus de temps dans les pôles

Temps de trajet médians en 2006 des actifs résidents



Lecture : Pour les actifs travaillant et résidant dans la même commune les temps et distances de trajet sont considérés comme étant nuls. Par conséquent, lorsque plus de la moitié des actifs d'une commune est dans ce cas le temps de trajet médian est nul.

# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

de la Mayenne, moins urbanisé, qu'il est le moins significatif.

Toujours pour des raisons de circulation plus difficile pour les actifs qui résident en milieu urbain, l'écart entre la durée d'un même trajet effectué en heures pleines ou en heures creuses est plus élevé qu'ailleurs. Ainsi, pour les actifs résidant dans une commune de banlieue d'un pôle urbain, la durée du trajet moyen varie de 5 minutes selon qu'ils font leur parcours en heures pleines ou en heures creuses. Cet écart est de 3 minutes en moyenne pour les actifs qui résident dans le périurbain. Ce sont les actifs qui résident dans l'espace rural qui subissent le moins de variations : ils mettent 1 minute de plus en moyenne pour rejoindre leur travail lorsque le parcours est réalisé en heures pleines plutôt qu'en heures creuses.

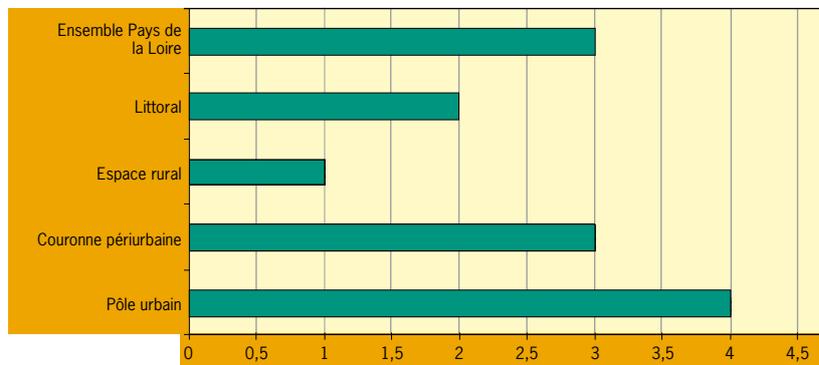
## Les cadres se déplacent moins souvent mais plus loin

La facilité d'accès à l'emploi est donc variable selon le caractère urbain ou rural du lieu d'habitat. Or, la population n'est pas répartie de façon uniforme sur le territoire : la catégorie socioprofessionnelle joue un rôle prépondérant dans le lieu d'implantation des actifs. Les cadres et les professions intermédiaires sont surreprésentés dans les pôles urbains, où l'accès à l'emploi est plus aisé, quand les ouvriers et les employés sont surreprésentés dans le périurbain et le rural, plus pauvres en emploi. Toutefois, la structure des emplois proposés n'est pas forcément en adéquation avec les populations présentes sur un territoire.

Ainsi, les cadres et les employés changent moins souvent de commune pour aller travailler que les ouvriers et les professions intermédiaires. Cependant, lorsqu'ils quittent leur commune pour aller travailler, les cadres sont ceux qui ont les plus longs trajets domicile-travail. Ainsi, la moitié des cadres travaille dans une commune située à plus de 14 kilomètres et 28 minutes de leur lieu de résidence. A l'opposé, les employés sont ceux qui travaillent le plus près de chez eux : la moitié d'entre eux parcourt moins de 11 kilomètres pour se rendre au travail en 21 minutes. Les écarts de distance et de temps de trajet pour aller travailler ne s'expliquent donc pas uniquement par des choix ou des contraintes qui conduiraient

## Plus on s'éloigne de la ville-centre, plus l'écart entre heures creuses et heures pleines diminue

Écart entre trajets en heures pleines et heures creuses en 2006 en minutes



Source : Insee, recensement de la population 2006.

certaines catégories de la population à habiter plus ou moins loin de leur lieu de travail. En effet, les cadres ont les trajets les plus longs alors qu'ils sont surreprésentés dans les pôles urbains (62 % d'entre eux y vivent contre 47 % des actifs en moyenne), espace où les déplacements domicile-travail sont les plus courts en moyenne. Enfin, 80 % des employés sont des femmes et 70 % des cadres des hommes. Les hommes sont plus mobiles et ont des trajets plus longs que les femmes, quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle : cette répartition hommes-femmes de cadres et des employés vient elle aussi justifier les spécificités observées en termes de déplacements domicile-travail.

Les ouvriers sont les plus mobiles. En effet, sept ouvriers sur dix quittent leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail. Les trajets qu'ils effectuent sont proches de la moyenne en termes de distance. En revanche leurs temps de trajets sont plus courts que pour l'ensemble des actifs. Cela s'explique par le fait que les ouvriers sont surreprésentés dans l'espace périurbain et le rural, espaces où la circulation est plus fluide et où il est très facile pour eux de trouver un emploi, étant donné la structure du marché du travail dans ces zones.

## Les grands pôles de la région : vers un polycentrisme de l'emploi ou un étalement contrasté

L'analyse conjointe des mobilités résidentielles et des déplacements domicile-travail fait ressortir plusieurs schémas de développement des

espaces urbains. Dans certaines aires urbaines, on observe un polycentrisme de l'emploi. C'est le cas des plus grandes aires urbaines françaises, notamment les capitales régionales comme Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux... En Pays de la Loire, cela concerne Nantes, Angers, La Roche-sur-Yon et Saint-Nazaire. Les espaces urbains s'y caractérisent par un phénomène de périurbanisation très marqué. L'étalement de la population s'accompagne d'un relatif étalement de l'emploi, marqué par l'émergence de pôles d'emploi secondaires. Par conséquent les trajets domicile-travail ne s'y allongent pas ou peu.

Dans d'autres aires, comme Laval ou Le Mans, l'étalement est contrasté. Cette catégorie d'aires urbaines se caractérise par un double mouvement : étalement urbain et resserrement autour du pôle urbain. L'étalement urbain se manifeste au travers des déménagements d'habitants des villes-centres vers la banlieue et le périurbain. Toutefois, les nouveaux habitants de l'espace périurbain ne sont pas uniquement des citadins : certains viennent des communes rurales. Ainsi, l'éloignement des centres-villes est modéré par un resserrement du rural vers le périurbain, l'emploi restant polarisé au sein du pôle urbain.

## Les grands pôles étendent leur attraction

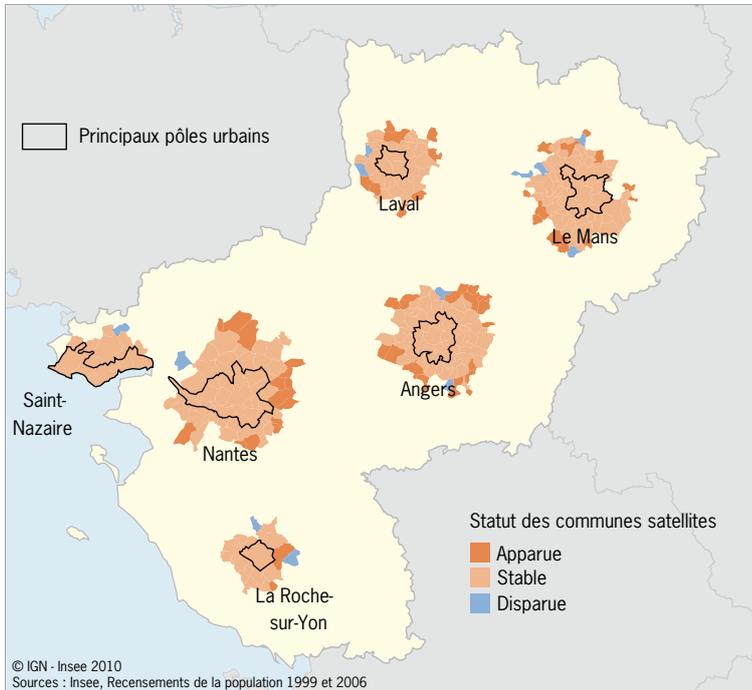
Les grandes métropoles de la région continuent d'étendre leur influence. Ainsi, l'aire d'attraction de Nantes s'étale sur 340 km<sup>2</sup> supplémentaires, gagnant près de 43 000 habitants. L'influence de la capitale angevine s'étend, elle aussi, en conquérant 290 km<sup>2</sup> additionnels pour 22 200 habitants de plus. L'aire



# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

## Les pôles étendent leur aire d'influence

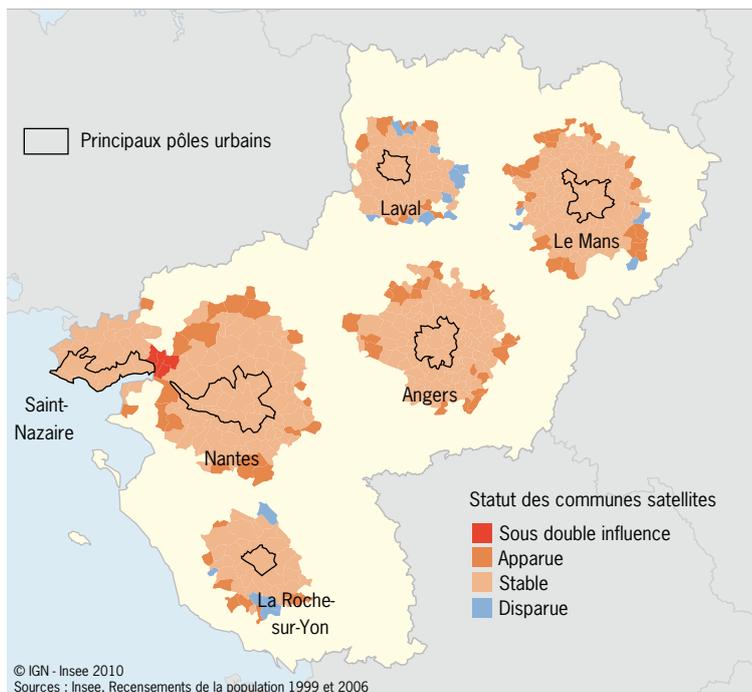
Évolution entre 1999 et 2006 des aires d'attraction des 6 plus grands pôles de la région avec pour communes satellites toute commune dont **au moins 40 %** des actifs résidents travaillent dans le pôle



Lecture : Le statut «apparue» signifie que la commune n'était pas satellite du pôle en 1999 mais l'est devenue en 2006. À l'inverse, le statut «disparue» signifie que la commune était satellite du pôle en 1999 et ne l'est plus en 2006.

## Des couloirs de déplacements se dessinent

Évolution entre 1999 et 2006 des aires d'attraction des 6 plus grands pôles de la région avec pour communes satellites toute commune dont **au moins 20 %** des actifs résidents travaillent dans le pôle



Lecture : Le statut «apparue» signifie que la commune n'était pas satellite du pôle en 1999 mais l'est devenue en 2006. À l'inverse, le statut «disparue» signifie que la commune était satellite du pôle en 1999 et ne l'est plus en 2006. Les communes «sous double influence» sont satellites de deux pôles distincts en 2006.

d'attraction du Mans gagne 120 km<sup>2</sup> et 7 500 habitants supplémentaires contre 140 km<sup>2</sup> et 5 000 habitants pour Laval. Les aires d'attraction de Saint-Nazaire et La Roche-sur-Yon présentent, quant à elles, une certaine stabilité.

Les aires d'Angers et de Laval s'étendent concentriquement, alors que Nantes gagne du terrain, surtout à l'est, et semble s'étirer le long d'un axe nord-sud. L'aire du Mans, quant à elle, étend son influence au nord-ouest et au sud-est. Par l'étalement urbain, certaines aires d'attraction pourraient se rejoindre, voire se chevaucher. Ainsi, si on considère comme communes satellites celles qui envoient 20 % de leurs actifs résidents travailler dans le pôle au lieu des 40 % habituels, un couloir de déplacement apparaît alors entre Nantes et Saint-Nazaire. Prinquiau, La Chapelle-Launay et Lavau-sur-Loire seraient à la fois sous influence nantaise et nazairienne.

## Des trajets plus longs autour des grandes métropoles

Les trajets domicile-travail sont généralement plus longs tant en termes de distance que de durée pour les actifs qui résident et travaillent dans les aires d'attraction des grandes métropoles de la région. Ainsi, autour de Nantes et de Saint-Nazaire, les trajets font en moyenne 13 kilomètres contre 11 kilomètres dans les aires d'attraction d'Angers et du Mans. Les actifs résidents des aires de Laval et de La Roche-sur-Yon parcourent en moyenne 9 et 10 kilomètres pour aller travailler. La durée moyenne des trajets pour les actifs de l'aire de Nantes est de 28 minutes, devant ceux de Saint-Nazaire de 2 minutes et ceux d'Angers de 3 minutes. Dans l'aire du Mans, il faut en moyenne 23 minutes pour se rendre sur son lieu de travail. Dans les aires de Laval et la Roche-sur-Yon, les actifs mettent 15 minutes.

Ces distances et temps de trajet ont peu évolué au sein des aires d'attraction. Ainsi, les trajets moyens ont augmenté de 1 kilomètre seulement autour de Nantes et de Laval. ■

# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

## Pour comprendre ces résultats

Les flux de déplacements domicile-travail sont issus des résultats statistiques du recensement de la population 2006.

### Les distances et temps de trajet

Le temps de trajet est un temps calculé et non un temps déclaré par l'enquêté, comme dans les enquêtes Déplacements ou l'enquête nationale Transports : c'est le temps nécessaire pour se rendre de sa commune de résidence à sa commune de travail en automobile. La distance est mesurée

entre le centre de la commune de résidence et le centre de la commune de travail. En conséquence, pour ceux qui résident et travaillent dans la même commune, la distance est nulle. Par ailleurs, changer de commune ne signifie pas nécessairement parcourir une longue distance, les deux communes pouvant être très proches, voire limitrophes.

Les relations distance-temps ainsi établies de façon conventionnelle n'ont qu'une valeur indicative quant aux vitesses moyennes implicites qu'elles

révèlent : elles permettent cependant de préciser la diversité des situations d'arbitrage distance-temps de trajet selon les types d'espaces.

Le distancier utilisé pour le calcul des distances routières et temps de trajet entre communes a été fourni par l'Inra. Il est utilisé pour les données 2006 et 1999 mais il utilise les données de structure routière 2005. Il s'agit seulement de mesurer l'impact de l'évolution des flux.

## Pour en savoir plus

« **Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire** », Dossier, n°35, Insee Pays de la Loire, avril 2010.

Sigler N., Victoire C., « **L'attractivité de Saint-Nazaire : plus loin des villes et de la côte, les habitants roulent toujours plus** », Études, n°81, Insee Pays de la Loire, novembre 2009.

Hubert J-P., « **Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs** », Insee Première, n°1252, juillet 2009.

Julé M., « **La périurbanisation fait augmenter les déplacements domicile-travail - L'année économique et sociale 2007 dans les Pays de la Loire** », Dossier, n°29, Insee Pays de la Loire, mai 2008.

Baccaini B., Sémécurbe F. et Thomas G., « **Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation** », Insee Première, n°1129, mars 2007.

## Définitions

**Le taux de mobilité** est le ratio des actifs résidents changeant de commune pour aller travailler sur le nombre total d'actifs résidents.

**Le taux de couverture de l'emploi** est le ratio du nombre d'emplois sur le nombre d'actifs résidents.

**L'aire d'attraction d'un pôle urbain** est composée de l'ensemble des

communes du pôle, ainsi que des communes satellites de ce pôle. On entend par commune satellite toute commune dont au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans le pôle. Le concept d'aire d'attraction diffère donc de celui d'aire urbaine. En effet, une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine)

dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

**L'accessibilité à l'emploi** ne doit pas être confondue avec l'accès à l'emploi, l'accessibilité n'étant qu'une possibilité d'accès.



## La voiture carbure à l'étalement urbain

Denis DOUILLARD (Dreal)

Les liens entre périurbanisation, infrastructures de transports et mobilité des ménages sont très forts. Pendant plusieurs siècles, l'étalement de l'urbanisation s'est effectué en « doigts de gants » le long des axes de communication, routiers et ferroviaires. Il est aujourd'hui plus homogène sur le territoire en raison de la généralisation de la seconde voiture dans les ménages. L'amélioration des réseaux de transports et la motorisation croissante des habitants constituent ainsi des facteurs aggravant l'extension de l'habitat à la périphérie des villes.

La périurbanisation favorise plus spécifiquement l'usage de l'automobile. D'une part, la voiture particulière est le mode de transport le mieux adapté aux espaces dont l'urbanisation est diffuse et peu dense. D'autre part, les transports collectifs y sont peu présents ou de qualité médiocre, ceux-ci n'étant efficaces que lorsqu'il est possible d'acheminer un nombre élevé d'usagers vers une destination commune. L'abaissement des densités urbaines renforce la tendance générale à une augmentation de la part des déplacements en automobile au détriment des autres modes de transport.

**L**es habitants des communes périurbaines se distinguent de ceux des autres territoires par des niveaux de revenus supérieurs, un âge moyen faible, des ménages de taille importante, un taux d'activité fort et une part élevée d'actifs navetteurs, c'est-à-dire qui quittent chaque jour leur commune de résidence pour aller travailler. Ces spécificités expliquent pour une large part la dépendance des périurbains à l'automobile. Au fil du temps, celle-ci est devenue indispensable tant pour se rendre sur son lieu de travail que pour amener les enfants sur leur lieu d'études, ou encore pour les autres motifs de déplacements (achats, accompagner ou aller chercher quelqu'un, loisirs,...).

### L'équipement en voiture atteint son plafond dans les communes périurbaines

En 2006, 86 % des ménages de la région disposent d'au moins une voiture particulière, contre 84 % en 1999 et 80 % en 1990. Pour ce critère, la région des Pays de la Loire se place au 2<sup>e</sup> rang des régions françaises après Poitou-Charentes. Elle occupe la 1<sup>re</sup> place pour ce qui est de la multi-motorisation : près de quatre ménages sur dix disposent d'au moins deux voitures en 2006, soit dix points de plus qu'en 1990.

Cette forte motorisation s'explique au niveau national par le développement

### Les principaux déterminants de l'équipement des ménages en voiture

Trois facteurs principaux influent sur l'équipement des ménages en voiture. Le premier est relatif au niveau de revenu. Les ménages non motorisés sont pour l'essentiel des personnes disposant de ressources financières modestes. On observe ainsi que les cadres sont nettement plus motorisés que les employés et les chômeurs : en Pays de la Loire, 97 % des ménages dont la personne de référence est cadre ou issue d'une profession intellectuelle supérieure disposent d'au moins une voiture contre 87 % pour les employés et 60 % pour les personnes sans activité professionnelle (autres que retraités). Cet effet « revenu » est le déterminant le plus robuste en ce sens qu'il est peu sensible aux autres caractéristiques socio-économiques des ménages.

Un effet « âge » peut également être mis en évidence. A revenus égaux, les adultes jeunes sont plus motorisés que les personnes âgées. Ces dernières effectuent moins de déplacements quotidiens, sont en part relative moins nombreuses à posséder le permis de conduire et ont plus recours aux transports collectifs. A l'inverse, les couples avec enfant sont ceux où le multi-équipement en voiture est le plus fréquent : le nombre de voitures dont dispose un ménage est étroitement corrélé au nombre de personnes qui le compose.

Le troisième déterminant est lié à la densité de l'habitat. L'équipement automobile est d'autant plus fréquent que le maillage urbain est lâche. Plus une zone est dense, plus les transports collectifs sont efficaces et les difficultés de circulation automobile importantes. La motorisation est ainsi plus forte dans les territoires périurbains que dans les agglomérations, car les zones d'activités et de résidences y sont plus dispersées, tandis que l'offre de modes alternatifs à la voiture est inexistante ou peu compétitive.

L'analyse géographique (par commune) et temporelle (entre les recensements de la population de 1990, 1999 et 2006) de la motorisation des ménages en Pays de la Loire permet d'illustrer ces trois phénomènes.

de l'habitat à la périphérie des agglomérations, qui a induit une dissociation croissante entre les lieux de domicile et de travail, et le départ de plus en plus tardif des étudiants et jeunes actifs du domicile parental. Elle est également liée à plusieurs facteurs relatifs aux Pays de la Loire : taux d'emploi élevé (à rapprocher

de l'augmentation du taux d'activité des femmes), attrait pour la maison individuelle (plus fortement pourvue en stationnement automobile que l'habitat collectif), nombre important de familles, etc.

Les caractéristiques des territoires périurbains coïncident avec les

# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

## La motorisation des ménages est plus élevée en Pays de la Loire que dans les autres régions françaises

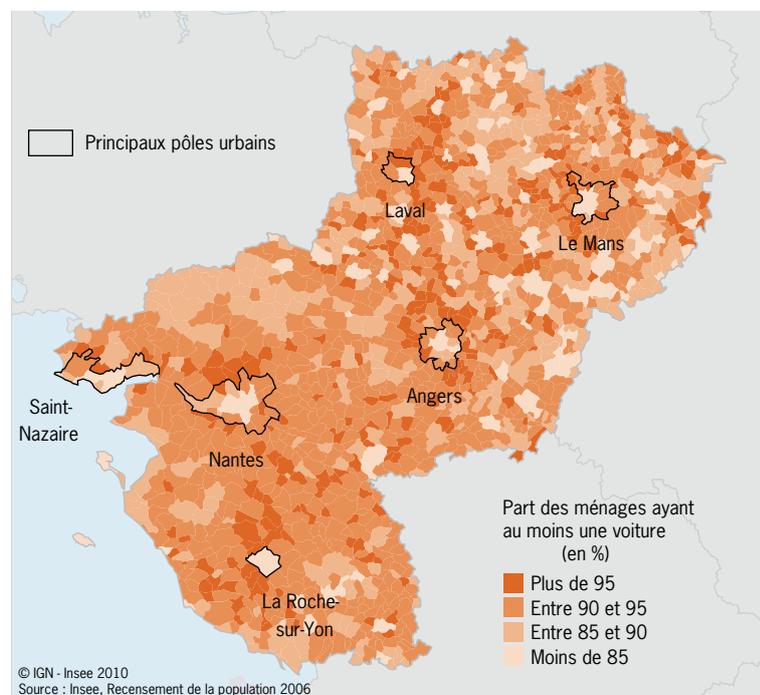
Équipement des ménages en voiture (population en %)

|                                  | Pays de la Loire |            |            | France métropolitaine |            |            |
|----------------------------------|------------------|------------|------------|-----------------------|------------|------------|
|                                  | 1990             | 1999       | 2006       | 1990                  | 1999       | 2006       |
| Ménages non motorisés            | 19,7             | 16,2       | 13,9       | 24,4                  | 20,9       | 19,5       |
| Ménages ayant 1 voiture          | 51,2             | 48,6       | 46,9       | 50,5                  | 48,8       | 47,4       |
| Ménages ayant 2 voitures ou plus | 29,0             | 35,2       | 39,1       | 25,0                  | 30,3       | 33,1       |
| <b>Ensemble</b>                  | <b>100</b>       | <b>100</b> | <b>100</b> | <b>100</b>            | <b>100</b> | <b>100</b> |

Source : Insee, recensements de la population de 1990, 1999 et 2006.

## Les habitants de la périphérie des villes sont fortement motorisés

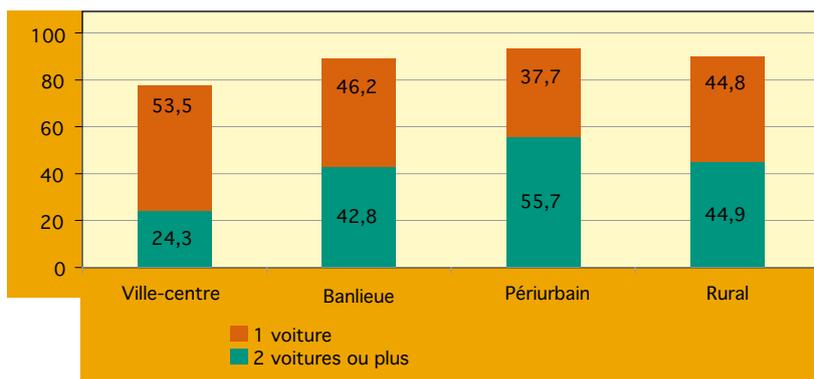
Équipement des ménages en voiture dans les Pays de la Loire selon la commune de résidence en 2006



© IGN - Insee 2010  
Source : Insee, Recensement de la population 2006

## Plus de la moitié des ménages périurbains possèdent au moins deux voitures

Proportion de ménages équipés en véhicules automobiles dans les Pays de la Loire en 2006 (en %)



Source : Insee, recensement de la population 2006 - exploitation principale.

déterminants de la motorisation des ménages (cf. encadré). Ainsi, de nombreux couples avec enfant s'étant installés dans l'espace périurbain, plus de la moitié des ménages y dispose d'au moins deux voitures particulières. Ce seuil de la moitié de ménages multi-motorisés est notamment dépassé dans nombre de communes situées entre les agglomérations de Nantes, Cholet et La Roche-sur-Yon. Il en est de même au nord de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire, dans la majorité des bassins qui entourent Angers et à un degré moindre autour du Mans.

En Pays de la Loire, les motorisations les plus importantes sont ainsi atteintes à Treillières, Grandchamps-des-Fontaines, Sucé-sur-Erdre pour la Loire-Atlantique, ainsi que Bouchemaine dans le Maine-et-Loire ; il s'agit principalement de communes des deuxième ou troisième couronne des grandes agglomérations nantaise et angevine. Dans ces communes, où les revenus médians par habitant sont particulièrement élevés, plus de 96 % des ménages possèdent une voiture.

Le taux de motorisation est en revanche nettement inférieur dans les principales villes-centres de la région, autour de 75 % à Nantes, Angers et Le Mans. Cette opposition entre ville-centre, banlieue et couronne périurbaine est d'autant plus marquée que l'aire urbaine est peuplée. La commune des Sables-d'Olonne a pour spécificité d'être la moins motorisée des Pays de la Loire (72 % de ménages motorisés en 2006) : de densité très importante, cette commune se distingue aussi par une forte proportion de personnes âgées.

La proportion de ménages de l'espace périurbain et de l'espace rural disposant d'autant de voitures que de membres adultes s'est donc fortement accrue dans la région. En conséquence, dans deux tiers des déplacements réalisés en voiture dans la région, le véhicule n'est occupé que par le seul conducteur. Comme au niveau national, la proportion de déplacements en voiture avec au moins un passager a baissé en quinze ans.

## Plus de déplacements entre l'espace rural et les centres urbains qu'ailleurs

Les échanges entre les différents espaces constituant le territoire de la



# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

région se sont fortement développés ces dernières années, en lien avec le fait qu'on travaille de moins en moins souvent à proximité de l'endroit où l'on habite. Mais la croissance des déplacements entre espaces n'est pas seulement due aux navettes entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. En s'installant dans des zones rurales, de nombreux citadins se sont en effet éloignés aussi de certains établissements d'enseignement ou de commerces.

Plus encore que dans les autres régions, ce sont les trajets internes à l'espace rural ou nécessitant d'aller de l'espace périurbain ou de l'espace rural à une ville-centre qui représentent la plus grande part des distances parcourues en voiture. Si les déplacements internes aux villes-centres sont en effet les plus nombreux (trois sur dix), les déplacements entre les villes-centres et l'espace périurbain ou rural ont un poids bien plus élevé dans l'ensemble des distances parcourues que dans le nombre total de déplacements, du fait de leur longueur plus élevée (19 km en moyenne).

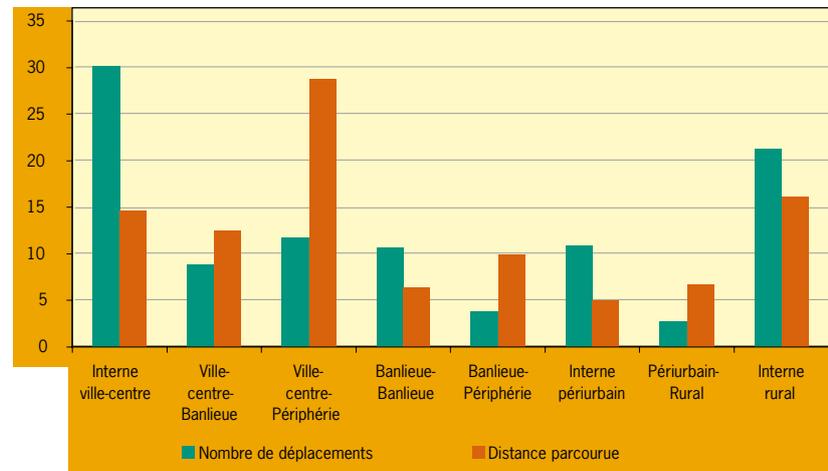
Ces trajets entre les différents espaces du territoire sont réalisés pour des motifs qui varient assez fortement : un jour de semaine, environ un déplacement sur deux est ainsi lié à un motif professionnel ou aux études, contre un déplacement sur trois de ce type au sein d'une ville-centre ou de la banlieue. Par ailleurs, le motif « accompagner ou aller chercher » explique un cinquième des déplacements à l'intérieur de l'espace périurbain de la Loire-Atlantique, contre moins d'un déplacement sur dix entre ville-centre et banlieue ou périphérie plus lointaine. Ceci illustre les nombreux déplacements que doivent réaliser les parents habitant une commune périurbaine pour accompagner leurs enfants à l'école ou à des activités.

## Les modes alternatifs à la voiture sont très peu utilisés par les habitants de l'espace périurbain

Le recours aux modes de transports alternatifs à l'automobile (transports collectifs, marche à pied et deux-roues) est proportionnel à la densité de l'habitat. En ville, les distances de déplacement sont plus faibles qu'ailleurs (6 km en moyenne dans la

## Les déplacements entre villes-centres et périphérie lointaine représentent plus du quart des distances parcourues

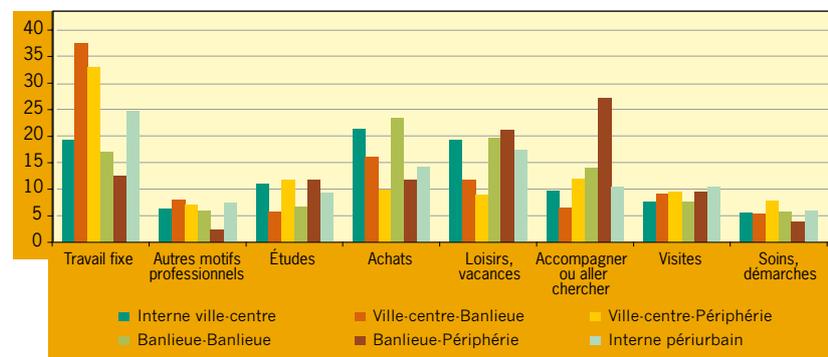
Répartition des déplacements selon le type de trajet dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : Personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Source : Insee - SoeS - Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.  
Lecture : Sur 100 déplacements effectués par des habitants des Pays de la Loire, 11 sont réalisés entre une ville-centre et une périphérie des centres urbains (espace périurbain ou rural) ; ce type de trajets représente 27 % de la distance totale parcourue par les habitants des Pays de la Loire du lundi au vendredi pour leurs déplacements locaux.

## Un quart des déplacements entre banlieue et périphérie concernent l'accompagnement

Répartition des motifs de déplacements selon le type de trajet dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : Personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Source : Insee - SoeS - Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

région, contre 10 km pour les habitants des territoires périurbains), favorisant en cela la pratique des modes doux (marche et bicyclette). L'offre en transports collectifs y est, en outre, plus développée.

En revanche, dans les communes périurbaines, la part de la voiture dépasse 80 % dans les déplacements locaux des habitants, soit 10 points de plus que pour l'ensemble de la population de la région. Cette part est même supérieure pour deux types de trajets : ceux reliant les espaces périurbains et ruraux (96 %) et ceux réalisés entre les territoires périurbains et les communes de banlieue (94 %).

L'espace périurbain présente la triple particularité d'être le territoire de la région où la pratique des transports collectifs, de la marche à pied et des deux-roues est la plus faible. L'allongement des distances de déplacement, provoqué par la périurbanisation, est le déterminant principal du recul de la part des modes doux.

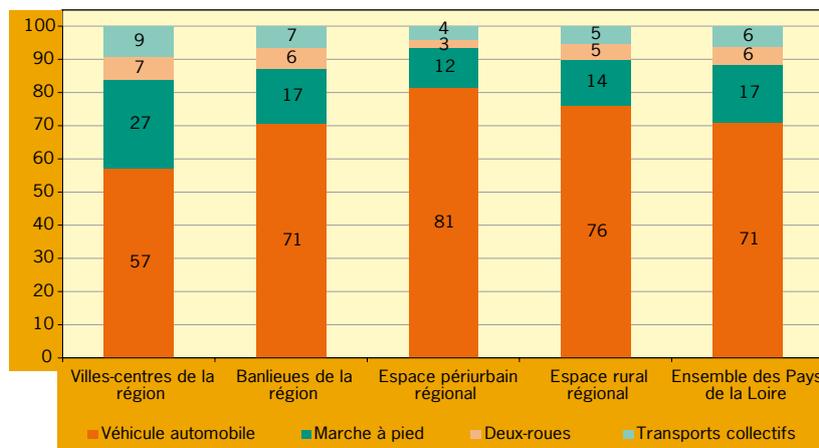
## La prédominance de la voiture s'explique aussi par la qualité du maillage routier

De par sa position excentrée, la région des Pays de la Loire se trouve à l'écart

# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

## La voiture est omniprésente dans l'espace périurbain

Répartition des déplacements locaux par mode de transport un jour de semaine (en %)



Champ : Personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee - SoeS - Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

des grands courants d'échanges. Elle dispose néanmoins aujourd'hui d'un réseau routier performant, modernisé et développé activement au cours des trois dernières décennies, sous l'impulsion des collectivités territoriales et avec l'aide de l'Etat. La région a notamment fourni un effort conséquent en matière d'équipement autoroutier, comblant ainsi le retard accumulé depuis l'après-guerre par rapport au reste du territoire national.

La région est maintenant desservie par un réseau maillé de routes à 2 x 2 voies. Depuis 1990, le réseau autoroutier de la région a plus que doublé, passant de 325 à 746 kilomètres. Cette progression de 130 % est deux fois plus élevée que la moyenne nationale.

Les 68 000 kilomètres de voies revêtues qui constituent le réseau routier régional représentent 6,6 % du total national, soit un point de plus que le poids démographique de la région. La longueur des infrastructures routières des Pays de la Loire, ramenée à la population ou à la superficie, est assez nettement supérieure à celle de la France métropolitaine.

Le lien de causalité entre périurbanisation et infrastructures de transports est à double sens. Le développement des réseaux routiers entraîne en premier lieu une urbanisation en tentacules le long des axes de transport. En retour, la croissance démographique sur ces territoires sature les nouvelles infrastructures, en générant un allongement des distances

## 7 % du réseau routier français est en Pays de la Loire

Longueur du réseau routier au 31 décembre 2008 (en km)

|                         | Autoroutes | Routes nationales | Routes départementales | Voies communales | Ensemble      |
|-------------------------|------------|-------------------|------------------------|------------------|---------------|
| Loire-Atlantique        | 91         | 235               | 4 444                  | 12 102           | 16 872        |
| Maine-et-Loire          | 194        | 41                | 4 949                  | 9 957            | 15 141        |
| Mayenne                 | 57         | 144               | 3 687                  | 4 121            | 8 008         |
| Sarthe                  | 241        | 0                 | 4 292                  | 8 199            | 12 732        |
| Vendée                  | 163        | 6                 | 4 583                  | 10 408           | 15 160        |
| <b>Pays de la Loire</b> | <b>746</b> | <b>426</b>        | <b>21 955</b>          | <b>44 787</b>    | <b>67 913</b> |
| France métropolitaine   | 11 042     | 9 765             | 377 984                | 629 000          | 1 027 791     |
| Région / France         | 6,8 %      | 4,4 %             | 5,8 %                  | 7,1 %            | 6,6 %         |

Sources : SETRA, D.G.C.L.

de déplacement et de nouveaux besoins de mobilité par la dissociation entre les lieux d'habitat, d'emploi et d'achat.

## Le réseau ferroviaire des Pays de la Loire, en cours de modernisation, est de faible envergure

Les infrastructures ferroviaires sont en décalage par rapport au réseau routier. En dépit d'une dorsale reliant en TGV les principales agglomérations de la région (Saint-Nazaire, Nantes, Angers et Le Mans) avec Paris, le réseau ferroviaire de voyageurs offre encore des potentialités d'améliorations, quantitativement et qualitativement.

Le réseau ouvert au trafic de voyageurs comprend 1 200 kilomètres de lignes en Pays de la Loire. Cela représente seulement 4,8 % du réseau national, contre 5,1 % en 1990. Le niveau d'équipement ferroviaire des Pays de la Loire est en effet inférieur au niveau moyen des autres régions françaises. L'indice de dotation ferroviaire de la région est ainsi de 0,33 kilomètres de voies ouvertes au trafic voyageurs pour 1 000 habitants contre 0,38 en France métropolitaine. Cette sous-représentation des Pays de la Loire est un héritage du passé, le réseau ferré national ayant été construit au XIX<sup>e</sup> siècle pour répondre aux besoins de l'industrie sidérurgique, implantée principalement dans la partie est de la France.

Le recours au train dans des déplacements de moins de 80 kilomètres des habitants des Pays de la Loire reste très modeste : en 2008 comme en 1994, le train assure 3,5 % des déplacements effectués en transports collectifs, soit seulement 0,2 % de l'ensemble. Entre 2003 et 2008, la fréquentation des lignes gérées par la Région des Pays de la Loire a néanmoins grimpé de 45 % (en nombre de voyages) et le trafic - mesuré en voyageurs-kilomètres - s'est accru de 51 %.

Le réseau ferroviaire est structuré autour des deux étoiles ferroviaires de Nantes et Le Mans. La Loire-Atlantique et la Sarthe sont ainsi correctement reliées aux infrastructures ferroviaires. La situation est en revanche plus contrastée dans les autres départements. Avec seulement 68 kilomètres de voies ouvertes au trafic de



# Conséquences sur les disparités sociales et l'organisation sur le territoire

## 5 % du réseau ferroviaire français est en Pays de la Loire

Longueur du réseau ferroviaire au 31 décembre 2008 (en km)

|                         | Longueur totale | Voies électrifiées | Voies uniques | Ouvertes au trafic voyageurs (2005) |
|-------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------------------|
| Loire-Atlantique        | 445             | 206                | 235           | 328                                 |
| Maine-et-Loire          | 280             | 153                | 150           | 217                                 |
| Mayenne                 | 114             | 68                 | 45            | 68                                  |
| Sarthe                  | 372             | 196                | 69            | 294                                 |
| Vendée                  | 293             | 73                 | 169           | 271                                 |
| <b>Pays de la Loire</b> | <b>1 503</b>    | <b>697</b>         | <b>669</b>    | <b>1 179</b>                        |
| France métropolitaine   | 31 233          | 15 312             | 14 584        | 24 528                              |
| Région / France         | 4,8 %           | 4,5 %              | 4,6 %         | 4,8 %                               |

Source : SNCF.

voyageurs, la Mayenne est le territoire de la région le moins bien loti en la matière. Le département est certes desservi d'est en ouest par la ligne Rennes/Le Mans/Paris ; les liaisons nord-sud ne sont en revanche assurées que par des services routiers (TER ou cars départementaux).

Mais plus que l'insuffisant maillage du réseau, c'est davantage la qualité variable des infrastructures ferroviaires qui constitue un frein à une circulation optimale des trains de voyageurs en Pays de la Loire. Les voies électrifiées ne représentent ainsi que 46 % de l'ensemble du réseau régional (49 % au niveau français). En particulier, la partie de la région située au sud de la Loire possède un réseau essentiellement à voie unique et ne disposait, jusqu'en 2009, d'aucune voie électrifiée.

L'électrification récente de la liaison Nantes/Les Sables-d'Olonne, qui permet désormais des relations directes Paris/Nantes/La Roche-sur-Yon/Les Sables-d'Olonne par TGV, témoigne de l'effort de modernisation mené par Réseau Ferré de France, le propriétaire du réseau ferré national. Pour autant les infrastructures régionales se caractérisent par un haut degré d'hétérogénéité et par une relative vétusté. Une partie du réseau régional, tels que les tronçons Savenay/Montoir-de-Bretagne, Savenay/Redon - dont les travaux de rénovation se sont achevés en juillet 2010 - Sainte-Pazanne/Pornic, Sainte-Pazanne/Saint-Gilles-Croix-de-Vie ou Clisson/Cholet, est dans un état moyen, signe d'une fatigue accrue et du vieillissement de

la voie (qualité du ballast et des postes de signalisation insuffisantes). Pour des raisons de sécurité, certaines sections sont soumises à des ralentissements permanents, fruit du retard dans le renouvellement des investissements.

Un réseau de « tram-train » va voir le jour en Loire-Atlantique à compter de 2010. Combinant les avantages du tramway et du TER, il desservira la ligne Nantes/Clisson en mars 2011, puis les futures lignes Nantes/Nort-sur-Erdre en septembre 2011 et Nort-sur-Erdre/Châteaubriant en 2012. Le tram-train vise à offrir une alternative supplémentaire à la voiture dans les territoires périurbains. Sa mise en place, en région nantaise, s'accompagnera de la réouverture et de l'électrification de l'ancienne ligne Nantes/Châteaubriant, qui était fermée depuis 1980.

### Des lignes régulières d'autocars peu fréquentées mais en forte croissance

Hors ramassage scolaire, la fréquentation des lignes régulières d'autocars est estimée à 15 000 déplacements quotidiens, représentant 0,1 % de l'ensemble des déplacements des habitants de la région. Le nombre de voyageurs transportés sur les lignes régionales a augmenté de 19 % entre 2005 et 2008. Sur les réseaux départementaux, la désaffectation de la clientèle scolaire a conduit les conseils généraux à restructurer leur offre de transport au cours des cinq dernières années. Ces actions ont notamment consisté à renforcer la desserte des

communes périurbaines et à adopter des tarifications attractives. La Loire-Atlantique et la Sarthe font ainsi partie des vingt départements français à avoir instauré la tarification unique. Ces mesures ont eu un impact certain sur l'usage des lignes régulières ; dans la plupart des réseaux départementaux de la région, la clientèle non-scolaire affiche des taux de croissance annuelle à deux chiffres.

Les politiques de couverture territoriale adoptées par les conseils généraux sont nettement différenciées selon le département. Si on observe une couverture fine de l'espace en Loire-Atlantique et dans le Maine-et-Loire, les réseaux de cars sont plus clairsemés en Mayenne (à mettre en relation avec la faiblesse des densités de population) et en Sarthe (contrebalancée par un réseau ferroviaire qui, partant de l'étoile du Mans, dessert une grande partie du département). En Vendée, la desserte est limitée à un nombre restreint de lignes régulières ; le conseil général met la priorité sur la population scolaire, la plupart des liaisons ne fonctionnant pas en période de vacances. Les scolaires constituent la clientèle majoritaire de ces lignes régulières d'autocars (75 % en Loire-Atlantique et dans la Sarthe, 80 % dans le Maine-et-Loire, 85 % en Mayenne, 90 % en Vendée). ■

## Une classification des bassins de vie face à l'étalement urbain

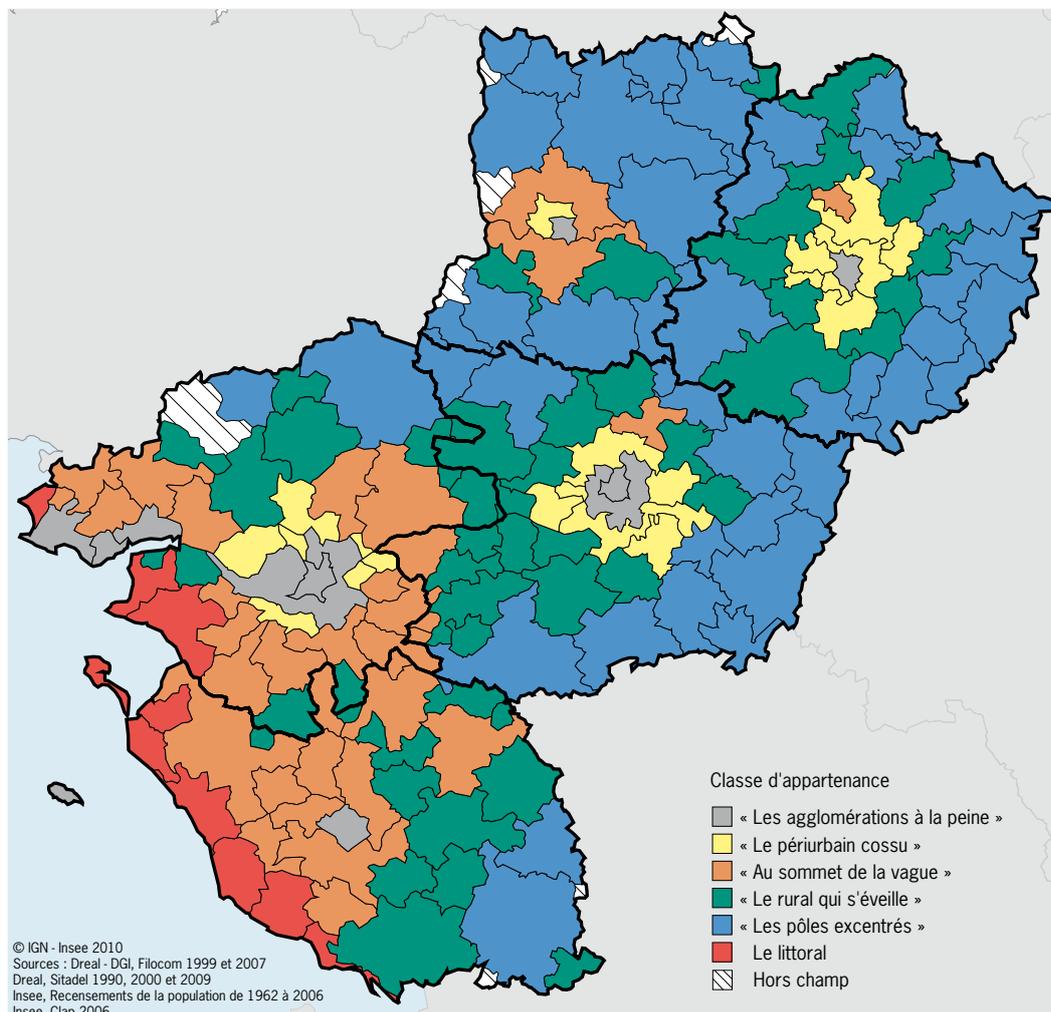
Nicolas SIGLER (Insee)

Dans une région très attractive, chaque territoire tente de tirer son épingle du jeu. Ses aménités, ses caractéristiques intrinsèques et durables (proximité de la mer, climat...) jouent un rôle primordial dans sa dynamique. Cette dernière dépend aussi de paramètres plus personnels (cadre de vie, proximité de l'emploi et des services, coût du foncier...) qui influencent les individus selon leur âge, leur activité ou leurs revenus. Ces critères évoluent avec le temps. Manifestement, certains territoires très attractifs par le passé peinent ainsi aujourd'hui à conserver leur population, quand d'autres, auparavant boudés, récoltent à présent le fruit de leurs atouts.

Une classification des territoires de la région a été réalisée au regard de leurs caractéristiques en matière de croissance de population, d'attractivité et de rythme de construction, croisées avec d'autres données comme le coût du foncier ou les déplacements domicile-travail. Elle permet notamment de faire ressortir clairement les vagues successives d'attractivité des territoires et la position de chaque type d'espace dans ce cycle.

On met ainsi en évidence un phénomène d'éloignement progressif des villes-centres : les ménages recherchent du foncier plus accessible, quitte à rallonger les trajets vers le lieu de travail. Mais ce mouvement n'a pas la même intensité en Mayenne qu'en Loire-Atlantique ou en Vendée, particulièrement attractives.

### Carte des bassins de vie selon leur classe d'appartenance





Le cas des bassins de vie du littoral, abritant de nombreuses résidences secondaires et attirant davantage les retraités que les actifs, s'inscrit dans une logique qui lui est propre.

## Les grandes agglomérations peinent à retenir les familles

Cette classe rassemble les pôles urbains de Nantes, Angers et Saint-Nazaire ainsi que les villes du Mans, de Laval et de La Roche-sur-Yon. Le bassin de vie insulaire de L'Île-d'Yeu, atypique, y figure également.

| « Les agglomérations à la peine » | Croissance de la population |                           |   |                 |                    |
|-----------------------------------|-----------------------------|---------------------------|---|-----------------|--------------------|
|                                   | 1962-1975                   | 1975-1982                 | 1982-1990                                   | 1990-1999       | 1999-2006          |
|                                   | ++                          | =                         | =   | +               | =                  |
| Attractivité (migrations)         | Constructions de logements  | Mobilité domicile-travail | Coût du foncier (m <sup>2</sup> de terrain) | Revenus médians | Indice de jeunesse |
| --                                | --                          | -----                     | +++++                                       | +               | -                  |

Ces territoires urbains, qui ont souvent connu une forte croissance de leur population dans les années 1960 (+ 1,8 % par an en moyenne entre 1962 et 1975), se caractérisent à présent par un déficit d'attractivité démographique : le solde migratoire y est négatif. Il s'agit généralement d'importants pôles d'emploi, dans lesquels une frange très importante de la population fait face à des prix du foncier et de l'immobilier élevés au regard de ses revenus et se trouve parfois contrainte à s'éloigner des centres pour élire domicile à l'extérieur. Cette tranche est principalement constituée de ménages jeunes qui construisent leur famille et appartiennent aux classes moyennes.

Si ces territoires subissent directement l'envolée des prix des dix dernières années, leur attractivité intrinsèque reste pour autant élevée, comme en témoigne leur dynamisme en termes de créations d'emploi. Les ménages les plus modestes y trouvent paradoxalement des opportunités de logement du fait de la présence d'un parc social beaucoup plus développé que sur le reste du territoire. Les cadres, pour lesquels la barrière budgétaire est moins pénalisante, continuent largement à privilégier le logement dans ces villes, qui leur offrent un bouquet de services très large.

Denses, ces zones font une large part à l'habitat collectif (près de la moitié du parc de logements). Même si le logement social y est plus répandu qu'ailleurs et que la proportion de ménages à bas revenus y est importante, le revenu médian est assez élevé. Dans ces agglomérations, la taille des ménages (2,2 personnes en moyenne) est significativement inférieure à la moyenne.

Malgré un rythme de construction ralenti et une superficie moyenne consommée par les nouveaux logements particulièrement réduite (371 m<sup>2</sup>, contre 1 055 m<sup>2</sup> pour l'ensemble des bassins de vie considérés), la consommation foncière est néanmoins très forte lorsqu'on la rapporte aux superficies des communes concernées.

La présence de l'emploi sur place explique des déplacements domicile-travail réduits et donc à la fois un taux de mobilité assez faible (39 % seulement des actifs résidents travaillent dans une autre commune) et un moindre équipement en voiture.

Si les caractéristiques de l'Île-d'Yeu s'écartent sensiblement de cette description, sa présence dans cette classe se justifie principalement par son manque d'attractivité : sa population stagne, son solde migratoire est négatif et son rythme de construction est faible. Par ailleurs, son caractère insulaire explique que la quasi-totalité des actifs travaille sur place.

## Le périurbain cossu, en perte de vitesse

Cette classe réunit le nord du bassin de vie de Nantes et les bassins de vie de Treillières, Saint-Étienne-de-Montluc, Saint-Julien-de-Concelles, La Chapelle-Basse-Mer et Bouaye ; le nord et le sud du bassin de vie d'Angers, ainsi que les bassins de vie de Brain-sur-l'Authion, Brissac-Quincé et Saint-Georges-sur-Loire ; tout le bassin de vie du Mans (ville du Mans exceptée) et le bassin de vie de Champagné ainsi que la banlieue de Laval.

| « Le périurbain cossu »   | Croissance de la population |                           |   |                 |                    |
|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|---|-----------------|--------------------|
|                           | 1962-1975                   | 1975-1982                 | 1982-1990                                   | 1990-1999       | 1999-2006          |
|                           | ++                          | ++++                      | ++  | +               | +                  |
| Attractivité (migrations) | Constructions de logements  | Mobilité domicile-travail | Coût du foncier (m <sup>2</sup> de terrain) | Revenus médians | Indice de jeunesse |
| =                         | +                           | +++                       | +   | ++++            | ++++               |

Après la vague de croissance qui a touché les grandes agglomérations, ce fut le tour des territoires périurbains les plus proches. En moyenne, leur population a progressé de 2,7 % par an sur la période 1975-1990 (et même + 3,7 % par an sur la seule période 1975-1982). Ce rythme s'est beaucoup ralenti aujourd'hui.

Témoignage de ce dynamisme passé, les résidents de ces territoires sont jeunes et vivent en famille (on compte 2,7 personnes par ménage en moyenne), les propriétaires sont nombreux. Ils se sont éloignés de la ville précisément pour offrir à leur famille davantage d'espace. Leurs revenus sont élevés, car le foncier - bien que moins cher qu'en ville - y reste coûteux, tandis que le logement social est rare (comme les ménages à bas revenus). Moins présents qu'en agglomération, les cadres sont encore nombreux.

Parce que les populations résidant dans ces territoires travaillent souvent dans le pôle urbain associé, le rapport du nombre d'emplois au lieu de travail sur le nombre d'actifs résidents y est faible. En conséquence, la mobilité est élevée (78 % des actifs occupés travaillent dans une commune autre que leur commune de résidence), de même que le temps de trajet domicile-travail (24 minutes en heures pleines). Pour effectuer ces trajets, l'automobile est souvent indispensable : un ménage possède en moyenne 1,6 voiture.

## Aux frontières du périurbain et du rural, la Loire-Atlantique et la Vendée au sommet de la vague

Cette classe regroupe pour l'essentiel des territoires périurbains ou ruraux de Loire-Atlantique et de Vendée. Font exception le territoire périurbain du bassin de vie de Laval et les bassins de vie de Tiercé (dans le Maine-et-Loire) et de Sainte-Jamme-sur-Sarthe (dans la Sarthe).

| « Au sommet de la vague » | Croissance de la population |           |           |           |           |
|---------------------------|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                           | 1962-1975                   | 1975-1982 | 1982-1990 | 1990-1999 | 1999-2006 |
|                           | +                           | ++        | +         | +         | +++       |

| Attractivité (migrations) | Constructions de logements | Mobilité domicile-travail | Coût du foncier (m <sup>2</sup> de terrain) | Revenus médians | Indice de jeunesse |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---|-----------------|--------------------|
| +++                       | ++++                       | ++                        | =   | =               | ++                 |

Plus éloignés des grandes agglomérations que ceux constituant le périurbain cossu, ces territoires ont connu, dans leur sillage, une première période de fort dynamisme démographique entre 1975 et 1982. Depuis le début du siècle, c'est à leur tour d'être au sommet de la vague : forte croissance de la population sur la période récente (+ 2,2 % par an entre 1999 et 2006), vive attractivité (mesurée par le solde migratoire) et en conséquence, forte hausse du parc de logements. Tous les indices concordent : de nombreux logements récents, mais peu de logements vacants. L'habitat individuel y règne en maître tandis que le logement social y tient une place marginale.

Signe probable de l'intérêt croissant pour ces territoires et de la hausse concomitante du coût du foncier, la superficie moyenne des terrains des logements commencés a baissé de plus de 2 % par an. Sur les 15 dernières années, le foncier reste moins cher que dans le périurbain cossu : accepter de s'éloigner davantage permet de retrouver des terrains à un prix un peu plus abordable. La contrepartie est un allongement relatif des trajets domicile-travail à effectuer, même si des pôles d'emploi secondaires peuvent également se trouver à proximité.

La population de ces territoires est jeune et la taille des ménages élevée (2,6 personnes par ménage). Ces caractéristiques, et d'autres, comme le coût du foncier, la mobilité domicile-travail, les revenus, la proportion de cadres et de professions intermédiaires parmi les actifs, le nombre de voitures par ménages, prennent des valeurs intermédiaires entre celles du périurbain cossu et celles des territoires qui s'éveillent, souvent plus ruraux. Toutefois, c'est dans cette classe que l'on relève le plus fort taux d'emploi (72 % de la population âgée de 15 à 64 ans est en emploi) et les plus longues distances domicile-travail.

Il n'est pas surprenant de retrouver dans cette classe en plein essor de nombreux bassins de vie de Loire-Atlantique et de Vendée, départements littoraux particulièrement attractifs. Côté vendéen, il s'agit principalement de la zone rétro-littorale, au fonctionnement spécifique. En effet, pour ces zones, l'emploi se trouve à la fois dans les pôles urbains et sur le littoral. Comme il s'agit d'emplois peu qualifiés et que les revenus sont plus faibles, les ménages concernés ne peuvent pas se loger sur les communes littorales et s'installent donc en arrière du trait de côte.

La présence du périurbain lavallois, comme celle du bassin de vie de Tiercé (au nord d'Angers), atteste d'une croissance démographique élevée sur la période récente, comme d'une forte hausse du parc de logements. Le bassin de vie sarthois de Sainte-Jamme-sur-Sarthe (au nord du Mans), qui figure également dans cette classe, peut s'enorgueillir d'une attractivité record (taux de migration nette de + 2,9 % par an entre 2001 et 2006).

## Des territoires verts qui s'éveillent

Peu représentée en Mayenne (seuls les bassins de vie ruraux de Cossé-le-Vivien et de Meslay-du-Maine appartiennent à cette catégorie), cette classe est présente dans tous les autres départements, à l'interface entre des territoires dynamiques plus proches des agglomérations, et d'autres plus excentrés et asthéniques (à l'exception des bassins de vie de Legé, de



Viellevigne ou de Paimboeuf, en Loire-Atlantique, qui côtoient d'autres territoires en vogue). Hormis le bassin de vie urbain de La Flèche (en Sarthe) et la partie ligérienne du bassin de vie d'Alençon, ces territoires sont le plus souvent ruraux, parfois périurbains.

| « Le rural qui s'éveille » | Croissance de la population |           |           |           |           |
|----------------------------|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                            | 1962-1975                   | 1975-1982 | 1982-1990 | 1990-1999 | 1999-2006 |
|                            | =                           | +         | =         | =         | ++        |

| Attractivité (migrations) | Constructions de logements | Mobilité domicile-travail | Coût du foncier (m <sup>2</sup> de terrain) | Revenus médians | Indice de jeunesse |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---|-----------------|--------------------|
| +                         | =                          | +                         | --  | --              | =                  |

Ces territoires peu denses, aux caractéristiques situées dans la moyenne, se distinguent essentiellement par leur éveil démographique récent. La population de ces territoires a longtemps stagné ; entre 1999 et 2006, elle a au contraire progressé au rythme soutenu de 1,5 % par an. Cette attractivité nouvelle n'est que le prolongement des mouvements déjà décrits, où l'on recherche un foncier moins cher, au prix d'un éloignement croissant des agglomérations, et donc des principaux gisements d'emploi. En l'occurrence, le prix du terrain y est effectivement nettement plus abordable que dans la classe précédente, ce qui autorise une surface moyenne de terrain par logement commencé bien supérieure. Avec l'installation de nouveaux arrivants provenant des agglomérations et qui y travaillent, le taux de couverture de l'emploi (rapport du nombre d'emplois proposés sur place au nombre d'actifs résidents) est en baisse sensible entre 1999 et 2006, tandis que les trajets domicile-travail s'allongent en temps comme en distance. Parce que nombre d'emplois ruraux restent des emplois de proximité, les différents indicateurs de mobilité professionnelle (part des actifs résidents qui travaillent dans une autre commune, trajets domicile-travail, nombre de voitures par ménage) sont toutefois paradoxalement toujours inférieurs à ceux des territoires en vogue.

La présence dans cette classe des bassins de vie de Legé, Viellevigne et Paimboeuf tient au fait que ces territoires n'avaient pas connu de forte dynamique auparavant (tous ont vu leur population baisser entre 1962 et 1975) et que l'évolution actuelle de la construction y est toujours plus faible que dans les territoires qui connaissent leur apogée. La mobilité domicile-travail dans ces trois bassins de vie est également modérée.

## Des pôles d'emploi secondaires excentrés, toujours boudés

Cette classe est majoritaire en Mayenne et très présente également en Sarthe et dans le Maine-et-Loire, où elle intègre en particulier les façades est de ces départements. Elle est en revanche peu représentée en Loire-Atlantique et en Vendée. Côté des bassins de vie ruraux, on note ici la présence de plusieurs territoires urbains secondaires : Châteaubriant (Loire-Atlantique), Cholet, Saumur et Segré (Maine-et-Loire), Château-Gontier et Mayenne (Mayenne), La Ferté-Bernard et Sablé-sur-Sarthe (Sarthe), Fontenay-le-Comte (Vendée).

| « Les pôles excentrés » | Croissance de la population |           |           |           |           |
|-------------------------|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                         | 1962-1975                   | 1975-1982 | 1982-1990 | 1990-1999 | 1999-2006 |
|                         | =                           | =         | =         | =         | =         |

| Attractivité (migrations) | Constructions de logements | Mobilité domicile-travail | Coût du foncier (m <sup>2</sup> de terrain) | Revenus médians | Indice de jeunesse |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---|-----------------|--------------------|
| -                         | ---                        | -                         | ----  | ----            | --                 |

Depuis 1962, ces territoires n'ont jamais connu de dynamique démographique. Malgré un coût du foncier bien moins élevé qu'ailleurs et la présence d'emplois sur place, leur population stagne. Le rythme de construction de nouveaux logements est très faible ; il y a peu de logements récents et beaucoup de logements vacants (9 % du parc). La superficie moyenne de terrain par logement a beau être importante, la consommation foncière récente, rapportée aux superficies des communes, est infime.

Ces territoires pâtissent manifestement de leur éloignement des grands centres urbains. Cet éloignement a, par ailleurs, parfois contribué à leur forger une image difficile à contrecarrer. La population est plutôt âgée, les revenus sont faibles, et les ménages à bas revenus nombreux ; le logement social est d'ailleurs assez développé. Il y a peu de cadres ou de professions intermédiaires parmi les actifs.

Le taux d'emploi de la population des 15-64 ans est plutôt faible. Pourtant, du fait de la présence de pôles d'emploi secondaires, il y a quasiment autant d'emplois que d'actifs résidents. Ainsi, le nombre d'actifs amenés à travailler dans une autre commune est réduit, comme les trajets domicile-travail. L'équipement en automobiles (1,3 voiture par ménage) est d'ailleurs plutôt faible.

## Le littoral, très attractif mais contraint

Cette classe atypique rassemble pratiquement tous les bassins de vie du littoral de Loire-Atlantique et de Vendée, à l'exception du pôle urbain nazairien et de Challans (bassin de vie étendu, dont les caractéristiques tiennent davantage au pôle urbain de Challans à l'intérieur des terres qu'à son littoral réduit et limité à la commune de Bouin).

Sortant du schéma d'éloignement progressif des autres classes, cette classe est caractérisée par un effet littoral propre.

| Le littoral | Croissance de la population |           |           |           |           |
|-------------|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|             | 1962-1975                   | 1975-1982 | 1982-1990 | 1990-1999 | 1999-2006 |
|             | +                           | +         | +         | +         | ++        |

| Attractivité (migrations) | Constructions de logements | Mobilité domicile-travail | Coût du foncier (m <sup>2</sup> de terrain) | Revenus médians | Indice de jeunesse |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---|-----------------|--------------------|
| +++                       | =                          | --                        | ++++  | +               | -----              |

La population augmente fortement sur la période 1999-2006 (+ 1,9 % par an), le solde migratoire y étant effectivement élevé. La consommation foncière rapportée aux superficies des communes concernées est élevée comme dans les grosses agglomérations, mais le rythme de construction est modéré (l'espace disponible faisant probablement défaut) ; il n'y a que 3 % de logements vacants. Le prix du terrain est très élevé, pratiquement autant que dans les grandes agglomérations, ce qui n'empêche pas que la superficie moyenne de terrain par logement commencé, assez réduite, soit en augmentation sensible depuis les années 1990-1994.

Ces bassins de vie du littoral ont d'autres caractéristiques. Touristiques, la moitié du parc de logements est constituée de résidences secondaires ; dans certains bassins de vie du littoral vendéen, cette proportion dépasse 60 %. Le niveau de l'emploi touristique est très élevé, comme l'emploi présentiel. La part importante de retraités parmi ces populations explique tout à la fois un indice de jeunesse et un taux d'emploi particulièrement faibles. La taille des ménages est également réduite (2,2 personnes par ménage). Parmi les actifs résidents, la proportion de cadres est plutôt faible.

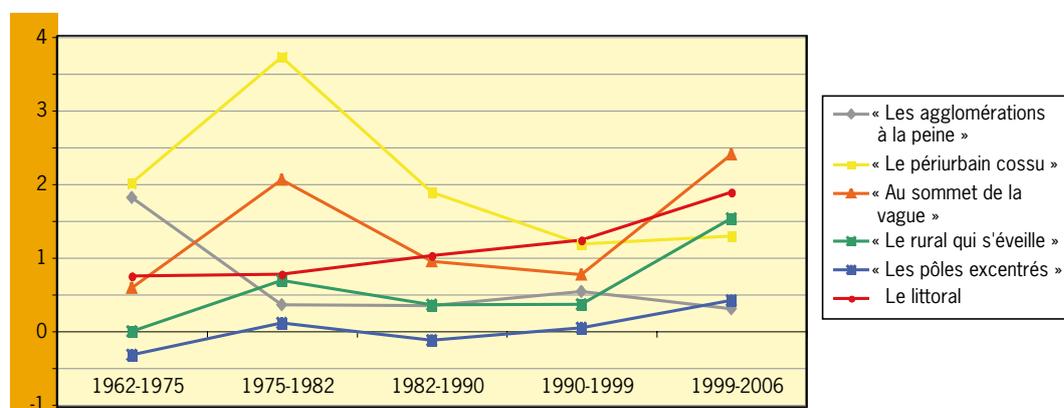
Le niveau de revenus, assez élevé, n'atteint pas celui du périurbain cossu ou des grandes agglomérations. Malgré la présence non négligeable de ménages à bas revenus, le logement social est réduit à la portion congrue.

Enfin, la présence de l'emploi sur place justifie à la fois un taux de mobilité domicile-travail assez faible (guère plus d'un actif sur deux travaille dans une autre commune que sa commune de résidence), et un recours à l'automobile limité (1,3 voiture par ménage).

Parmi les territoires de cette classe, les trois bassins de vie de Loire-Atlantique ont un profil un peu moins marqué : la proportion de résidences secondaires est moindre, le nombre d'emplois sur place également, ce qui induit une mobilité légèrement supérieure. Dans ces bassins de vie, il y a davantage de logements sociaux, les revenus sont plus élevés et la part de cadres est plus importante.

## Après le développement du périurbain, c'est maintenant le rural qui s'éveille

Taux d'accroissement annuel moyen de la population des bassins de vie selon la classe et la période considérée (en %)



Lecture : Le taux moyen représenté ici est la moyenne non pondérée des taux d'accroissement annuels de la population observés dans les bassins de vie constituant chaque classe. Ce graphique n'illustre pas l'évolution de la population, mais l'évolution des taux d'accroissement de la population selon la période. Ainsi, sur la période 1999-2006, même si les courbes orange et verte semblent à peu près parallèles, l'évolution de la population a été beaucoup plus forte dans les bassins de vie « au sommet de la vague » (rythme de 2,4 % annuel) que dans les bassins de vie du « rural qui s'éveille » (rythme de 1,5 % annuel).

## Méthodologie

Cette classification porte sur les 137 bassins de vie des Pays de la Loire (limités à leur partie ligérienne) auxquels on a adjoint la partie ligérienne du bassin de vie d'Alençon (soit 25 communes, sarthoises pour la plupart). Les bassins de vie des six principales agglomérations de la région (Nantes, Angers, Le Mans, Saint-Nazaire, Laval et La Roche-sur-Yon), très étendus, ont été scindés en 3 ou 4 unités distinctes : leur ville-centre, leur banlieue, les communes restantes au nord, les communes restantes au sud. Finalement, la classification porte sur 152 entités (bassins de vie ou morceaux de bassins de vie).

La classification a été réalisée grâce à une analyse en composantes principales (ACP), suivie d'une classification ascendante hiérarchique (CAH) sur les principaux axes ressortant de l'ACP. Les variables utilisées (51 variables au total, dont 22 retenues comme variables actives) portent sur des thématiques diverses :

### **Population :**

- population,
- densité de population,
- évolution de la population sur différentes périodes,
- taux de solde migratoire et taux de migration nette,

- indice de jeunesse (rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et la population âgée de 60 ans et plus) et évolution de cet indice,
- taille des ménages,
- revenus fiscaux médians par unité de consommation,
- part de la population appartenant à un ménage à bas revenus.

### **Logements et consommation foncière :**

- évolution du parc de logements et taux de construction,
- parts de l'habitat individuel (et évolution de cette part), des logements récents, des logements vacants, des logements occupés par leur propriétaire, des logements occupés par un locataire HLM, des résidences secondaires,
- SHON (surface hors œuvre nette) des locaux autorisés et évolution de cette SHON,
- surfaces de terrains consommées, rapport entre ces surfaces et les superficies communales,
- superficie moyenne de terrain consommée par logement commencé et évolution de cette superficie moyenne.

### **Coût du foncier :**

- prix moyen du terrain,
- prix moyen du m<sup>2</sup> de terrain,
- prix moyen d'une maison neuve hors terrain,

- prix moyen du m<sup>2</sup> de maison neuve hors terrain.

### **Emploi et déplacements domicile-travail :**

- taux d'emploi des 15-64 ans,
- taux de couverture de l'emploi (rapport entre le nombre d'emplois au lieu de travail et le nombre d'actifs occupés au lieu de résidence) et évolution de ce taux,
- part des cadres et professions intermédiaires parmi les actifs,
- parts des emplois présents, de l'emploi touristique,
- taux de mobilité (proportion d'actifs occupés résidant dans une commune et travaillant dans une autre) et évolution de ce taux,
- distance moyenne du trajet domicile-travail et durée moyenne de ce trajet en heures pleines, évolution de cette distance et de cette durée,
- taux d'équipement des ménages en voitures,
- nombre moyen de voitures par ménage.

Pour un certain nombre de ces variables jugées significatives, les valeurs moyennes prises par les bassins de vie de chaque classe figurent dans le tableau récapitulatif ci-après.





**En Pays de la Loire,  
la ville déborde  
de plus en plus  
sur la campagne**

[www.insee.fr/pays-de-la-loire](http://www.insee.fr/pays-de-la-loire)

**L'ensemble de l'étude, co-pilotée par l'Insee et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, a également associé :**

- la Direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (Draaf)
- l'Agence pour le développement durable de la région nazairienne (ADDRN)



**INSEE Pays de la Loire**  
105, rue des Français Libres  
BP 67401  
44274 Nantes cedex 2