

Thème 1 - DE LA VILLE À L'ESPACE RURAL, UN TERRITOIRE SOUS INFLUENCE URBAINE.

CONNAISSANCES

Les aires urbaines

La très grande majorité des habitants de la France vit dans une aire urbaine. La croissance urbaine s'accompagne de l'étalement spatial des villes (périurbanisation) en lien avec une mobilité accrue des habitants.

1 H 30

Les espaces ruraux

A la fois espace de vie, de travail et de récréation pour les citadins comme pour les ruraux, l'espace rural se transforme et connaît des conflits d'usage.

1 H 30

DÉMARCHES

Une étude de cas : une grande question d'aménagement urbain.

Une étude de cas : un parc naturel national ou régional.

Ces deux études débouchent sur une mise en perspective du phénomène d'urbanisation à l'échelle du territoire national en intégrant le rôle des acteurs et les grandes problématiques du développement durable.

CAPACITÉS

Localiser et situer les dix premières aires urbaines sur une carte du territoire national.

Décrire et expliquer :

- le processus d'étalement urbain, en lien avec les mobilités.
- un conflit d'usage entre différents acteurs.

Thème nouveau : le territoire = notion centrale (auparavant France vue sous L'angle des activités (commerce, agriculture, tourisme, etc))

Les acteurs et leurs attentes mis en valeur (aspects sociaux, économiques, etc)

Etude de cas= démarche désormais classique

Thème 1 - DE LA VILLE À L'ESPACE RURAL, UN TERRITOIRE SOUS INFLUENCE URBAINE.

<i>CONNAISSANCES</i>	<i>DEMARCHES</i>
<p>Les aires urbaines</p> <p>La très grande majorité des habitants de la France vit dans une aire urbaine. La croissance urbaine s'accompagne de l'étalement spatial des villes (périurbanisation) en lien avec une mobilité accrue des habitants.</p>	<p>Une étude de cas : une grande question d'aménagement urbain.</p>
<p>Les espaces ruraux</p> <p>A la fois espace de vie, de travail et de récréation pour les citoyens comme pour les ruraux, l'espace rural se transforme et connaît des conflits d'usage.</p>	<p>Une étude de cas : un parc naturel national ou régional.</p>
<p>CAPACITÉS</p> <p>Localiser et situer les dix premières aires urbaines sur une carte du territoire national.</p> <p>Décrire et expliquer :</p> <ul style="list-style-type: none">- le processus d'étalement urbain, en lien avec les mobilités.- un conflit d'usage entre différents acteurs.	<p>Ces deux études débouchent sur une mise en perspective du phénomène d'urbanisation à l'échelle du territoire national en intégrant le rôle des acteurs et les grandes problématiques du développement durable.</p>

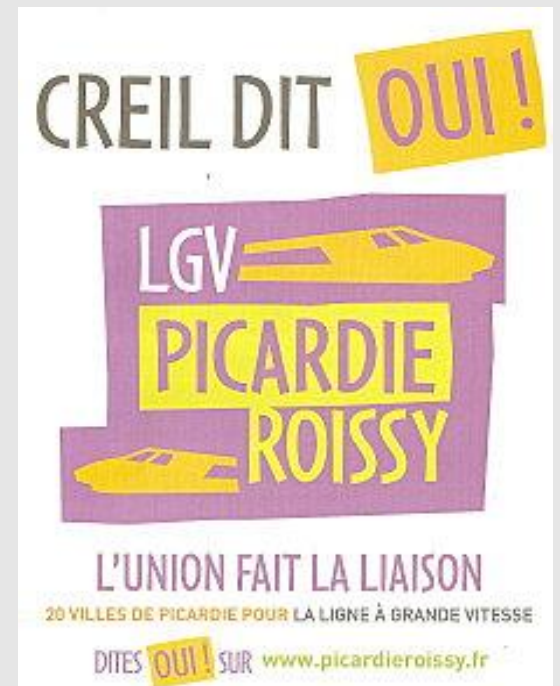
Assez vague

Les mobilités au coeur de l'étude

Intégration du développement durable dans la continuité des classes précédentes

Capacités travaillées en 4ème
On ne parle pas ici de croquis

Étude de cas : Les aires urbaines

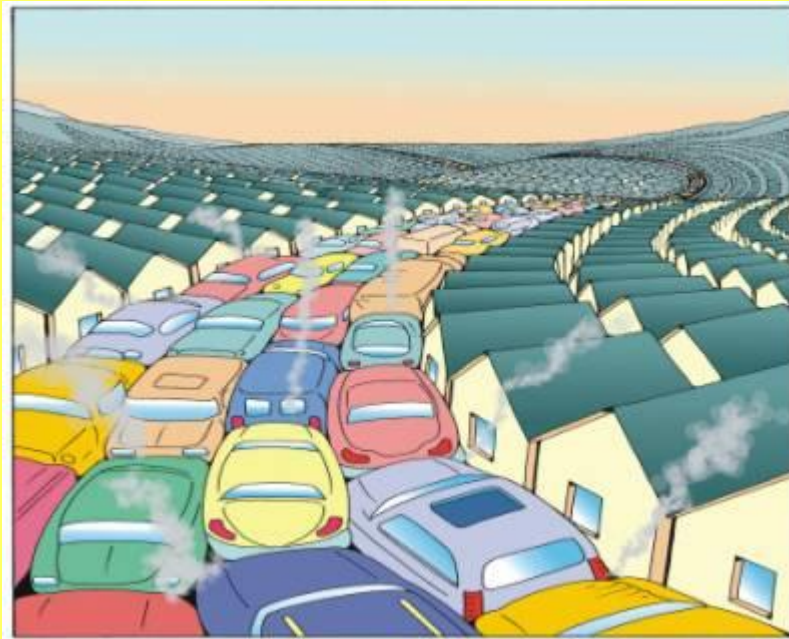


La ligne TGV Roissy-Picardie, un projet ferroviaire au service des périurbains du sud de l'Oise ?

Plan de la séquence :

- I/ Constat : la croissance de l'étalement urbain dans le sud de l'Oise
- II/ Explication : des espaces attractifs
- III/ Le projet ferroviaire Roissy-Picardie : cet aménagement peut-il répondre aux besoins des périurbains?

I/ L'étalement urbain dans le sud du département de l'Oise

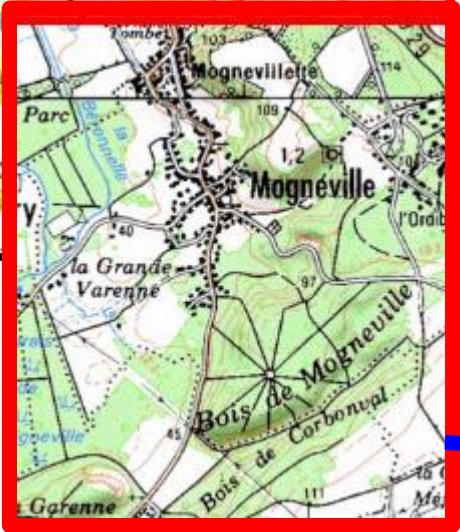
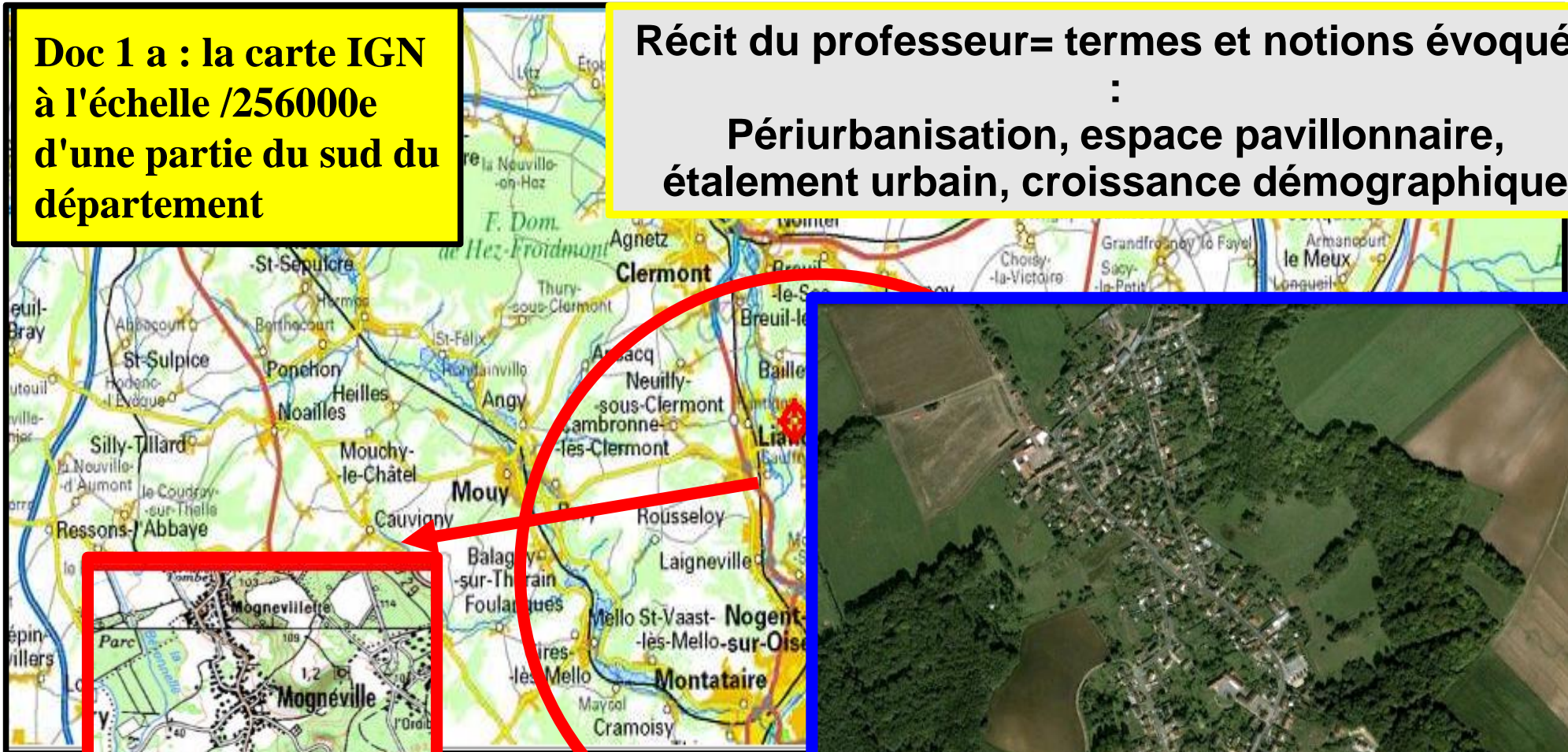


1 Heure

<http://carfree.free.fr/>

**Doc 1 a : la carte IGN
à l'échelle 1/256000e
d'une partie du sud du
département**

**Récit du professeur= termes et notions évoqués
:
Périurbanisation, espace pavillonnaire,
étalement urbain, croissance démographique**



**Doc. 1 b, c: la carte IGN à l'échelle
1/32000e
et l'image satellitale de l'espace
au sud de Clermont-de-l'Oise**

Activités

À partir des documents et du récit du professeur, composez un texte structuré d'une dizaine de lignes sur *l'étalement urbain dans le sud du département de l'Oise*.

1ère étape : Prélever des informations

	Réponses (documents 1, 2 e b)
<p>I/ Identifier l'espace géographique</p> <p>1. l'espace concerné par le sujet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à l'échelle régionale - à l'échelle départementale <p>2. les lieux concernés par le sujet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pôles urbains principaux - pôles urbains secondaires - espace périurbain 	<p>1.</p> <ul style="list-style-type: none"> - région Picardie - département de l'Oise, sud de ce département <p>2. - pôles urbains majeurs (Beauvais, Compiègne, Creil)</p> <ul style="list-style-type: none"> - pôles secondaires (Clermont, Méru, Liancourt, Pont Sainte-Maxence, etc) - espace périurbain (villages, petites villes et d'un espace rural (campagnes))
<p>II/ Décrire</p> <p>1. la croissance des communes (pôles urbains majeurs, secondaires et communes périurbaines)</p> <p>2. L'étalement urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> - zones où se développe la périurbanisation - axes de transport - habitat qui se développe 	<p>1. - Beauvais, Creil et Compiègne ont augmenté de 0.26% par an depuis 1999</p> <ul style="list-style-type: none"> - pôles urbains secondaires = croissance de 0.5% et les communes périurbaines de 0.6% par an. <p>2. - urbanisation se développe autour des communes périurbaines</p> <ul style="list-style-type: none"> - proximité des axes de transport (routes importantes et secondaires) - espaces pavillonnaires = maisons individuelles.

2ème étape : Composer un texte à partir des informations (en rouge dans le tableau) en suivant un ordre précis (plan en bleu du tableau)

L'espace concerné par le sujet est celui du département de l'Oise qui se situe dans la région Picardie. Le sud de ce département est un espace couvert par des agglomérations importantes appelées pôles urbains majeurs (Beauvais, Compiègne, Creil). A l'intérieur de ce triangle -Beauvais, Creil, Compiègne- se trouvent des pôles secondaires (Clermont, Méru, Liancourt, Pont Sainte-Maxence, etc). Ces pôles se situent au coeur d'un espace périurbain composé de villages, petites villes et d'un espace rural (campagnes).

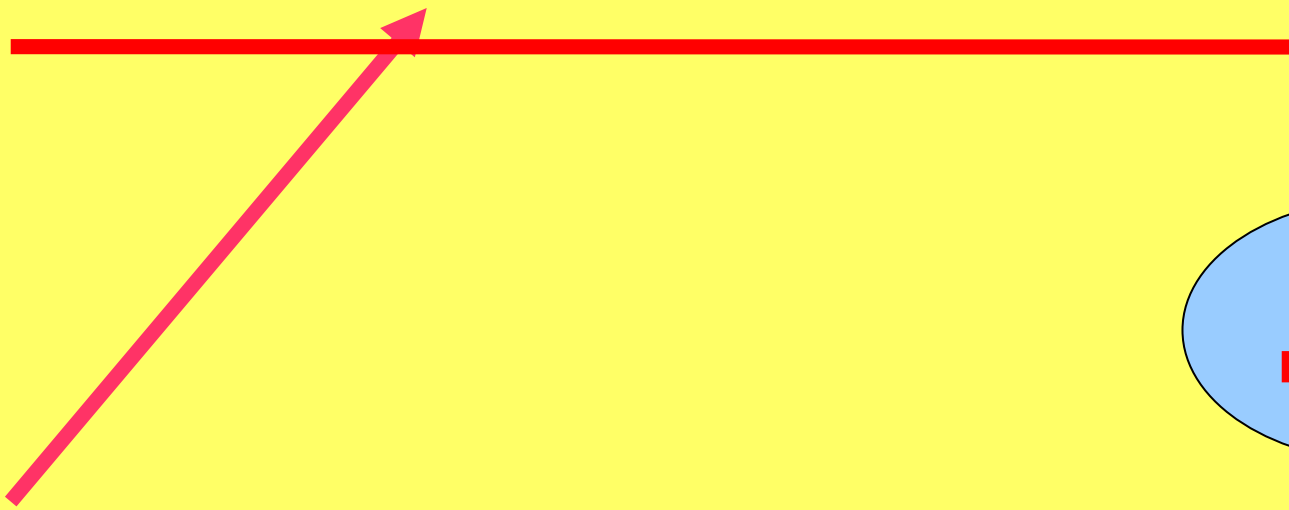
Depuis plus de 20 ans (1999), la croissance de ces communes évoluent différemment. Les grands pôles urbains qui offrent un grand nombre d'emplois accueillent beaucoup moins de nouveaux habitants que les autres communes. En effet, Beauvais, Creil et Compiègne ont augmenté de 0.26% par an depuis 1999 alors que les pôles urbains secondaires ont une croissance de 0.5% et les communes périurbaines de 0.6% par an.

Cette croissance est visible dans le paysage: on constate l'étalement urbain. L'urbanisation se développe autour des communes périurbaines, le long et à proximité des axes de transport (routes) qui les relient aux pôles urbains. Des espaces pavillonnaires s'étendent : c'est un habitat composé principalement de maisons individuelles.



Trace écrite composée de manière collective. Les phrases peuvent être données;
Les élèves devant les replacer au bon endroit du paragraphe;

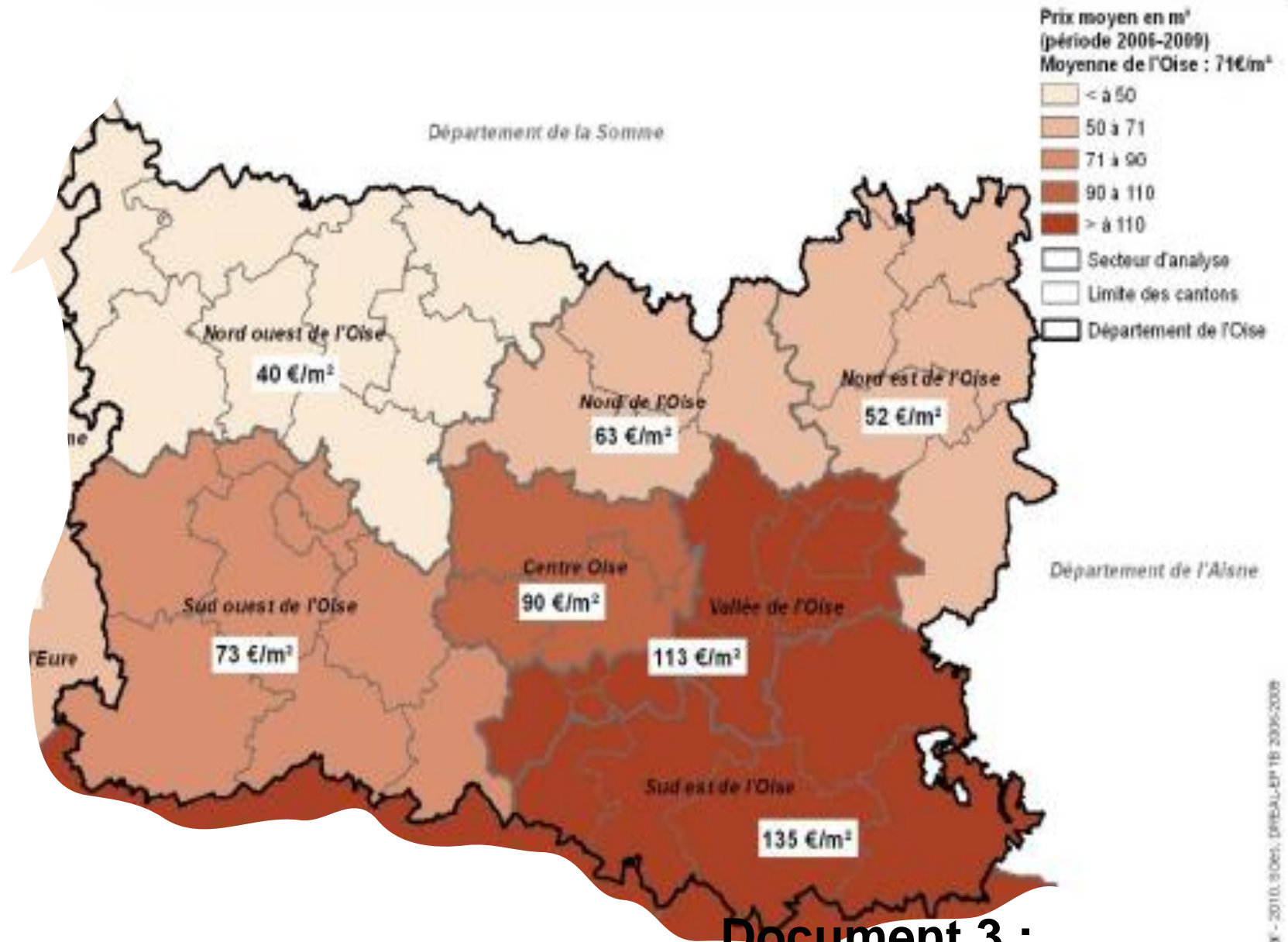
II/ Les campagnes autour de pôles urbains : des espaces attractifs



**30
minutes**

Termes à faire verbaliser par les élèves et à compléter à la fin

PRIX MOYEN AU M² D'UN TERRAIN POUR LA CONSTRUCTION D'UNE MAISON INDIVIDUELLE



Document 3 :

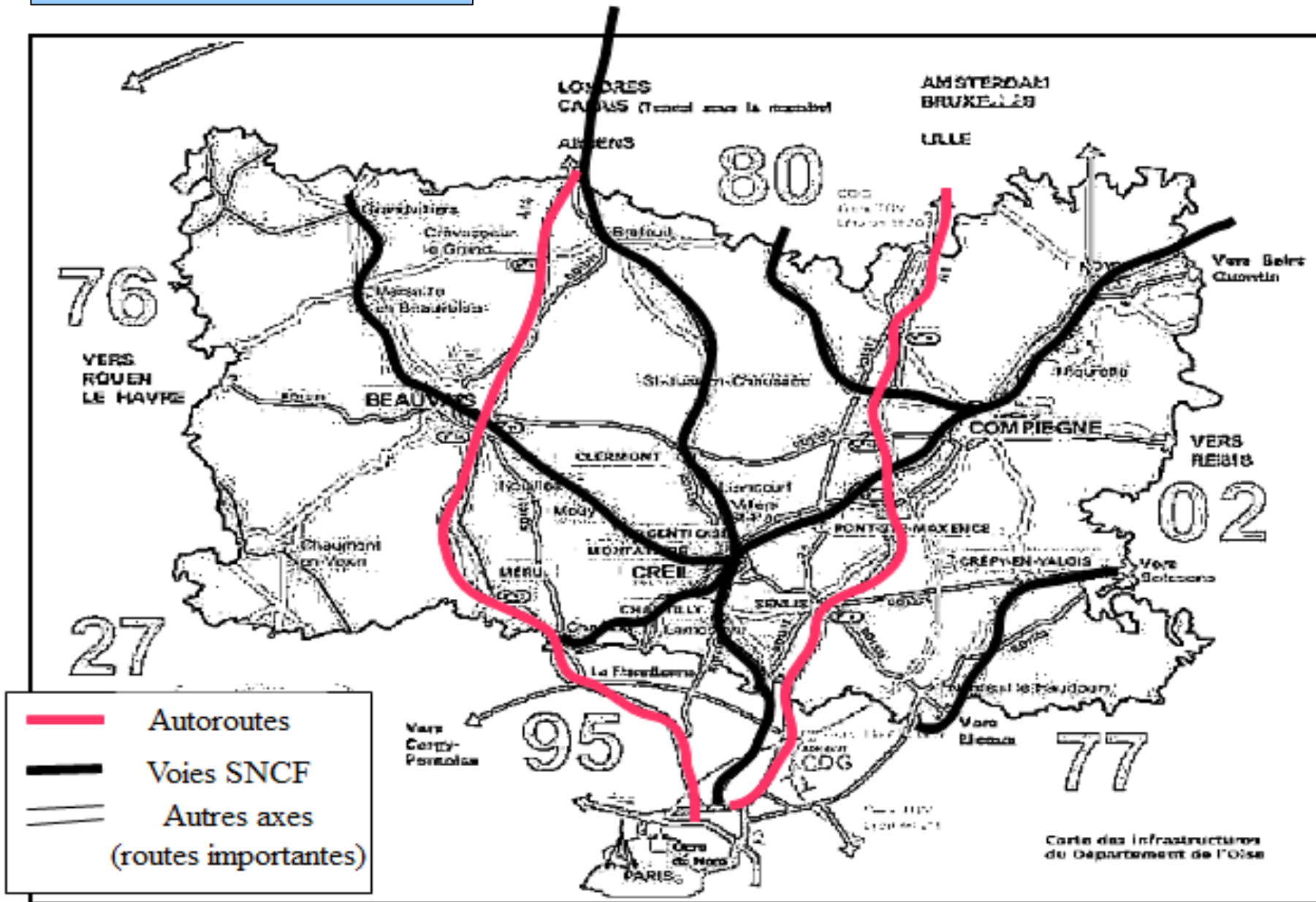
Les prix de construction d'une maison individuelle

L'Oise va franchir le cap des 800000 habitants. D'un côté les naissances se sont confortées, de l'autre les Franciliens continuent d'apprécier le département. Surtout le long de la ligne SNCF Paris-Creil- Amiens, indispensable pour conserver son emploi en région parisienne. Le prix de l'immobilier y est encore attractif, alors les communes du Clermontois et du Saint-Justois n'en finissent plus de se développer. La ville de Clermont enregistre une forte progression démographique, et son arrondissement est le seul à pointer plus d'arrivées d'habitants que de départs, ce que les sociologues appellent le solde migratoire. Mais qu'est-ce qui séduit les Franciliens ? Rencontre avec Claudie, 40 ans, et Pietro, 48 ans, Clermontois depuis cinq ans (...) On a visité la région en avril 2005. Il faisait beau, on est tombés sous le charme, avoue Claudie. Très vite, on a trouvé un pavillon dans Clermont. » La famille emménage alors dans 100 m² avec un jardin de 550 m². « La qualité de vie, c'est primordial. On voulait une petite maison à nous, faire des barbecues, vivre à l'extérieur, recevoir la famille. L'élément déclencheur a été la gare : les fréquences des trains et les horaires collaient pour nous deux », continue-t-elle. Contrepartie de cet exode pour ces fonctionnaires à la préfecture de police : Pietro prend un train à 7 heures pour rallier le XVe avec deux heures de trajet. Claudie, elle, a le temps de déposer Julie à l'accueil périscolaire avant de filer vers Notre-Dame. « Même si le soir il nous faut une nounou pour récupérer Julie, le périscolaire est parfait, admet Claudie. Avec le site Internet, c'est idéal pour l'inscrire et payer. Elle va à la cantine, et parfois le mercredi et l'été au centre de loisirs où les activités sont multiples. » La famille est inscrite à la bibliothèque, Julie fréquente un centre équestre et projette d'apprendre à jouer du piano à l'école de musique. « Il y a tout ce qu'il faut en commerces. On va sur le marché et chercher le pain à pied. Le dimanche, on enchaîne les brocantes, les festivités, les sorties en forêt. Savoir qu'il y aura bientôt des bus intéressera Julie pour aller au collège. » Pour profiter de cet environnement, le transport coûte près de 150 € par mois et par personne, somme que l'employeur peut soulager. « Depuis quelque temps, constate Claudie, il y a de plus en plus de monde à la gare. Le nouveau parking est toujours plein, et il faut ruser pour trouver une place. Le soir, tout le monde court pour ne pas rester bloqué dix minutes. » Le pire ? Les retards. « Novembre et décembre ont été terribles. C'est pénalisant car il faut rattraper les heures perdues. » Mais le jeu en vaut la chandelle. A tel point que le couple a décidé de revendre son pavillon pour en acquérir un plus grand. Toujours à proximité de la gare. »

Document 4 :

L'arrivée de nouveaux habitants. Article du Parisien du 8.02.2011 « Ces Franciliens qui choisissent le Clermontois »

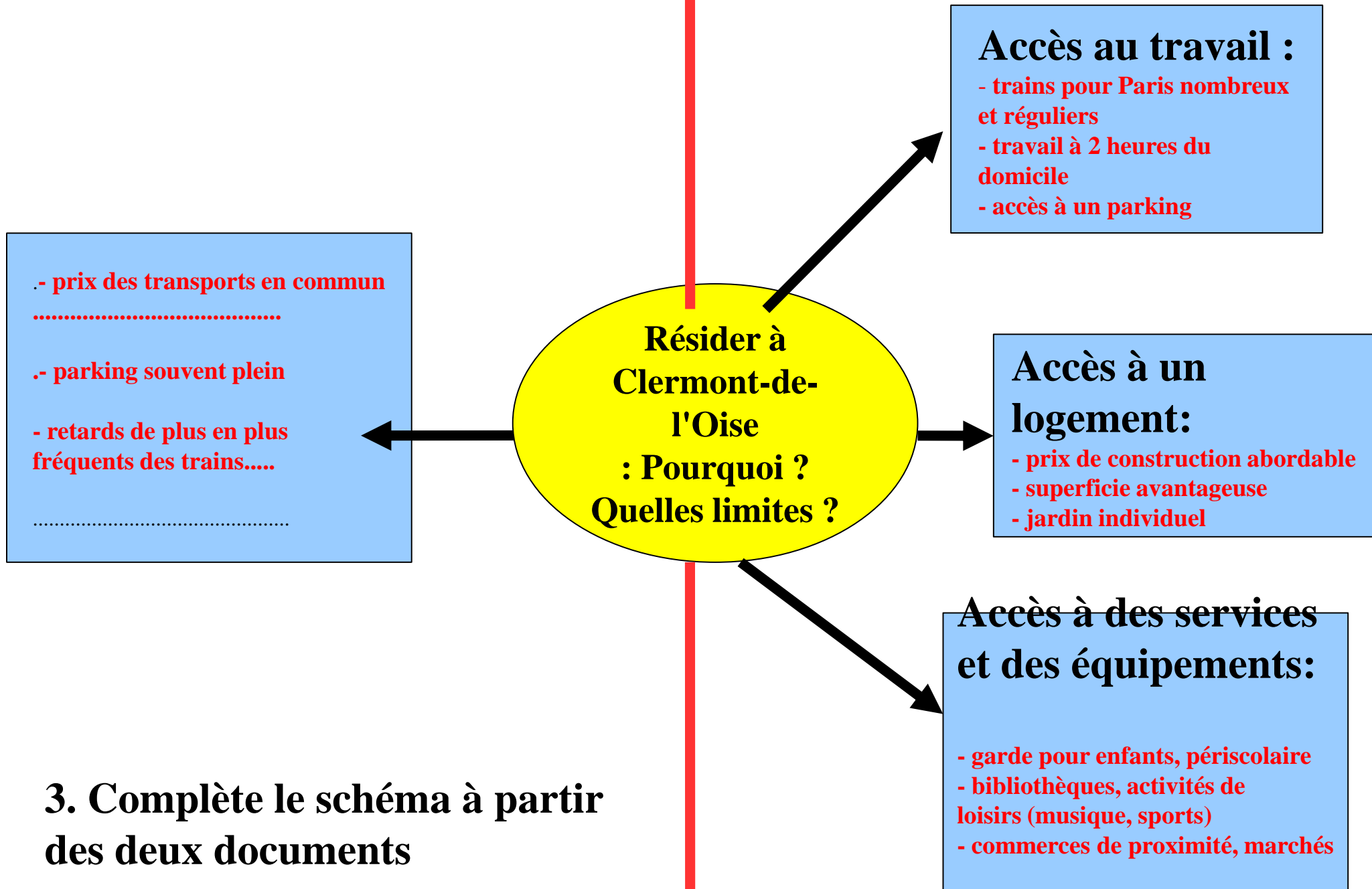
Activités:



1. Sur la carte ci-après, coloriez en jaune la ville où résident Pietro et Claudie. Coloriez en bleu la ville où ils travaillent.
2. Hachurez le trajet parcouru par ce couple chaque jour

Aspects négatifs

Aspects positifs



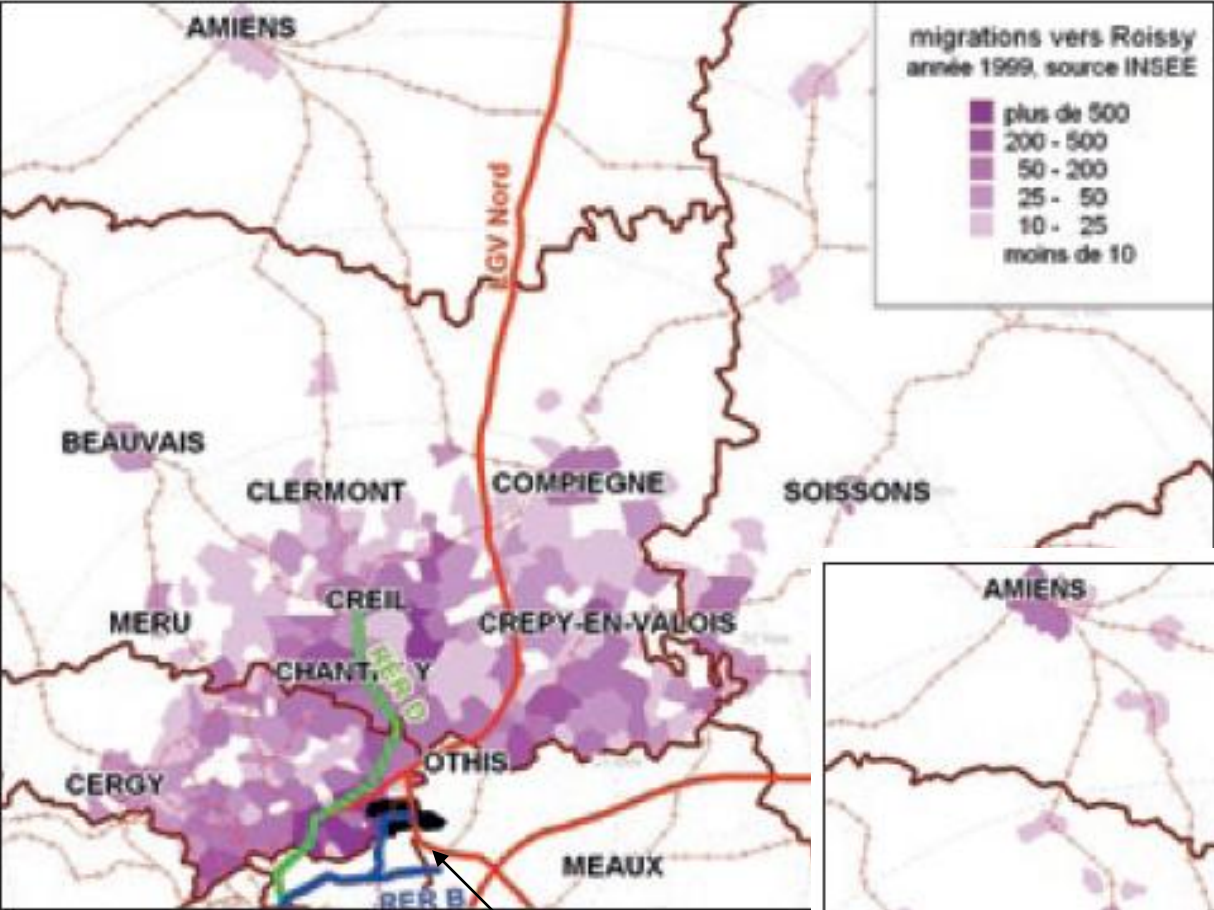
3. Complète le schéma à partir des deux documents

Trace écrite

- **Clermont de l'Oise comme d'autres communes périurbaines sont proches de pôles urbains importants et de bassins d'emplois picards dynamiques (Creil, Compiègne) et de l'île de France (Roissy, Paris)**
- **De nouveaux habitants -de plus en plus mobiles- s'installent dans ces espaces périurbains pour des raisons financières (logements moins chers et plus grands), pour profiter d'un environnement plus agréable, tout en bénéficiant d'infrastructures (crèches, centres culturels, etc)**
- **Ce sont en plus des espaces plutôt bien desservis par des réseaux et des axes de transport**

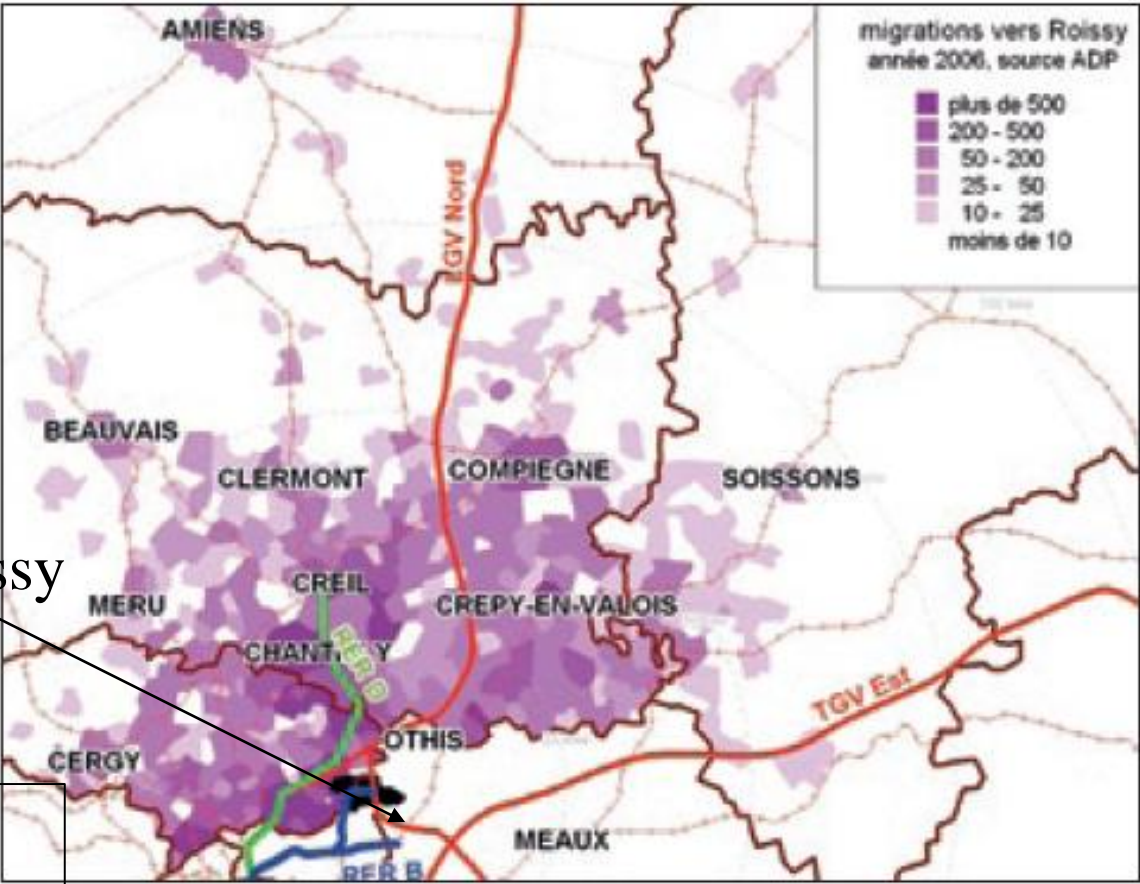
III/ Le projet ferroviaire Roissy-Picardie :
Cet aménagement peut-il répondre
aux besoins des périurbains ?

**Document 5:
Roissy, un pôle
d'emplois
important pour
les habitants de
l'Oise**



1999

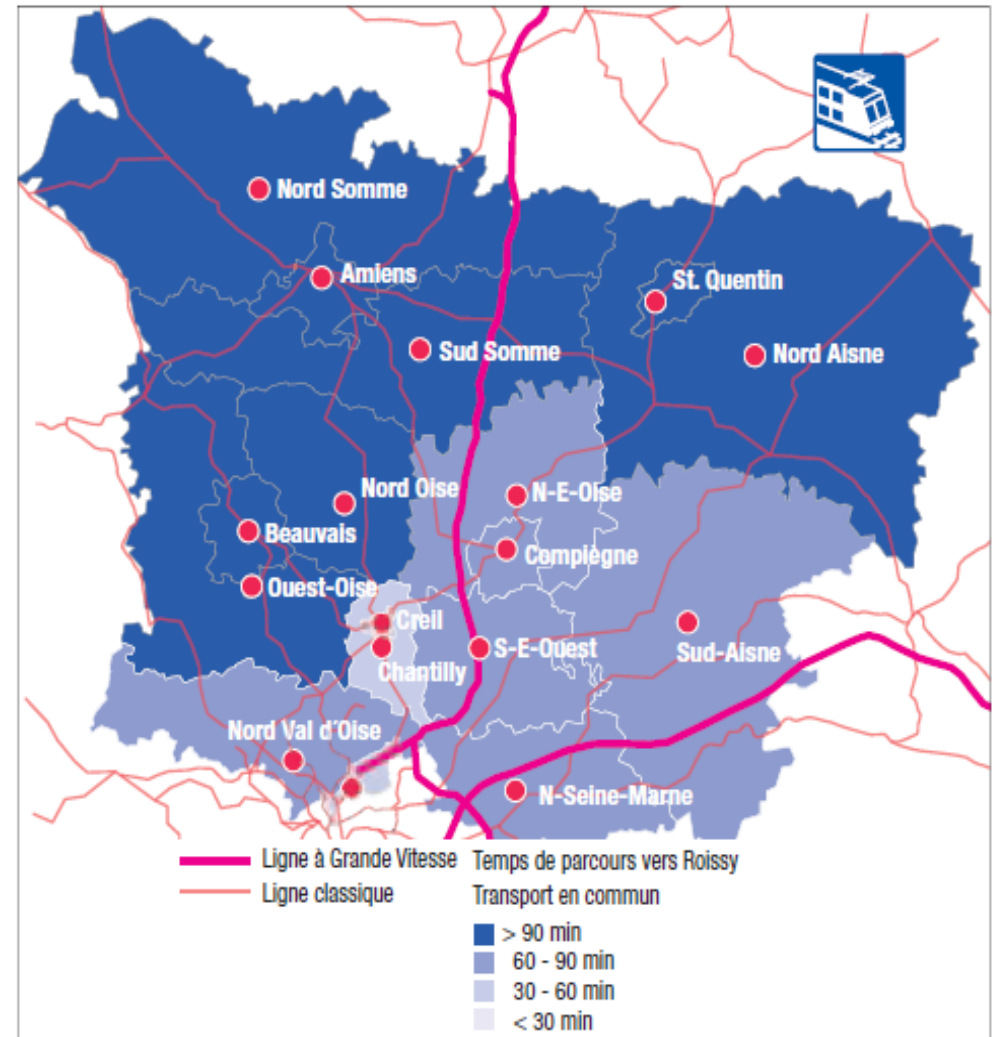
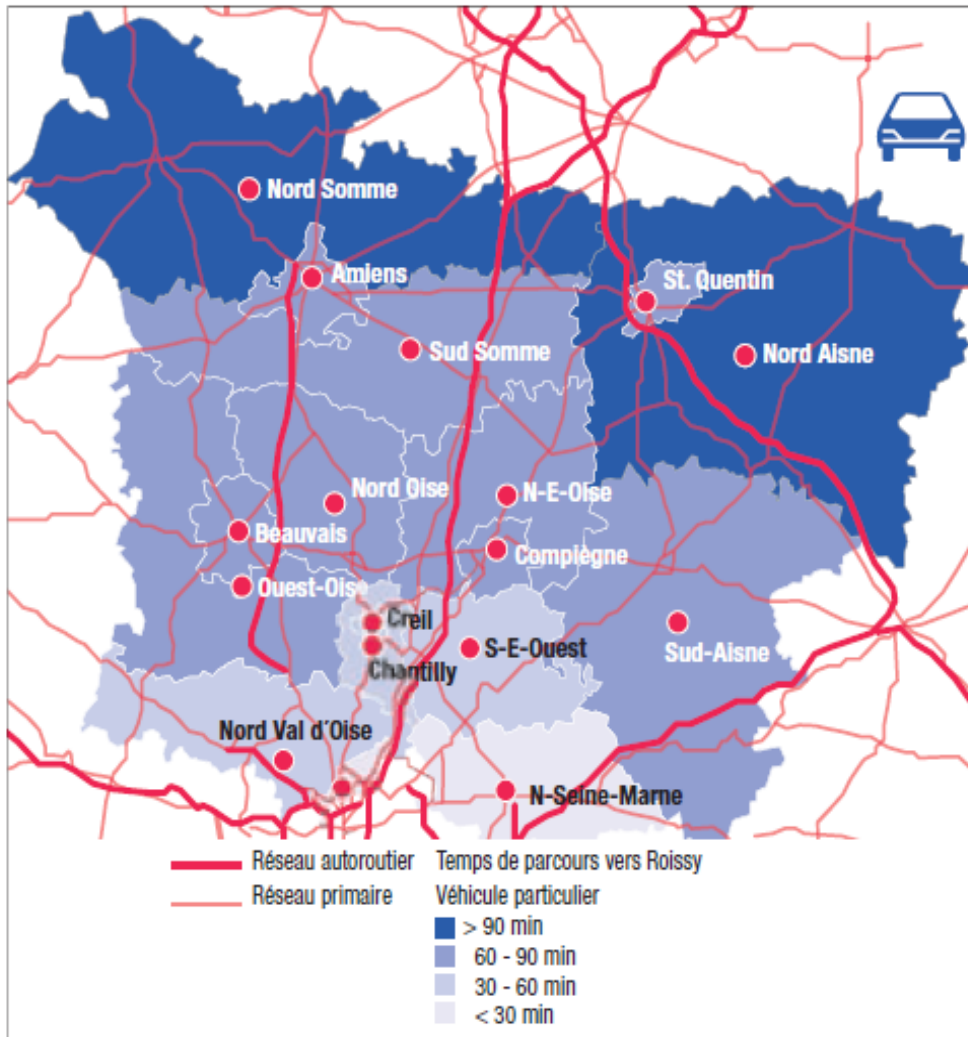
Zone de Roissy



2008

Source: MVA Consultancy, d'après données ADP et INSEE

Comparaison des temps de parcours vers Roissy en véhicules particuliers et en transports en commun



Document 6: Temps de parcours entre Roissy et différentes zones géographiques de Picardie

<http://www.rff.fr/IMG/DPROissyPicardie>



Creil-Roissy :
20
minutes
chrono
en 2020 !

The advertisement features a high-speed train (TGV) on the left and a map of the Creil-Roissy area on the right. The map shows the route from Roissy (Aéroport-CDG) to Creil, passing through Senlis, Chantilly, and Compiègne. Other nearby stations like Beauvais, Clermont, and Soissons are also marked.

Apportez votre soutien au projet sur www.cc-agglocreilloise.fr
Affiche du projet Creil-Roissy
(agglomération creilloise)

Document 7:
Le projet Roissy -Picardie

« L'association LUTECE est très favorable à la liaison Picardie-Roissy qui permettra aux salariés de la zone de Roissy de rejoindre leur travail sans passer par Paris ou sans prendre leur voiture (...) La relation entre l'Oise et la zone d'emplois de Roissy va permettre aux salariés d'échapper à la galère des embouteillages sur l'autoroute ou à la fatigue des changements entre les trains... »

(Source : Cahier d'acteurs, bulletin de l'Association Lutèce, association des usagers du transport en Picardie, juin 2010)

« Je travaille à FedEx comme agent de piste. Nous ne travaillons que le soir et la nuit (...) Nous finissons notre travail à 2,3 ou 4 heures du matin et nous sommes jusqu'à présent condamnés à l'automobile. D'ailleurs FedEx ne t'embauche que si tu possèdes le permis et une voiture personnelle et voit d'un mauvais œil le covoiturage. Le parking a été agrandi récemment et les plaques d'immatriculation permettent de voir la domiciliation des salariés : trois quart viennent de l'Oise et de Picardie !

(.....)Le trajet de retour en voiture est dangereux car nous sommes fatigués de notre temps de travail et il fait nuit : nous risquons l'accident, surtout avec les animaux le long des forêts, ou de nous endormir au volant. Il m'est arrivé de dormir sur l'aire de Vémars avant de repartir pour Monchy-Saint-Eloi au nord de Creil ! »

Témoignage d'un salarié travaillant sur la zone de Roissy, <http://prgcreil.over-blog.org/article-tous-pour-le-tgv-creil-roissy>

La ligne Roissy-Picardie offrira aux picards un accès privilégié à l'aéroport Charles-de-Gaulle et à sa zone d'emploi. En plus des 7 TGV quotidiens, le barreau devrait être emprunté par des TER, à raison de deux par heure en heure pleine et d'un par heure en heure creuse. Un paramètre qui a pesé lourd dans le soutien accordé au-projet par les élus (...) « Cela changera tout pour les employés de Roissy, comme pour l'agglomération », confirme Jean-Claude Villemain le maire de Creil. Avec ses terrains à bâtir de deux à trois fois moins chers qu'en région parisienne, le maire PS de Creil espère attirer les habitants et les investisseurs ».

Source : <http://nicolas.huyard.perso.sfr.fr/l%27Express.pdf>

Document 8: Un projet qui répond à des besoins et des attentes variés

Activités

Doc. 5

1. Que pouvez-vous dire sur l'origine géographique des salariés de Roissy au fil des années ?

Doc. 6

2. Que peut-on conclure sur le temps de transport des salariés en provenance du département de l'Oise ?

Doc. 7

3. En quoi consiste le projet Roissy-Picardie ?

4. Sur quoi insiste l'affiche ? Qui l'a commandé ?

5. Qu'a-t-on prévu pour améliorer les conditions de transport des périurbains qui emprunteront la nouvelle ligne ? (2 réponses)

7. Indiquez dans la première colonne la catégorie d'acteurs évoquée dans les textes:
les élus politiques – les usagers des transports en commun – un salarié

8. Complétez le tableau

	Difficultés rencontrées par les habitants	Changements souhaités grâce au projet Roissy-Picardie
Texte 1: les usagers des transports en commun	- fatigue - embouteillages	- un accès plus rapide à la zone de Roissy
Texte 2: un salarié	- fatigue - danger sur les routes	
Texte 3: les élus politiques		- plus de TER, des TGV - plus d'habitants (logements moins chers) - plus d'investissements (commerces, entreprises)

Le projet Roissy-Picardie : un aménagement attendu par les périurbains

- Un aménagement qui répond aux besoins d'usagers de plus en plus nombreux
- Les habitants résident de plus en plus loin et sont très mobiles. Les distances domicile-travail augmentent.
- C'est pourquoi le projet ferroviaire permettra de:
 - diminuer les temps de transport.
 - relier le département et la région à des espaces attractifs
 - de réduire le nombre de véhicules sur la route (problématiques du développement durable)

Bibliographie, sitographie:

Sur l'INSEE: <http://www.insee.fr/fr/themes/> : dossier sur l'urbanisation en Picardie

- » Agriculture
- » Commerce
- » Comptes nationaux - Finances publiques
- » Conditions de vie - Société
- » Conjoncture
- » Économie
- » Enseignement - Éducation
- » Entreprises
- » Industrie - IAA - Construction
- » Population
- » Revenus - Salaires
- » Santé
- » Services - Tourisme - Transports
- » Territoire
 - + Pays, villes d'Europe et du monde
 - + **Régions**
 - + **Villes**
 - + **Établissements**
- » Travail - Emploi

Thèmes

■ Nouveau zonage en aires urbaines 2010 1 800 000 Picards vivent sous l'influence des villes

Marie-Christine SINOQUET

:: Résumé

Le recensement de la population de 2008 a permis d'actualiser le zonage en aires urbaines (ZAU), fondé sur l'identification des pôles d'emplois et la délimitation de leurs aires d'influence.

Dans ces nouvelles délimitations, 1 800 000 Picards vivent sous l'influence des villes. Parmi eux, 1 400 000, soit les 3/4 de la population picarde, vivent dans un pôle urbain ou sa couronne.

Ainsi, la grande aire urbaine d'Amiens regroupe à elle seule 50 % de la population du département de la Somme.

Le phénomène de périurbanisation occupe une place prépondérante dans la région. En effet, la structuration des grandes aires urbaines de Picardie montre à la fois la faiblesse des grands pôles urbains et la force de leur périphérie. Illustrant cette tendance, les grandes aires urbaines d'Amiens et Beauvais se rejoignent aux confins des limites départementales.

L'aire urbaine parisienne semble ralentir son extension vers l'Oise au profit du sud de l'Aisne.

:: Sommaire

- » L'urbanisation gagne du terrain
- » Amiens, 33^e aire urbaine française, compte près de 300 000 habitants
- » Les aires urbaines d'Amiens et Beauvais se rejoignent
- » Les aires moyennes en perte de vitesse
- » Les petits pôles résistent mais perdent de leur influence
- » 23% de Picards vivent dans une commune multipolarisée c'est le plus fort taux national



IPA n°59 - 4 pages

Nouveau zonage en aires urbaines 2010
1 800 000 Picards vivent sous l'influence des villes

» [Présentation de la collection](#)

:: Téléchargement

» [Télécharger le document](#) (pdf 737 ko)

:: Documents associés

- » [Encadrés](#)
- » [Tableaux regroupés en une seule page](#)

:: Liens

Mise en perspective

Thème 1 - DE LA VILLE À L'ESPACE RURAL, UN TERRITOIRE SOUS INFLUENCE URBAINE.

CONNAISSANCES

Les aires urbaines

La très grande majorité des habitants de la France vit dans une aire urbaine. La croissance urbaine s'accompagne de l'étalement spatial des villes (périurbanisation) en lien avec une mobilité accrue des habitants.

Les espaces ruraux

A la fois espace de vie, de travail et de récréation pour les citoyens comme pour les ruraux, l'espace rural se transforme et connaît des conflits d'usage.

CAPACITÉS

Localiser et situer les dix premières aires urbaines sur une carte du territoire national.

Décrire et expliquer :

- le processus d'étalement urbain, en lien avec les mobilités.
- un conflit d'usage entre différents acteurs.

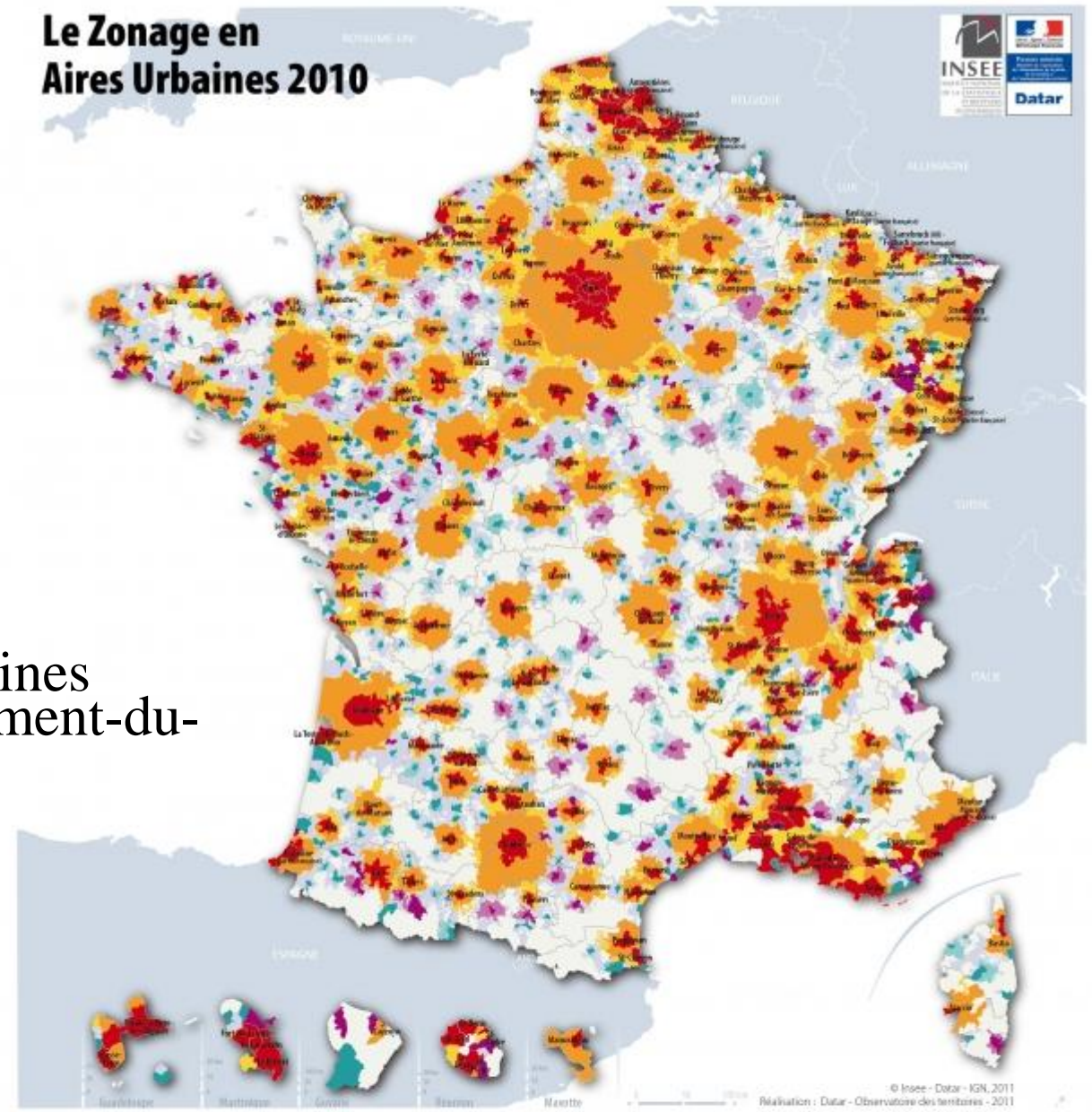
DÉMARCHES

Une étude de cas : une grande question d'aménagement urbain.

Une étude de cas : un parc naturel national ou régional.

Ces deux études débouchent sur une mise en perspective du phénomène d'urbanisation à l'échelle du territoire national en intégrant le rôle des acteurs et les grandes problématiques du développement durable.

Le Zonage en Aires Urbaines 2010



A l'échelle nationale:
 Nouvelle carte des aires urbaines
<http://www.adcf.org/amenagement-du-territoire/>

Source : Insee - Zonage en aires urbaines 2010

© Insee - Datar - IGN, 2011
 Réalisation : Datar - Observatoire des territoires - 2011

ESPACE DES GRANDES AIRES URBAINES

- Grandes aires urbaines
- Grands pôles - 1.257 communes
- Couronnes des grands pôles - 12.305 communes
- Communes multipolarisées des grandes aires urbaines - 3.980 communes

ESPACE DES AUTRES AIRES

- Aires moyennes
- Pôles moyens - 47 communes
- Couronnes des pôles moyens - 803 communes
- Petites aires
- Petits pôles - 873 communes
- Couronnes des petits pôles - 557 communes

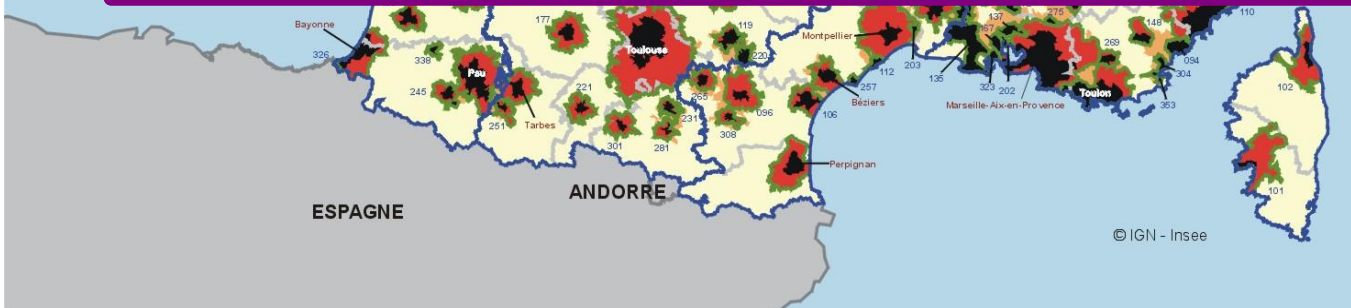
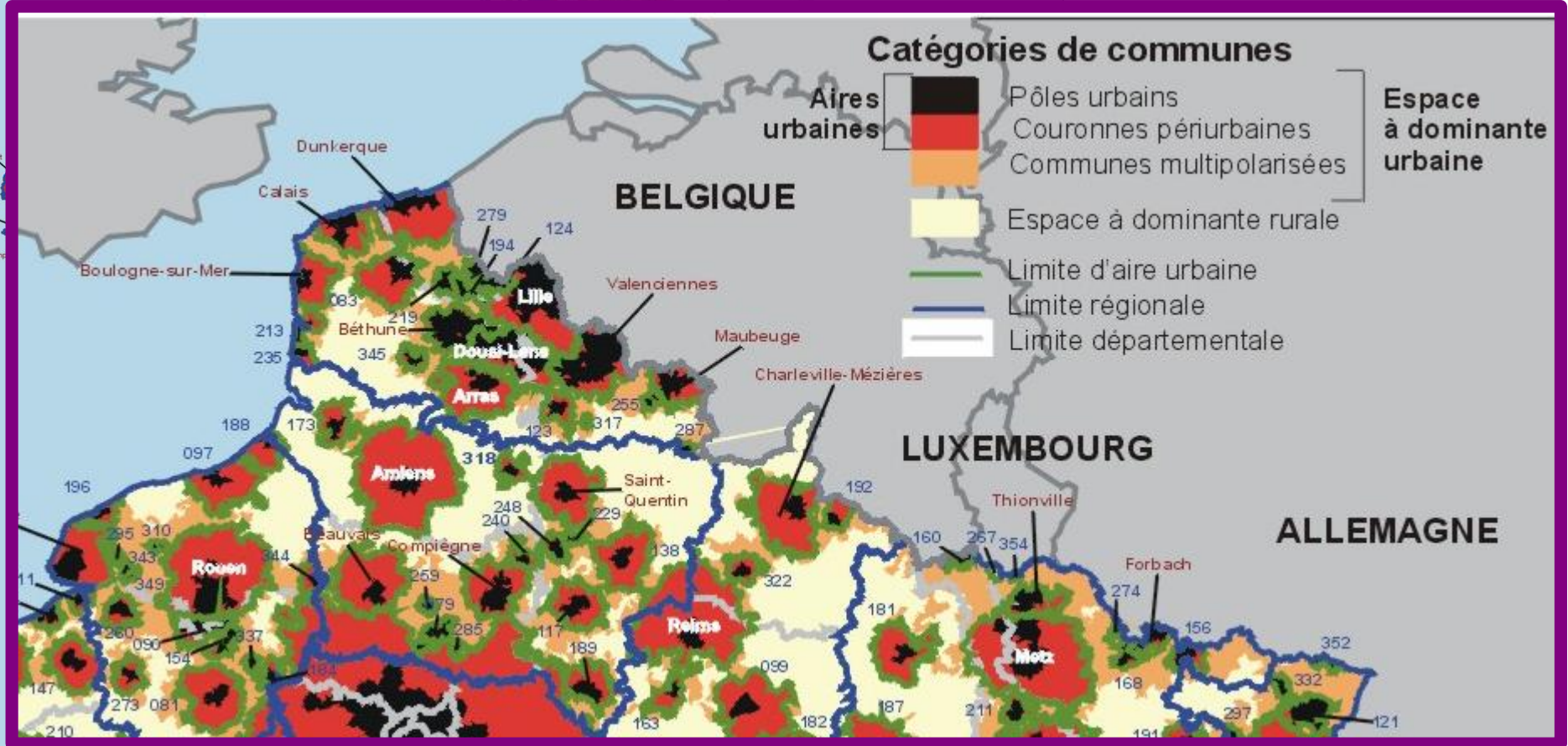
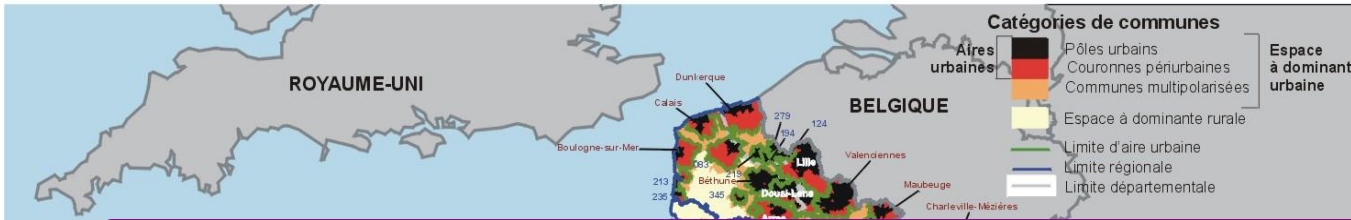
AUTRES COMMUNES MULTIPOLARISÉES

COMMUNES ISOLÉES, HORS INFLUENCE DES PÔLES



Local - Non des grandes aires urbaines

Le Zonage en aires urbaines 1999



Toujours sur l'INSEE, dossier paru en janvier 2011 sur les aires urbaines en

■ Un maillage du territoire français

12 aires métropolitaines, 29 grandes aires urbaines

Chantal Brutel, division Statistiques régionales, locales et urbaines, Insee

:: Résumé

En France métropolitaine, 41 aires urbaines structurent le territoire. Elles sont réparties en 12 aires dites « métropolitaines » et 29 qualifiées de « grandes aires ». Les aires métropolitaines sont localisées sur les contours du territoire, les grandes aires dans le bassin parisien ou à proximité des aires métropolitaines.

Ces 41 aires reflètent les zones d'influence nationale et régionale du territoire. En effet, elles regroupent les emplois à fort potentiel de développement économique et à contenu décisionnel élevé.

Ces villes entretiennent entre elles des relations mesurées par les déplacements domicile-travail des actifs. Outre la position centrale et particulière de Paris, ces aires urbaines sont liées entre elles sous des formes variables : relations bipolaires ou multipolaires.

Les actifs qui se déplacent entre ces aires pour rejoindre leur lieu de travail sont principalement des cadres occupant des emplois des fonctions logistiques ou liées au commerce inter-entreprises. Ils ont plus fréquemment que les autres changé d'aire de résidence au cours des cinq dernières années.

:: Sommaire

- ❖ 12 aires métropolitaines et 29 grandes aires structurent le territoire
- ❖ Les aires métropolitaines, essentiellement en périphérie du territoire
- ❖ Concentration des fonctions liées au rayonnement économique dans les aires métropolitaines
- ❖ La polarisation vers Paris pour l'ensemble du territoire
- ❖ Des réseaux de proximité bipolaires ou multipolaires
- ❖ Des déplacements domicile-travail fréquents après une migration résidentielle

Thème


s

INSEE
PREMIERE

Insee Première N°1333 - janvier 2011

:: Téléchargement

 [Version imprimable \(475 Ko\)](#)

 [Données complémentaires \(458 Ko\)](#) : Ce fichier présente les données des tableaux et des graphiques de la publication, enrichies éventuellement par des données complémentaires

:: Documents associés

- ❖ [Sources, définitions, bibliographie](#)
- ❖ [Zoom sur les graphiques](#)

:: Liens

[Insee Première](#) : Présentation de la collection et liste des numéros parus

Dossier imprimable

Dossier sur la périurbanisation en France sur le site de l'INSEE

■ La croissance périurbaine depuis 45 ans

Extension et densification

Brigitte Baccaïni et François Sémécurbe, pôle Analyse territoriale, Insee

:: Résumé

Au cours des quatre dernières décennies, les couronnes périurbaines des villes françaises se sont à la fois étendues et densifiées. L'Île-de-France a joué un rôle de précurseur, ces deux phénomènes y étant apparus dès la fin des années 1960. Dans la plupart des régions, l'extension spatiale des villes a été particulièrement importante au début des années 1970. Elle a précédé la période de plus forte densification des couronnes périurbaines, à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Depuis dix ans, la périurbanisation reprend, à des rythmes variables d'une région à l'autre. Une partie des zones agricoles ou naturelles des périphéries urbaines se transforment en zones dites « artificielles », principalement sous l'effet de la construction de logements individuels.

:: Sommaire


- [Trois grandes étapes de croissance démographique depuis 1962](#)
- [La croissance périurbaine, plus précoce en Île-de-France](#)
- [La taille des ménages se réduit, y compris dans les couronnes périurbaines](#)
- [La frontière entre l'urbain et le rural s'éloigne des villes-centres, mais de moins en moins vite](#)
- [L'extension spatiale dépend de moins en moins de l'attractivité des villes](#)
- [Forte progression des zones construites dans les couronnes périurbaines des régions méridionales](#)
- [Une place croissante occupée par l'habitat individuel dans les espaces périurbains et ruraux](#)

INSEE
PREMIÈRE

Insee Première N°1240 - juin
2009

:: Téléchargement

 [Version imprimable
\(376 Ko\)](#)

 [Données
complémentaires
\(166 Ko\)](#) : Ce fichier présente les données des tableaux et des graphiques de la publication, enrichies éventuellement par des données complémentaires

:: Documents associés

- [Sources, définitions, bibliographie](#)
- [Zoom sur les graphiques](#)

:: Liens

[Insee Première](#) : Présentation de la collection et liste des numéros parus