

Consultation de recherche PUCA

**Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable
et de l'Aménagement du territoire**

« La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable :

Ménager les territoires de vie des périurbains »

**« Les "pôles secondaires" dans la réorganisation des mobilités :
Maturité et durabilité des espaces périurbains ? »**

Rapport final de la proposition de recherche :

Novembre 2011 – MAPA n° D0924 (090 2034)

Présenté par les équipes :

du LISST-Cieu (CNRS) de l'Université de Toulouse-Le Mirail,
du LADYSS (CNRS) de l'Université Paris 1,
d'ESO (CNRS) de l'Université de Caen Basse Normandie,
du MRTE de l'Université de Cergy-Pontoise,
du GECKO de l'Université de Paris Ouest Nanterre la Défense

Correspondante :

Séverine Bonnin-Oliveira

LISST-CIEU, MDR

Bureau B-223/224

Université Toulouse-Le Mirail

5 allée Antonio Machado

31058 TOULOUSE Cedex 9

Tél : 05 61 50 35 65/ 06 89 82 07 04

La responsabilité conjointe du programme est assurée par Séverine Bonnin-Oliveira, Marie-Christine Jaillet (UMR LISST-Cieu – Université Toulouse II) et Martine Berger (LADYSS - Paris 1). L'équipe comprend également Françoise Desbordes, Christiane Thouzellier (UMR LISST-Cieu – Université Toulouse II) ; Claire Aragau (GECKO - Paris 10) ; Lionel Rougé (ESO – Université de Caen) ; Didier Desponds (MRTE – Université de Cergy-Pontoise). Avec la participation de Sandrine Bacconnier-Baylet (ESO - Université du Maine), Anne Hertzog (MRTE – Université de Cergy-Pontoise), Fabrice Escaffre (UMR LISST-Cieu – Université Toulouse II) et les étudiants du Master 2 Professionnel « Villes, Habitat et Politiques d'Aménagement » de l'Université de Toulouse II le Mirail, du Master 2 Professionnel de Géographie spécialité « Société Urbaines en Mutations et Territoires » de l'Université de Caen Basse-Normandie, des Masters de géographie de l'Université de Cergy-Pontoise (« Territoires, logistiques, transports et environnements » et « Développement culturel et valorisation du patrimoine ») et du Master 2 Professionnel de Géographie Aménagement spécialité « Aménagement, urbanisme et durabilité des territoires » de l'Université de Paris Ouest Nanterre la Défense.

Introduction : La maturité des espaces périurbains comme vecteur de leur entrée en durabilité ?

1. Rappel de la problématique de recherche

L'espace périurbain est depuis longtemps disqualifié voire contesté. Du rapport Mayoux contre le « mitage de l'espace » à l'injonction de la loi SRU au retour à un modèle de ville « dense », il a été continûment dénoncé comme l'anti-ville et plus récemment accusé d'être incompatible avec les exigences d'un développement urbain durable. Le verdict de « non-durabilité » est justifié par une consommation excessive d'espace et d'énergie. « L'étalement urbain », qui ne se fait plus par contiguïté avec les espaces bâtis existants, mais par dissémination de zones pavillonnaires dans les espaces périphériques, est donc fortement stigmatisé. Considéré comme un échec des politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme, il semble cependant toujours avoir répondu aux aspirations sociales d'une partie des Français, en particulier à leur goût pour la maison individuelle, pour un environnement moins dense et minéral que la ville, au prix certes d'une mobilité qui ne saurait se réduire à une simple contrainte tant elle apparaît également comme la condition d'un usage à la carte des ressources à disposition (Berger, Jaillet, 2007).

Des travaux récents, fondés tant sur l'exploitation de données quantitatives que sur des enquêtes qualitatives auprès de ménages résidant dans les espaces périurbains, ont mis en évidence une tendance à l'inflexion des comportements de mobilité au sein d'un certain nombre de grandes aires urbaines, qu'il s'agisse des navettes domicile-travail ou des déplacements vers des équipements et des services. Après une forte croissance des distances parcourues par les actifs périurbains pour se rendre à leur travail dans les années 1970 et 1980, les années 1990 ont été marquées par un certain tassement de cette progression, voire une stabilisation, bien identifiés en Île-de-France (Berger, 2006 et 2008), davantage restée à l'état d'hypothèse ailleurs. Ceci n'est pas sans rapport avec la déconcentration des emplois vers les marges des agglomérations, voire la première couronne périurbaine, et avec l'émergence de formes de polycentrisme au sein des plus grandes régions urbaines (Berger et Thiard, 2006 ; Saint-Julien et Le Goix, 2007). De la même manière, les déplacements du hors travail, vers les équipements commerciaux, sportifs, culturels, de loisirs, évoluent en lien avec l'extension périurbaine de ces activités que l'on a souvent tendance à considérer comme un effet de la décentralisation (des politiques culturelles par exemple) mais qui est aussi une « réponse » (politique) aux nouvelles mobilités résidentielles.

Par ailleurs, on a pu repérer, tant de la part de ménages modestes que de catégories plus aisées, un souci de réduire les distances parcourues, de se recentrer, lorsque cela est possible, sur des territoires de proximité. Pour les ménages modestes qui bénéficient d'un équipement

automobile et se sont installés aux franges de l'aire urbaine toulousaine, le nombre et la portée des déplacements sont réduits pour répondre à une contrainte financière (Rougé, Bonnin, 2008), ce que l'on retrouve dans plusieurs contextes urbains (Cailly et Dodier, 2007 ; Motte, 2006). Mais la recherche de proximité dans les aires de déplacements ne se limite pas aux plus modestes des périurbains : les catégories sociales les plus aisées montrent souvent un attachement au maintien des commerces de proximité et sont prêtes pour cela à en payer le prix. Si l'éclatement des territoires pratiqués reste la règle, notamment pour les catégories les plus aisées établies à « bonne » distance de l'agglomération toulousaine (Jaillet et *al.*, 2006), on observe aussi des processus de « repolarisation », qui donnent un rôle nouveau à des bourgs et des petites villes comme l'ont décrit des travaux portant sur la Seine-et-Marne (Aguilera et *al.*, 2006) ou sur les Yvelines (Aragau, 2007). B. Motte (2006) a mis en évidence la relation entre la présence d'un tissu riche de services de proximité et la vitalité des espaces périurbains franciliens mesurée à partir de leur bilan migratoire.

La présence, ou l'absence, de certains commerces et services, mais aussi leur densité et l'organisation locale de leur regroupement constitueraient donc des facteurs fondamentaux de différenciation au sein des territoires périurbains. Peu de recherches l'ont encore exploré¹ (Albert et *al.*, 2009), même si les documents de planification (SCOT en particulier) ou les projets intercommunaux s'en font l'écho, émaillant leurs propos d'expressions renvoyant aux notions de proximité, de maillage ou de pluri-centralité... On peut néanmoins se demander si la recherche de la proximité concerne tous les types de mobilités et donc de « motivation » car pour effectuer certaines activités occasionnelles ou régulières hors du temps de travail, les distances parcourues peuvent rester volontairement longues voire s'allonger (en cas, par exemple, de maintien d'une activité culturelle dans un lieu fréquenté avant le déménagement). Des études portant sur les pratiques culturelles montrent que selon l'âge, le caractère familial ou non de l'activité culturelle, le degré de rareté (concert ou spectacle dans une salle à Paris), les distances parcourues s'avèrent très différentes. Notre recherche (dans la veine des travaux récents sur les mobilités) cherche donc à articuler les différentes formes de mobilités au-delà des approches segmentées. Elle s'efforce de les considérer dans les temporalités longues du vécu des habitants, afin d'évaluer les réorganisations opérées par les ménages périurbains à partir des polarités, nouvelles ou plus anciennes (du chef-lieu de canton à la centralité de services structurée autour d'un supermarché), de tailles différentes (du bourg à la ville moyenne) et dont l'attractivité peut s'évaluer à différentes échelles.

La recherche s'intéresse donc aux pratiques de mobilités des habitants des espaces « périurbains », à leurs attentes et à leur disponibilité à faire évoluer leurs mobilités quotidiennes à toutes les échelles, mais également aux effets de changements dans la représentation qu'ils se font de la mobilité comme valeur socio-culturelle de distinction

¹ Programme de recherche CERTU-DGALN « L'offre des territoires périurbains en matière d'équipements « enfance et jeunesse » : une stratégie d'accueil des ménages périurbains ? », BACCONNIER-BAYLET Sandrine et ESCAFFRE Fabrice (LISST-CIEU).

sociale, de capacité de maîtrise dans le rapport à l'espace et à l'altérité... (Bonnet et Aubertel, 2006). Nous cherchons également à comprendre comment les élus appréhendent cette recomposition des mobilités, quelle offre de déplacements et de services à la mobilité ils sont prêts à développer en regard, comment ils envisagent l'idée de proximité, en particulier dans le contexte d'une recherche de la « durabilité ».

Ces processus de « repolarisation » observés dans les espaces normands et franciliens puis toulousains, témoignent-ils d'une aspiration à l'ancrage et à la proximité, garante d'un développement périurbain plus soutenable ? Comment se structurent les espaces périurbains à partir des mobilités s'organisant autour de ces pôles périphériques ? Avec ces mobilités, observe-t-on l'organisation de territoires de vie polarisés par des villes moyennes, de plus petite dimension, voire une renaissance des campagnes (Kayser, 1990) avec la revitalisation de bourgs ou de communes rurales ?

La question de recherche que nous souhaitons explorer repose sur une hypothèse de travail articulant deux éléments de contexte : d'abord celui d'une « maturation » des espaces périurbains qui permet de poser l'hypothèse d'une « entrée en durabilité » des espaces périurbains, qui ne seraient plus à considérer comme une « non ville », mais comme une nouvelle forme de la ville, un « alter » urbain à l'image des travaux de Dana Cuff (2008), c'est-à-dire une combinaison de densité et de diversité dans la proximité. Pour autant, cette « entrée en durabilité » des espaces périurbains serait largement bousculée par la crise économique actuelle dont il convient d'apprécier les effets tant sur les périurbains anciennement installés (modifient-ils leurs pratiques de mobilité ?) que sur les aspirants à l'accession (comment intègrent-ils, dans le choix de la localisation de leur résidence, la dimension de la mobilité et de son coût dans un contexte d'accroissement du prix de l'énergie ?).

Aussi, notre recherche se décline autour de deux thématiques :

- La première vise à interroger *les pratiques actuelles de mobilité des habitants du périurbain*, modifiées, au moins à la marge par le contexte économique et énergétique, à comprendre leurs ressorts, les logiques d'apprentissage que développent à la fois les anciens périurbains, les périurbains installés plus récemment, et les aspirants à l'installation : comment la prise en compte du développement durable – manifeste dans les discours des acteurs publics (économie d'espace, préservation du foncier agricole notamment, dans l'esprit de la loi SRU) – et les effets de la crise se concrétisent-ils dans les pratiques de déplacement des ménages périurbains (Desjardins, 2009) ? Leurs mobilités dessinent-elles une nouvelle structuration et un renforcement de pôles périphériques aux fonctions plus complètes et correspondant à des formes d'ancrage local souhaitées ?

- Face à un mode d'urbanisation coûteux en termes de ressources naturelles, d'énergie, de services et de durabilité tant pour les ménages que les collectivités, une seconde thématique privilégie *l'étude des politiques locales dans les territoires périurbains*, la réduction des

trafics automobiles, le développement de l'intermodalité et l'évolution vers des formes plus durables d'urbanisation qui sont devenus des enjeux majeurs. Si les politiques locales se sont transformées en matière de gestion de la périurbanisation (plus grande maîtrise et organisation du développement par des politiques foncières et d'équipement adaptées, cf. Bacconnier et al., 2007 et 2008), observe-t-on de la part des élus une prise en compte des impératifs du développement durable, non seulement dans la capacité à produire un discours « écologiquement correct », mais aussi dans la capacité à produire, par exemple une offre de logements plus diversifiée, répondant aux attentes des ménages sans pour autant céder à la « norme de la maison individualisée sur sa parcelle », ou une offre locale de mobilité alternative à l'usage exclusif de la voiture (Rougé et Bonnin, 2008) ?

2. De la maturité à la fabrique des espaces périurbains

C'est cette idée de mutation ou « mutabilité »² en contexte périurbain, ou encore l'idée avancée par certains d'une capacité de résilience³ de cette forme d'urbanisation que nous souhaitons mettre à l'épreuve et interroger davantage. Ces changements dans le processus de périurbanisation et dans les modes d'habiter en périurbain sont-ils conjoncturels ou plus pérennes ? Ne sont-ils pas les marqueurs d'une « maturité périurbaine » et partant les vecteurs d'une « entrée en durabilité » ?

Ce terme de maturité avancé dans la proposition de recherche ne s'imposait pas de lui-même, nous ne lui donnions pas encore de définition précise, mais il s'est avéré utile pour susciter des questionnements qui ont servi de fil conducteur à notre réflexion. Faut-il et peut-on parler d'un espace mature, en maturation, la notion de mutation ne suffit-elle pas ? Le terme « mature » renvoie à l'idée qu'un processus arrive à son terme, qu'il atteint un âge « adulte », qu'il est parvenu à son plein degré de développement. Celui de « maturation » suggère l'acquisition de qualités propres et d'une certaine épaisseur temporelle, d'une capacité d'introspection, de réflexivité : « *temps et processus mental requis dans l'élaboration d'un projet, d'une pensée* »⁴. Pour filer cette idée jusqu'au bout, le concept de « maturité » - entendue comme la manière d'être mature ou un moment dans le processus qui s'en rapproche - peut s'entendre comme une singularisation dans l'organisation et la mise en œuvre d'actions collectives/politiques, une hybridation entre celles observées dans les espaces denses et celles des espaces peu denses.

² D. Dias, J. Langumier, D. Demange, « Mutabilité du périurbain », *Les annales de la recherche urbaine*, n°104, juin 2008, pp.149-156.

³ présentant une capacité de résistance aux chocs, selon le sens du terme *résilient* en anglais (A. Rey, *op. cit.*, p. 3204), idée que ces espaces périurbains possèdent des ressources pour rebondir, qu'ils sont malléables, plastiques et peut-être à même de tendre vers l'idée de la ville durable (F. Mancebo, « Accompagner les turbulences : une périurbanisation durable. Priorité aux cheminements des habitants », *Les annales de la recherche urbaine*, n°102, juillet 2007, pp.5-58.

⁴ A. Rey (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française*, Tome 2, 2006, p. 2167.

Cette forme d'urbanisation prend en effet une certaine épaisseur, elle fait lieu, [elle] « deviendrait plus qualifiante et pas seulement un fragment d'étendue » ; [elle] « se stylise selon une certaine durée, selon un certain accueil », [elle] « acquiert un certain look » elle « possède des torsions, du relief, des particularités, se faisant et se défaisant au gré des hommes qui, lorsqu'ils coagulent leurs existence, créent un mini territoire moins sensible aux dérives de toutes sortes et dans lequel se produisent des liaisons, des recentrages, des sortes de grumeaux...»⁵.

Dans ce contexte qui voit plus que jamais l'espace périurbain stigmatisé et dénoncé comme un sous espace urbain non durable (tant d'un point de vue environnemental qu'économique et social), nous avons souhaité avancer le terme de maturité pour questionner ces préjugés de plusieurs points de vue.

D'un point de vue démographique : longtemps l'espace périurbain a été caractérisé par des taux de croissance de la population très élevés, parfois « explosifs », dus essentiellement à des soldes migratoires très positifs au fur et à mesure de la construction de lotissements. Mais ces modalités ne laissent-elles pas place aujourd'hui à un ralentissement de l'expansion, en termes de population, et à un tassement de la construction neuve ? Le dispositif classique en couronnes⁶ ne fait-il place à une pause dans l'étalement et à une densification des couronnes existantes appuyée sur une diversification des formes de l'habitat et l'émergence de trajectoires résidentielles plus locales ?

Du point de vue des modes de vie, n'assiste-t-on pas, en lien avec l'évolution démographique, à une inflexion des comportements de mobilités, d'une stricte dépendance à la ville centre à l'ancrage dans des territoires de proximité dotés d'une relative autonomie (en termes d'emplois, de services) ? Ce processus peut prendre plusieurs formes : celle d'une stabilisation résidentielle (notamment au moment de la retraite) ; celle d'un rapprochement de l'emploi (tendance à la recherche de relations de proximité à l'emploi qui se traduirait notamment par une diminution ou une stabilisation des distances des navettes domicile-travail, par une évolution de la structure de l'emploi local, par un renforcement des bassins d'emploi des pôles périphériques) ; celle d'une repolarisation des pratiques du hors travail (commerces,, loisirs, culture...) dans les bourgs et petites villes de l'espace périurbain ?

Du point de vue des politiques publiques, après avoir symbolisé l'échec des politiques d'aménagement et d'urbanisme fonctionnant au coup par coup, l'espace périurbain n'offre-t-il

⁵ P. Sansot, *Rêveries dans la ville*, Carnets nord, 2008, p.23-32.

⁶ avec :

- une première couronne vieillie (voire à solde migratoire négatif du fait du départ des jeunes décohabitants), où le nombre d'enfants et d'adolescents est stable ou décroît ;
- une deuxième couronne où on observe des évolutions communales divergentes, en fonction des positions par rapport aux infrastructures, des choix effectués par les municipalités ;
- une troisième couronne de petites communes longtemps très rurales et agricoles, où le foncier est moins coûteux compte tenu des distances, et où s'effectue aujourd'hui l'essentiel de la croissance périurbaine.

pas les signes d'une évolution des actions des politiques locales dans le sens, si ce n'est d'un ménagement, du moins d'un aménagement des territoires périurbains qui procède d'une anticipation et de la construction de projet, opérant la synthèse entre des injonctions nationales et des attentes et évolutions locales ?

Du point de vue de l'organisation territoriale, les territoires de circonstance, défensifs dans le sens où le regroupement procède d'une injonction plus ou moins bien acceptée et où la logique de gestion prédomine, qui ont longtemps maillé l'espace périurbain, ne se transformeraient-ils pas par percolation, diffusion de cette nouvelle manière de penser l'espace périurbain, de pôles moteurs et structurants vers leurs communes voisines, en des territoires de coopération intercommunale choisis, revendiqués, c'est-à-dire ayant réussi à dépasser la simple agrégation de municipalités et ayant su redéfinir, si ce n'est un intérêt général, du moins des biens communs localisés à préserver/ à faire émerger/ à accompagner, un « territoire augmenté » comme le suggère B. Debarbieux⁷ ? Sans s'enfermer trop vite dans cette idée d'un renouveau de la proximité et d'une mixité périurbaine – où l'on sait, après les travaux de Marie-Christine Jaillet que « la bonne distance »⁸ peut certes permettre un accueil renouvelé dans les espaces périurbains mais n'est pas, non plus, exempte de logiques affinitaires et d'une quasi-clubbisation dans cette « ville émietlée »⁹ –, observe-t-on un réel processus de détachement (au sens psychanalytique, c'est-à-dire ne signifiant ni exclusion, ni rejet, ni négation, acceptant le rôle protecteur de la ville mère mais étant aussi en capacité de revendiquer une individuation, une mise à distance, une capacité de recul, à prendre des initiatives) de la part de certains secteurs périurbains par rapport à la ville-mère ? Au-delà, ces parties, ces « archipels » qui s'affirment ne sont-ils pas de plus en plus en capacité de s'ajuster non seulement par rapport au noyau central mais encore les uns par rapport aux autres, dans une logique de système ?

Du point de vue des systèmes de valeurs et de représentations enfin, le discours, répandu non seulement dans la sphère politique, l'opinion publique mais aussi chez les périurbains, élus et habitants, eux-mêmes, autour d'un espace périurbain disqualifié, ne cède-t-il pas la place à la revendication, sous l'effet de l'ensemble de ces logiques (capacité d'organisation, maîtrise du devenir du territoire, autonomisation des modes de vie et des politiques), d'un nouveau système de valeurs qui met les élus autant que les habitants en capacité de revendiquer / assumer le périurbain, de se revendiquer / s'assumer périurbains ?

Bref, nous avons cherché à observer cette mutation périurbaine vers une certaine maturité par le renforcement de la centralité et une acceptation des charges inhérentes à celle-ci, par le passage d'une gestion au coup par coup et/ou d'un simple rapport de consommation à des

⁷ B. Debarbieux, « Territoire, territorialité et territorialisation...aujourd'hui encore et bien moins que demain », in M. Vanier (Dir.), *Territoire, territorialité et territorialisation*. Controverses et perspectives, 2009, PUR.

⁸ M-C. Jaillet, « Contre le territoire, la bonne distance », in M. Vanier (dir.), *op. cit.*, p. 121.

⁹ Voir le dernier ouvrage d'Éric Charmes, *La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, PUF, Coll. La ville en débat, 2011, 288 p.

formes d'anticipation et de projet. Cette nouvelle organisation spatiale/territoriale prendrait appui sur un ou plusieurs pôles, faisant office de matrice(s) organisationnelle(s) et de fer de lance, par le biais des politiques mises en œuvre, de la modernisation des politiques de l'ensemble du secteur et de la modification des modes de vie autant que des systèmes de valeurs. Cette volonté de s'assumer périurbain, d'accroître l'attractivité d'un territoire, de sortir d'une trop grande dépendance pourrait même se diffuser au-delà dans un esprit de concurrence ou de complémentarité entre structures intercommunales.

Cela ne veut pas dire que ces espaces deviennent « autoproducteurs » de politiques, de valeurs, de symboles, de culture, mais qu'ils sont plus autonomes ou en voie d'autonomisation c'est à dire « *régi(s) par (leurs) propres lois* » (A. Rey, 2006, Tome 1, p. 264) et que les habitants y sont également moins dépendants/moins captifs. Ils acquièrent une capacité d'organisation de leurs espaces de vie. On rejoint alors l'idée d'une territorialisation entendue comme l'« *ensemble des actions, des techniques et des dispositifs d'action et d'information qui façonnent la nature ou le sens d'un environnement matériel pour le conformer à un projet territorial* »¹⁰. Plus que de « ménager les territoires de vie des périurbains », il s'agirait plutôt de les aménager, de les organiser, de leur offrir un « droit à la ville » pour reprendre l'expression d'Henri Lefebvre. Car derrière ce droit à la ville, c'est un droit à la centralité urbaine et au mouvement qu'elle symbolise (le fait de pouvoir être à la fois spectateur et acteur de ce « théâtre spontané » fait de rassemblements, de rencontres et d'échanges) qui est revendiqué – droit pérenne ou temporaire mais que chacun est en droit d'attendre et de revendiquer... *un droit à la participation et un droit à l'appropriation*¹¹.

Cette maturation serait alors en même temps le vecteur d'une entrée en durabilité car la mise en œuvre, la réalisation, le renforcement des évolutions mentionnées auparavant pourraient transformer les modalités de fonctionnement et d'organisation des espaces périurbains (mobilités, consommation de l'espace...).

Pour autant que ce prisme de la maturité nous a servi de fil conducteur, la démarche engagée par ce travail de recherche s'inscrit dans une réflexion plus large sur la fabrique des espaces périurbains français, ainsi que sur l'échelle de sa prise en compte. L'utilisation ici du terme « *fabrique* » n'est pas anodine, elle recoupe à la fois la construction matérielle de la réalité – par l'épreuve physique notamment – sa construction symbolique, et sa construction sociale. S'il est par ailleurs communément admis que le périurbain constitue une catégorie d'espaces à part entière, au même titre que l'urbain et le rural, l'idée que l'on puisse considérer le périurbain comme un laboratoire des dynamiques sociales les plus actuelles est par contre beaucoup moins répandue.

¹⁰ B. Debarbieux, *op. cit.*, p. 29.

¹¹ Mark Purcell, « Excavating Lefebvre : The right to the city and the urban politics of the inhabitants », *Geojournal*, 2003, n°58, cité par J.P. Granier, « Introduction », *Une violence éminemment contemporaine. Essais sur la ville, la petite bourgeoisie intellectuelle et l'effacement des classes populaires*, Contre-Feux, Agone, 254 p. Voir également les travaux de David Harvey.

Qu'est ce qui peut expliquer le déficit analytique dont les périphéries des villes souffrent ? Où trouver les raisons de l'absence de théorie urbanistique qui s'attache à l'objet 'périurbain' ? Cette recherche veut mettre en discussion un constat qui semble à la fois faire l'unanimité dans le paysage académique sur l'urbain, et dans un urbanisme opérationnel : il existe un manque de conceptualisation sur les espaces périphériques dans leur unité. En ce sens, les recherches entreprises sur les espaces périphériques « *se classent, se distinguent et s'ignorent l'une l'autre selon les territoires qu'elles découpent elles-mêmes dans le tissu périphérique* » (Chalas, 2000, p. 92). Alors, à l'image même des recherches entreprises sur la question, l'espace périurbain serait lui-même non pas diversifié, comme peut l'être la ville, mais désunifié, discontinu, disséminé. Prolongement affadi de la ville, espace dans lequel la densité et la mixité fonctionnelle se font fragmentation, il serait intrinsèquement incompatible avec une posture de recherche qui le concevrait dans son unité. Ne peut-on pas faire l'hypothèse que penser les périphéries urbaines nécessite que soit abandonné l'idéal de l'urbanité d'une ville-centre, qui lorsqu'il est appliqué en tant que grille de lecture à ces espaces de la périphérie ne peut que constater l'émergence de non-lieux (Augé, 1992) et déplorer la perte de cette « urbanité » (Lévy, 1999) qui les caractérise ? Est-ce suffisant et heuristique de proposer alors l'idée d'une « périurbanité » ? Quoi proposer de mieux que les grilles de lecture d'une ville ceinturée de hauts murs et entourée par la nature (Berque, 1993) pour penser la périphérie en tant que telle ?

3. Des choix méthodologiques aux terrains d'enquête

a) Une approche fondée sur une double entrée, quantitative et qualitative

Pour tester notre hypothèse de travail d'une réorganisation des mobilités des habitants du périurbain autour des pôles secondaires, nous avons mobilisé deux types de méthodologies et de sources.

La première entrée est quantitative : à partir d'une exploitation des sources des RGP (INSEE) de 1975 à 2006, il s'agit de repérer quelles sont les évolutions socio-démographiques récentes au sein des aires d'études proposées, d'analyser l'évolution des mobilités domicile-travail et de l'offre d'emplois dans ces espaces, et de procéder au choix de l'échantillon des communes et des ménages enquêtés. Lorsque cela a été possible, les équipes de recherche ont retenu des terrains qu'elles ont enquêtés par le passé et pour lesquels elles disposent d'un suivi « quasi longitudinal ».

La seconde approche a été qualitative : il s'est agi de mener, à partir d'une grille commune à l'ensemble des terrains, des entretiens semi-directifs auprès des acteurs concernés par notre étude : élus, gestionnaires des collectivités territoriales, habitants. La majeure partie du travail d'enquête a porté sur les modes de vie et d'habiter et s'est déroulée au premier semestre de l'année universitaire 2010-2011 dans le cadre « d'ateliers de recherche » impliquant les

étudiants de différents masters des universités impliquées. Dans un second temps, parfois enclenché au sein de ces mêmes ateliers, des entretiens ont été menés auprès des acteurs des collectivités et de l'aménagement de chaque sous-terrain (services de l'État, agence d'urbanisme, syndicat des transports, ...).

b) Une comparaison entre deux contextes urbains : Paris et Toulouse

- L'ouest francilien

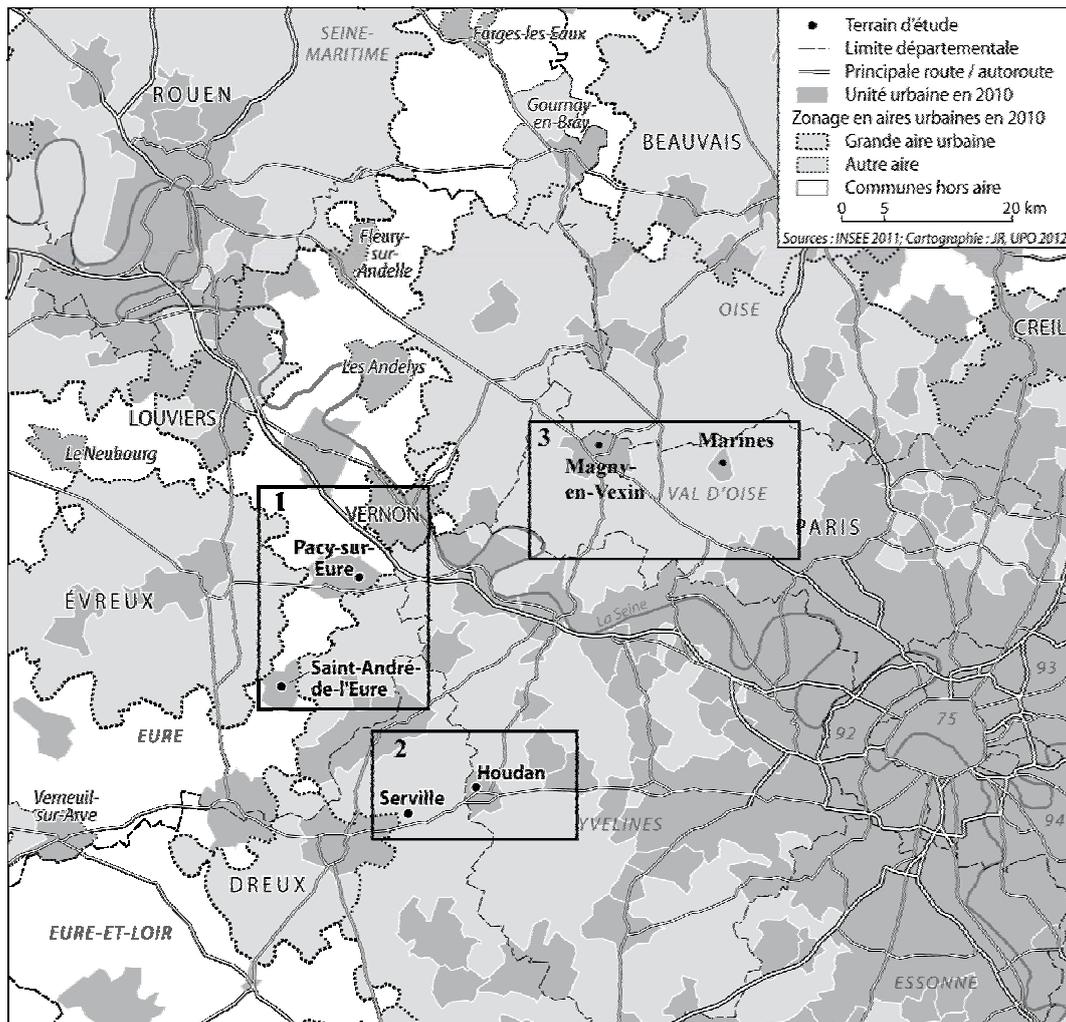
La recherche s'intéresse aux espaces périurbains de l'ouest francilien (Yvelines et Val-d'Oise) élargis aux départements voisins confrontés à une diffusion de la périurbanisation francilienne (Oise, Seine-Maritime, Eure et Eure-et-Loir). Par contre, compte tenu de la faiblesse des effectifs concernés par les retombées de la périurbanisation francilienne, et du caractère très ponctuel des implantations d'actifs d'origine francilienne dans l'Orne (Pays d'Ouche) et le Calvados (Pays d'Auge), ces deux départements n'ont pas été pris en compte dans l'étude.

Si les franges périurbaines internes à l'Île-de-France sont des secteurs plutôt bien valorisés qui s'organisent dans le sens d'une accentuation de la spécialisation sociale, les franges externes attirent des couches moyennes à modestes qui s'installent dans des espaces encore "ruraux" mais bien structurés. En effet, ce secteur se compose, dans sa partie externe à l'aire urbaine francilienne, de villes de tailles diverses susceptibles de jouer un rôle non négligeable dans les modes de restructuration des mobilités périurbaines (Rouen-Elbeuf, mais aussi Beauvais, Évreux). Dans ce contexte, les mobilités apparaissent de moins en moins dépendantes de la ville centre émettrice mais bien en complémentarité avec d'autres espaces urbains de plus en plus connectés à la métropolisation parisienne (du point de vue des emplois) et qui sont eux aussi soumis à un processus de périurbanisation (Larceneux, 2006).

Dans ce périmètre élargi, il s'est agi également de comprendre ce qui préoccupe les élus en matière de réponse à cette diversification et à cette complexification des mobilités, en particulier dans le contexte d'une recherche de « durabilité ».

Dans ce vaste secteur, trois terrains d'étude ont été déterminés de manière plus précise, comme on le voit sur la carte suivante :

Carte 1 : Les secteurs d'étude franciliens et normands



- le secteur de Pacy-sur-Eure / Saint-André de l'Eure à l'est d'Évreux (aire n°1 sur la carte), qui a vu se succéder deux étapes de la périurbanisation francilienne : l'une, plus ancienne et appuyée sur un réseau de gros villages autour de Pacy-sur-Eure qui semble accueillir des ménages de professions intermédiaires et de cadres, grâce à une bonne desserte par l'A13, et à la proximité d'une gare Transilien ; l'autre, plus récente autour de Saint-André-de-l'Eure, seule grosse commune dans un secteur de petites communes peu peuplées, sans desserte autoroutière, qui accueille des ménages modestes (employés, ouvriers) venant des secteurs industriels des Yvelines, mais reçoit aussi des périurbains d'Évreux.

- le secteur de Houdan, le long de la nationale 12, dans les Yvelines et l'Eure-et-Loir (aire n°2 sur la carte), associe aussi différents âges de la périurbanisation (plus ancienne côté Yvelines, plus récente en gagnant l'Eure et l'Eure-et-Loir), des profils de territoire contrastés (même s'il ne faut pas négliger la présence d'employés et de professions intermédiaires, les cadres sont dominants côté Yvelines, les CSP plus modestes côté Eure-et-Loir), et offre un laboratoire

pour l'analyse des politiques publiques avec des intercommunalités relativement récentes et en cours d'extension affichant des principes de gestion différenciés.

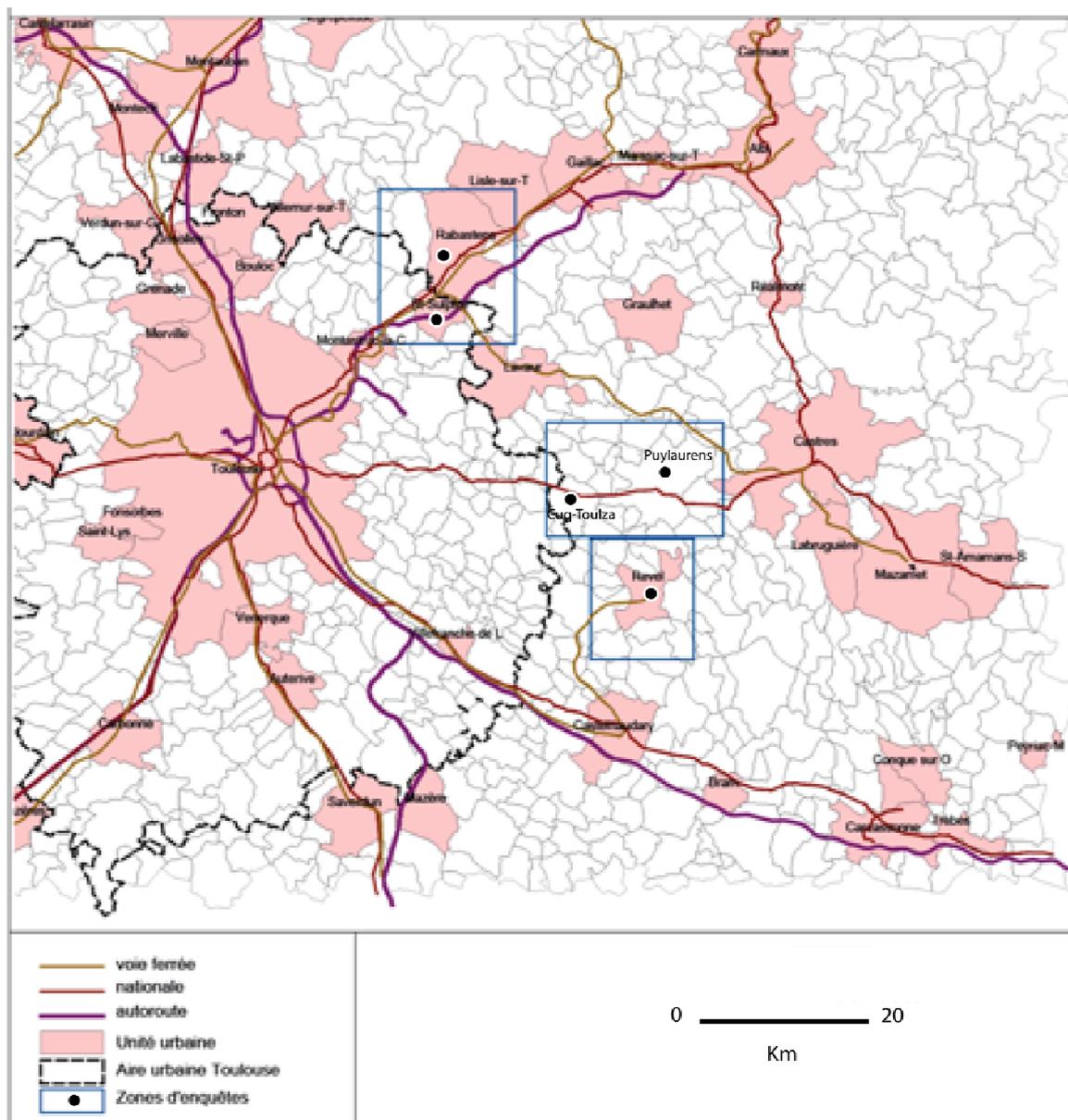
- le Vexin (Val d'Oise, aire n°3 sur la carte) est bien un espace périurbain où l'influence de Paris et du pôle périphérique constitué par la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise se fait sentir notamment dans les migrations pendulaires. Mais la crainte de l'extension de la Ville nouvelle a conduit le Vexin à s'organiser de « manière défensive », sous la forme d'un PNR (1995) aux règles strictes (en termes de croissance démographique, de formes urbaines comme de normes paysagères). Cela a contribué à un progressif embourgeoisement social de cet espace et à l'élaboration d'un projet territorial du parc basé non pas sur la gestion d'un espace périurbain sous dépendance mais sur l'émergence de réponses adaptées aux besoins des habitants en termes de services ou d'emploi. Qu'en est-il réellement ? Qu'est-ce que les habitants viennent chercher dans cet espace résidentiel ? Quelles relations tissent-ils réellement, de par leurs pratiques, avec les ressources locales ou plus lointaines ? Voit-on émerger des réorganisations, renforcées par la constitution d'intercommunalités, au profit des petites villes et des bourgs du PNR ? Le travail d'enquête s'est focalisé sur trois communes du PNR du Vexin français (Chars, reliée par la voie ferrée, Frémainville et Nesles-la-Vallée moins bien desservies).

- Le quadrant est de l'aire urbaine toulousaine et les départements voisins (Tarn, Aude)

Le secteur d'étude retenu se situe dans un large quadrant s'étendant depuis la première couronne à l'est de l'agglomération toulousaine en direction d'Albi (département du Tarn) au nord-est et de Castelnaudary (département de l'Aude) au sud-est. Le quadrant choisi est délimité par les axes autoroutiers en direction de ces deux villes moyennes qui sont également desservies par des liaisons ferroviaires cadencées dont il s'agit de tester l'effet sur les mobilités. Un des facteurs de recomposition des mobilités pourrait résider dans le maillage de ce secteur par des bourgs et villes de tailles diverses qui s'égrènent le long des axes mentionnés précédemment (Saint-Sulpice, Lavaur, Gaillac et Albi sur l'A68 ; Villefranche-de-Lauragais et Castelnaudary sur l'A61) mais aussi entre ces axes, sur l'hypothétique/éventuel futur tracé d'une autoroute entre Toulouse et Castres (Cuq-Toulza, Puylaurens et Castres) d'une part, sur un axe perpendiculaire à ces voies en étoile vers Toulouse (de Gaillac à Castelnaudary en passant par Graulhet, Puylaurens et Revel) d'autre part. Bien qu'à un niveau de polarisation moindre que les villes incluses dans le périmètre d'étude francilien, ces villes contribuent à la réorganisation des mobilités périurbaines autour de polarités secondaires mais peut-être aussi entre polarités secondaires selon une logique de liaison transversale entre territoires périurbains.

Comme pour le secteur francilien, trois secteurs d'études ont été sélectionnés :

Carte 2 : Les secteurs d'étude toulousains



- Le secteur de Saint-Sulpice sur Tarn (Tarn) : située à égale distance entre Toulouse et Albi (40 km), desservie par des échangeurs autoroutiers et une liaison ferroviaire cadencée vers Albi et vers Castres, cette zone, en plein développement démographique, comprend un chapelet de petites villes (entre 4 000 et 13 000 habitants) offrant un bon niveau d'équipements et de services, entourées de communes beaucoup plus petites. L'organisation intercommunale autour de quelques unes de ces petites villes semble bien refléter leur rôle structurant.

- Le secteur de Puy-laurens (Tarn) offre un visage différent : les bourgs structurants sont ici moins importants (Puy-laurens compte seulement 3 000 habitants) et les petites communes

plus nombreuses. La plus grande proximité d'une ville moyenne, en l'occurrence Castres (20 km), mais aussi de villes intermédiaires (Revel est à 15 km) pourrait alors jouer dans le sens d'une moindre influence toulousaine sur ce secteur, amplifiée par l'absence de voies rapides. L'amélioration de l'accessibilité par la mise en place d'une autoroute est néanmoins en projet et pourrait jouer en faveur d'installations pionnières sur cet axe. Quelles sont les stratégies des résidents dans un territoire aux portes de l'aire urbaine, aux pôles relais moins importants mais qui s'organisent néanmoins en intercommunalité ?

- Le secteur de Revel (Haute-Garonne) nous a interpellé par la présence de cette petite ville haut-garonnaise (9 100 habitants) limitrophe du Tarn et de l'Aude. Elle semble organiser autour d'elle un bassin de vie et d'emploi peu lié à Toulouse (à 70 km) qui s'est traduit par la création par étapes d'une intercommunalité pluri départementale et bi-régionale : de telles petites villes peuvent-elles alors servir de relais à la périurbanisation face à l'attractivité de l'agglomération toulousaine et à la pression foncière qui gagne des communes de plus en plus lointaines ?

Partie 1 : État des lieux de la périurbanisation : éléments de cadrage statistique

1. Les terrains de l'ouest francilien

Les terrains étudiés dans l'Ouest francilien (l'ensemble des communes des Yvelines et du Val d'Oise) et sur ses marges (un ensemble jointif de cantons situés dans l'Oise, l'Eure et l'Eure-et-Loir, et accessoirement la Seine maritime) renvoient aux différentes formes et étapes de la périurbanisation en région parisienne et à la diversité des sociétés périurbaines et de leurs évolutions dans ce secteur. On a inclus dans l'analyse les unités urbaines, qu'il s'agisse des franges de l'agglomération parisienne ou d'unités urbaines isolées, à la fois parce qu'elles constituent les horizons principaux des mobilités quotidiennes des périurbains, les points de départ ou d'arrivée de leurs migrations résidentielles, et parce que leur évolution démographique, la part relative qu'elles prennent dans la croissance de l'offre de logement y compris pavillonnaire, nous renseignent sur les rythmes et les inflexions de l'étalement urbain aux portes du pôle parisien.

Rappelons que dans une zone qui comptait en 2006 3,7 millions d'habitants répartis dans 1299 communes, les couronnes périurbaines de Paris et des pôles urbains secondaires, telles qu'elles ont été délimitées par l'INSEE¹², regroupaient, dans 1022 communes¹³, 1 million d'habitants (soit 28 % de la population de la zone sur les 4/5 de sa superficie). En comparaison, les communes appartenant à l'espace rural, situées hors de l'influence forte de pôles urbains en termes de déplacements domicile-travail, sont quasiment absentes de l'espace étudié (51 communes, rassemblant en 2006 moins de 1 % de la population). Au sein de l'espace périurbain de l'ouest francilien, les communes urbaines (au sens de l'INSEE) représentent 15 % du nombre des communes classées comme périurbaines (157 sur 1022 communes périurbaines ou multipolarisées, soit 1 commune sur 6,5), mais regroupaient en 2006, la moitié de leur population soit un peu plus d'1/2 million d'habitants et 14 % de la population totale de la zone, soit une part équivalente à celle des communes périurbaines rurales, qui sont 5 fois plus nombreuses. Compte tenu de l'attractivité du bassin d'emploi parisien, un certain nombre d'unités urbaines petites et moyennes d'Île-de-France sont ainsi englobées dans la couronne périurbaine du pôle urbain parisien : c'est le cas, par exemple, de Rambouillet, Aubergenville ou Goussainville.

Au cours de quatre décennies de périurbanisation, la population de la zone s'est profondément transformée, qu'il s'agisse de l'effectif des habitants et de leurs modes d'implantation, de leur composition sociodémographique, ou de la portée et des destinations de leurs mobilités. L'évolution récente conduit en particulier à s'interroger sur le degré d'ancrage et l'insertion territoriale des ménages pavillonnaires qui se sont installés dans la zone durant cette période.

¹² Il s'agit de la délimitation sur la base des seuils (nombre d'emplois, destinations des navettes domicile-travail) issus du recensement de 1999. L'actualisation de la délimitation des unités urbaines en 2010 n'a été connue qu'en août 2011, celle des aires urbaines en novembre 2011. Dans l'ensemble du texte, sauf indication contraire, on utilisera donc la délimitation des unités urbaines et le zonage en aires urbaines réalisés à l'issue du recensement de 1999.

¹³ 830 communes appartenant à la couronne périurbaine d'un pôle urbain et 192 communes multipolarisées.

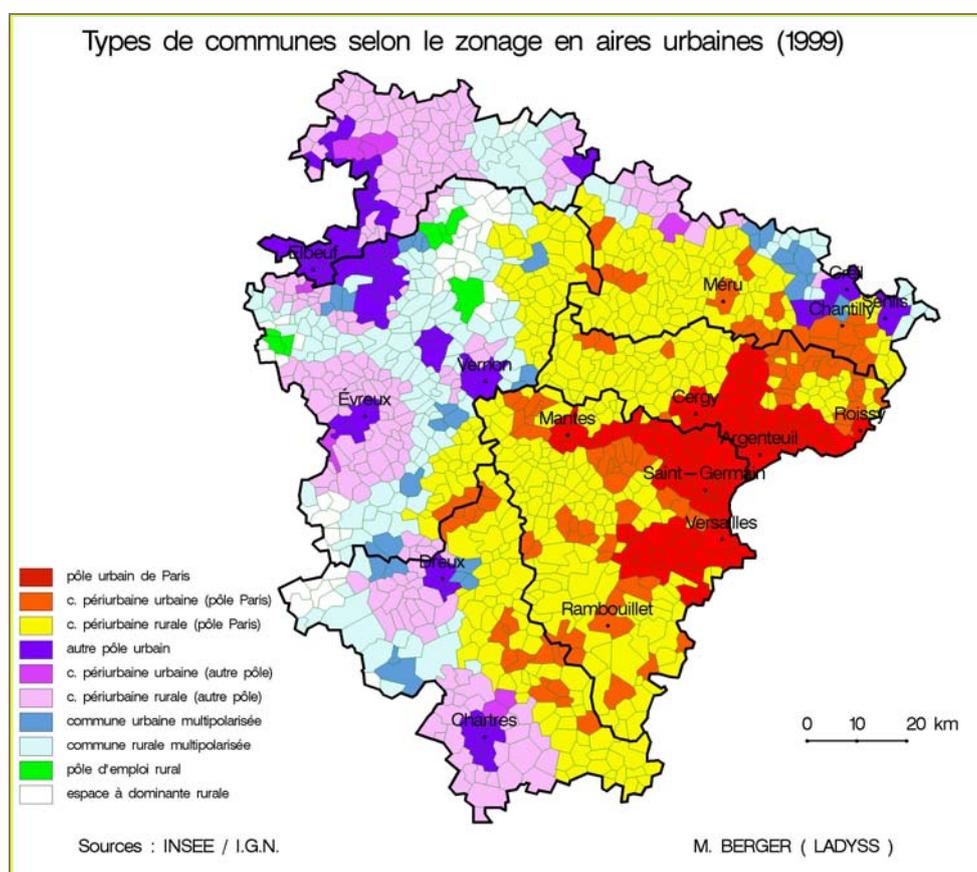
**Tableau 1 - Les types de communes en 1999 dans l'Ouest francilien
(Île-de-France et cantons voisins)**

Communes appartenant à :*	Nombre de communes		Population en 2006	
	effectif	%	effectif	%
Pôles urbains (1)	226	17,4	2 659 661	71,1
Couronnes périurbaines (2)	830	63,9	898 204	24,0
Espace multipolarisé (3)	192	14,8	146 230	3,9
Ensemble du périurbain (2+3)	1 022	78,7	1 044 434	27,9
dont communes urbaines	157	12,1	525 721	14,0
dont communes rurales	865	66,6	518 713	13,9
Espace à dominante rurale	51	3,9	36 626	1,0
dont pôles d'emploi rural	9	0,7	18 562	0,5
Ensemble des communes	1 299	100,0	3 740 721	100,0
Ensemble des communes rurales	907	69,8	536 776	14,3
Ensemble des communes urbaines	392	30,1	3 203 945	85,7
dont unité urbaine de Paris**	146	11,2	2 105 643	56,3
Départements 78+95	447	34,4	2 552 861	68,2
Hors Île-de-France	852	65,6	1 187 860	31,8

*dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

**partie de l'unité urbaine de Paris comprise dans les départements des Yvelines et du Val d'Oise.

**Carte 3 - Les types de communes en 1999 dans l'Ouest francilien
(Île-de-France et cantons voisins)**



a) Tassement de la périurbanisation ou poursuite de l'étalement ?

En près de quarante ans, entre 1968 et 2006, la population de l'ensemble de la zone d'étude s'est accrue d'1,4 millions d'habitants, soit 62 %. Plus d'un tiers des gains, soit près d'un demi-million d'habitants, ont été réalisés entre 1968 et 1975 : en même temps que la construction des grands ensembles collectifs se poursuivait, le démarrage du mouvement de construction pavillonnaire a été particulièrement précoce et ample dans les deux départements de l'ouest de la grande couronne francilienne, qui ont enregistré durant cette période un solde migratoire positif de 250 000 habitants, représentant le quart de la croissance de leur population entre 1968 et 2006. Bien que moins forte, la croissance est restée soutenue entre 1975 et 1990 (+ 650 000 habitants), où elle a gagné progressivement l'ensemble de la zone. De 1990 à 2006, soit une période d'une durée pratiquement équivalente, les gains ont été plus que divisés par deux (+ 287 000 habitants), témoignant d'un tassement de la croissance tant dans les unités urbaines, où le solde migratoire est devenu négatif, que dans leurs couronnes périurbaines, où il a été divisé par 5 par rapport à la période précédente (passant de près de 200 000 à moins de 35 000).

Mais les pics de croissance ne se sont pas produits aux mêmes dates dans l'ensemble de la zone, en fonction de la distance à Paris et du type de commune, comme le montrent le tableau 2 et l'ensemble des cartes figurant les taux de croissance annuels moyens et les soldes migratoires. Peut-on pour autant conclure à un tassement récent de l'étalement urbain, qui, après avoir gagné de proche en proche les franges franciliennes puis les cantons riverains du Bassin parisien proche, marquerait aujourd'hui le pas, au profit de tissus urbains plus denses, allant donc dans le sens de formes jugées plus durables ?

Pour réduire la marge d'incertitude liée en particulier aux changements récents des méthodes de recensement¹⁴, on a choisi de raisonner en agrégeant les périodes censitaires afin de comparer les évolutions enregistrées au cours de deux périodes de durées pratiquement équivalentes : entre 1975 et 1990 d'une part, de 1990 à 2006 d'autre part. Globalement, après 1990, les gains en effectifs sont au moins divisés par 2 par rapport aux quinze années précédentes, et les taux annuels de croissance par 3, dans les pôles urbains comme dans l'espace périurbain. Cependant la décélération est un peu moins forte dans les communes rurales périurbaines où les taux de croissance sont divisés par 2,5 (au lieu de 3, voire plus, dans les communes urbaines) et où les soldes migratoires, bien que faibles, demeurent positifs. Ce très fort ralentissement de la croissance affecte toutes les zones, quelle que soit leur distance à Paris, même si le déficit migratoire reste limité dans les cantons des départements bordiers de l'Île-de-France. Dans une région où le démarrage de la périurbanisation a été précoce (dès la fin des années 1960, dans l'ouest francilien), peut-on

¹⁴ Cf. P. LOUCHART, Note Rapide de l'IAU-Idf n°466 (avril 2009) : l'auteur relève les incertitudes pesant sur le recensement de 1999, qui a sous-évalué la population francilienne, et souligne qu'il n'existe pas de moyen d'évaluer l'importance de l'ajustement statistique selon les types de communes, et que « le risque est donc grand d'exagérer les tendances réelles à l'œuvre au sein des territoires ». Il propose de comparer plutôt les évolutions longues : 1975-1990 d'une part, 1990-2006 d'autre part, en soulignant qu'à des volumes annuels de croissance assez similaires en Île-de-France (+ 52 000/an entre 1975 et 1990, + 54 500/an entre 1990 et 2006) correspond un retournement spatial de la tendance (reprise au centre, dans un rayon de 20 km de Notre-Dame).

considérer que les communes des couronnes périurbaines ont atteint une certaine forme de *maturité démographique* ? Même si l'accroissement naturel de la population joue un rôle de plus en plus important dans l'espace périurbain, compte tenu de l'évolution de la structure d'âge de sa population, très peu de communes, y compris dans les cantons de l'ouest du Bassin parisien sous influence francilienne, connaissent encore des taux de croissance très élevés, « explosifs », dus essentiellement aux soldes migratoires très positifs liés à la construction de lotissements de dimension significative.

Tableau 2- Évolution de la population et du solde migratoire par zone et type de commune

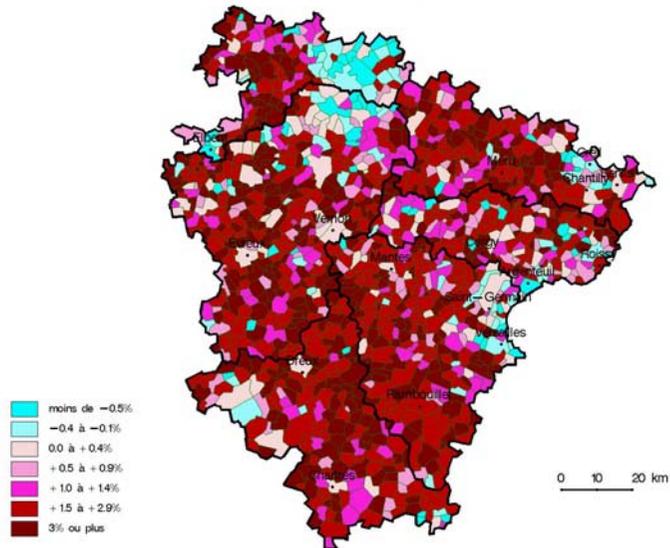
Communes classées selon le type* ou la distance à Paris	Nombre de communes	Évolution entre 1975 et 1990				Évolution entre 1990 et 2006			
		ensemble		solde migratoire		ensemble		solde migratoire	
		volume	taux annuel	volume	taux annuel	volume	taux annuel	volume	taux annuel
Pôles urbains (1)	226	396 519	1,16	49 044	0,14	168 144	0,41	- 205 365	-0,50
Couronnes périurbaines (2)	830	220 700	2,18	169 728	1,68	102 750	0,76	30 039	0,22
Espace multipolarisé (3)	192	30 604	1,77	24 160	1,40	14 437	0,65	4 820	0,22
Ensemble du périurbain (2+3)	1 022	251 304	2,12	193 888	1,64	117 187	0,75	34 859	0,22
dont communes urbaines	157	112 264	1,78	72 969	1,16	43 551	0,41	- 2 057	-0,03
dont communes rurales	865	139 040	2,52	120 919	2,19	73 636	0,96	36 916	0,48
Espace à dominante rurale	51	4 205	0,87	2 006	0,42	2 241	0,40	662	0,12
dont pôles d'emploi rural	9	1 206	0,46	- 431	-0,16	451	0,15	- 446	-0,15
Ensemble des communes	1 299	652 028	1,40	244 938	0,53	287 572	0,50	- 169 844	-0,30
Ensemble des communes rurales	907	142 039	2,48	123 356	2,15	75 426	0,95	38 024	0,48
Ensemble des communes urbaines	392	509 989	1,25	121 582	0,30	212 146	0,43	- 207 868	-0,42
dont unité urbaine de Paris**	146	333 350	1,25	61 744	0,23	148 612	0,46	- 160 595	-0,50
Départements 78+95	447	433 608	1,36	131 505	0,41	196 113	0,50	- 153 038	-0,39
Hors Île-de-France	852	218 420	1,49	113 433	0,77	91 459	0,50	- 16 806	-0,09
moins de 20 km de Paris	64	79 910	0,50	- 57 610	-0,36	58 388	0,32	- 98 770	-0,54
20-39 km	223	310 800	2,34	167 280	1,26	117 988	0,66	- 49 568	-0,28
40-59 km	302	91 560	1,56	42 299	0,72	39 280	0,53	- 16 913	-0,23
60-79 km	305	69 555	1,53	38 764	0,85	35 024	0,61	4 392	0,08
80-99 km	250	63 103	1,75	33 957	0,94	20 496	0,45	- 9 670	-0,21
100 km ou plus	155	37 100	1,20	20 248	0,66	16 396	0,44	685	0,02

*dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

**partie de l'unité urbaine de Paris comprise dans les départements des Yvelines et du Val d'Oise.

Carte 4 - Évolution de la population et du solde migratoire

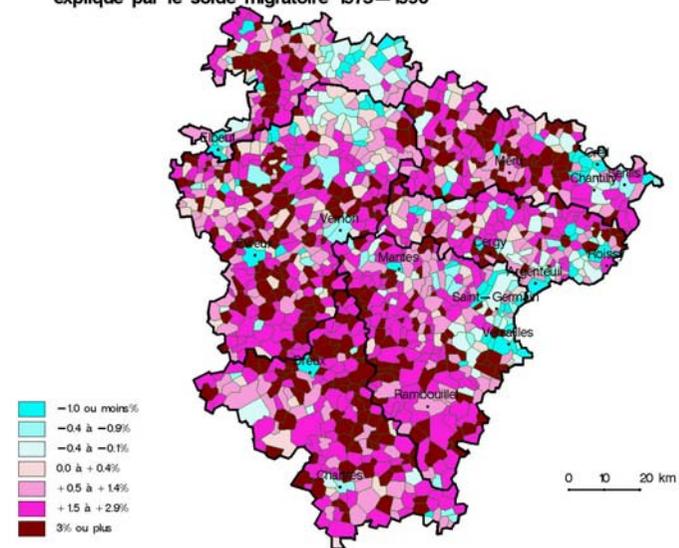
Taux annuel moyen d'évolution de la population 1975—1990



Sources : R.G.P. 1975 et 1990 / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

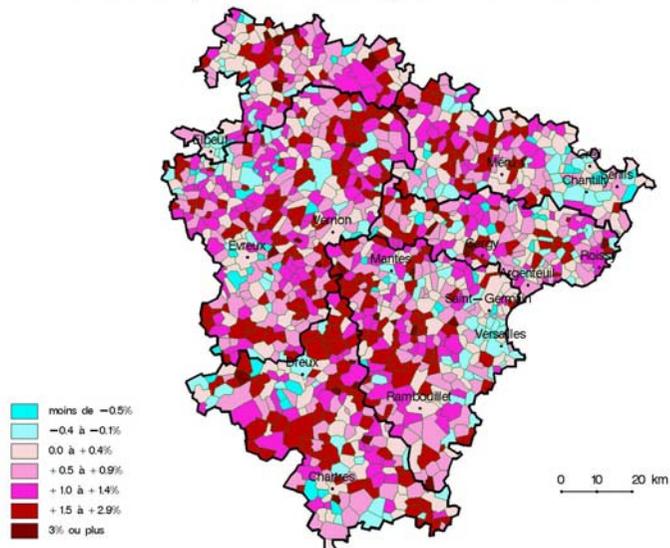
Taux annuel moyen d'évolution de la population expliqué par le solde migratoire 1975—1990



Sources : R.G.P. 1975 et 1990 / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

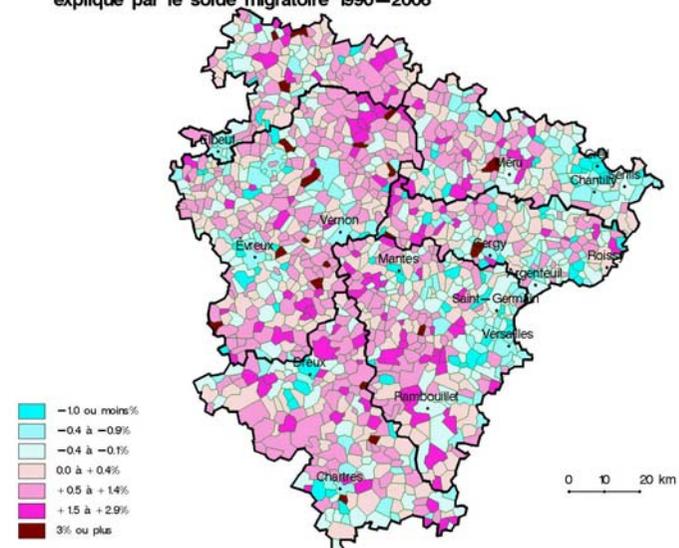
Taux annuel moyen d'évolution de la population 1990—2006



Sources : R.P. 1990 et 2006 / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

Taux annuel moyen d'évolution de la population expliqué par le solde migratoire 1990—2006



Sources : R.P. 1990 et 2006 / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

Toutefois, si on observe bien un ralentissement très net de la croissance de la population, le nombre de résidences principales continue à augmenter plus vite que celui des habitants, malgré le tassement de la construction neuve, et la part prise par les maisons individuelles dans l'augmentation de l'offre de logements ne fléchit pas sensiblement (tableaux 3 et 4). Ainsi, entre 1975 et 1990, alors que le nombre d'habitants a augmenté d'un quart dans l'ensemble de la zone, l'offre de logements s'est accrue d'un tiers (respectivement + 23 % et + 35 %) : on observe, dans tous les types de communes un écart d'environ 10 points entre l'indice d'évolution de la population et celui des résidences principales. Entre 1990 et 2006, l'offre de logement augmente deux fois plus vite que la population, et ceci s'observe dans toutes les zones. Le desserrement des ménages dans les logements se poursuit, et continue à alimenter l'étalement urbain, dans un contexte de vieillissement des sociétés périurbaines et de décohabitation des jeunes. La diminution de la taille moyenne des ménages est aussi sensible dans l'espace périurbain (où elle baisse de 3,12 habitants par logement en 1975 à 2,65 en 2006) que dans l'ensemble de la zone, même si elle reste nettement plus élevée que dans les franges les plus rurales ou les unités urbaines.

Tableau 3 - Évolution de la population et des résidences principales selon le type de commune

Communes classées selon le type* ou la distance à Paris	Indice d'évolution			
	1975-1990		1990-2006	
	population	résidences principales	population	résidences principales
Pôles urbains (1)	123	131	108	117
Couronnes périurbaines (2)	138	149	113	126
Espace multipolarisé (3)	130	140	111	125
Ensemble du périurbain (2+3)	137	148	112	126
dont communes urbaines	130	143	109	123
dont communes rurales	145	153	116	129
Espace à dominante rurale	114	126	106	119
Ensemble des communes	123	135	108	119
Ensemble des communes rurales	144	153	116	128
Ensemble des communes urbaines	121	133	107	118
dont unité urbaine de Paris**	120	132	108	117
Départements 78+95	122	134	108	118
Hors Île-de-France	125	138	108	121
moins de 20 km de Paris	108	120	105	112
20-39 km	142	154	111	125
40-59 km	126	138	109	120
60-79 km	126	137	110	123
80-99 km	130	145	107	120
100 km ou plus	120	133	107	120

*dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

** partie de l'unité urbaine de Paris comprise dans les départements des Yvelines et du Val d'Oise.

Certes l'augmentation du nombre de résidences fléchit très sensiblement, passant de 20 800 en moyenne par an entre 1975 et 1990 à 14 400 par an de 1990 à 2006, et il en est de même pour les maisons individuelles dont l'accroissement est divisé par deux (15 000 par an dans la 1^{ère} période, 7 800 entre 1990 et 2003). Mais la part des maisons individuelles dans l'accroissement de l'offre de logements reste très élevée : elles représentent 58 % du stock de résidences principales construites entre 1975 et 1989, et encore 54 % dans les constructions récentes (1990-2003).

Cependant, entre ces deux périodes, on observe dans tous les types de communes une diminution sensible de la part des pavillons dans les résidences principales construites récemment, particulièrement nette dans les couronnes périurbaines les plus denses et les plus proches du pôle urbain parisien. De plus, les trois quarts des pavillons récents ont été construits dans les communes aujourd'hui urbaines, et cette part tend à augmenter : les pôles urbains ont reçu 54 % des constructions de maisons individuelles entre 1975 et 1989, 57 % entre 1990 et 2003, cette tendance s'observant aussi dans l'unité urbaine de Paris. Au total, la distance moyenne à Paris de l'ensemble des résidences principales et des pavillons récemment construits n'augmente plus, ou peu (tableau 4-2) : le processus de densification affecte tous les types de communes, témoignant d'un freinage très net de l'étalement urbain.

Tableau 4 - Le parc de logements

Tableau 4-1. Le parc pavillonnaire et son évolution

Communes classées selon le type* ou la distance à Paris	Part des maisons individuelles (en 2006)			Part de la zone (en 2006)		
	dans les résidences principales	dans le stock de résidences principales construites		ensemble	construites	
		de 1975 à 1989	de 1990 à 2003		de 1975 à 1989	de 1990 à 2003
Pôles urbains	41,7	44,9	44,2	56,5	54,4	56,7
Couronnes périurbaines**	82,0	87,6	78,8	42,0	44,3	42,1
dont communes urbaines	69,6	77,8	64,7	18,4	20,3	17,3
dont communes rurales	95,2	97,9	92,3	23,6	24,0	24,8
Espace à dominante rurale	79,6	82,2	76,9	1,5	1,3	1,2
Ensemble des communes	53,1	57,7	54,5	100,0	100,0	100,0
Ensemble des communes rurales	95,1	97,6	92,3	24,4	24,7	25,5
Ensemble des communes urbaines	46,4	50,9	47,8	75,6	75,3	74,5
dont unité urbaine de Paris***	39,4	43,0	42,3	41,7	41,0	43,0
Départements 78+95	45,6	50,6	48,4	67,6	58,8	60,2
Hors Île-de-France	68,5	72,4	67,5	32,4	41,2	39,8
moins de 20 km de Paris	33,8	32,8	40,8	20,3	14,6	18,2
20-39 km	54,1	59,5	49,4	31,1	37,6	34,2
40-59 km	64,2	70,0	64,2	15,1	15,0	14,9
60-79 km	70,7	76,7	67,0	13,7	12,9	12,9
80-99 km	70,0	70,8	67,8	10,8	10,9	10,2
100 km ou plus	71,8	75,1	78,8	9,0	10,2	9,6

*dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

** ensemble des couronnes périurbaines et des communes multipolarisées.

***partie de l'unité urbaine de Paris comprise dans les départements des Yvelines et du Val d'Oise.

Dans un contexte de forte réduction de la construction, l'offre neuve de maisons individuelles a eu tendance à se localiser un peu plus souvent dans des communes urbaines plus denses et mieux équipées, ce qui en renchérit le coût et en restreint l'accès aux catégories les plus solvables. L'évolution des catégories socioprofessionnelles des ménages, en particulier des propriétaires de pavillons, témoigne bien de l'ampleur des transformations de la société périurbaine dans l'ouest francilien et aux marges de la région capitale.

Tableau 4-2. Évolution de la distance moyenne à Paris des résidences principales

Communes classées selon le type* ou la distance à Paris	Distance moyenne à Paris (en km)						
	ensemble des résidences principales				maisons individuelles (2006) ensemble	selon la période de construction	
	en 1975	en 1990	en 1999	en 2006		1975 à 1989	1990 à 2003
Pôles urbains	34,5	34,9	35,2	35,2	39,6	40,2	39,0
Couronnes périurbaines**	55,4	56,1	56,2	56,5	59,1	58,7	59,8
dont communes urbaines	45,4	45,7	45,9	45,9	47,2	46,7	46,9
dont communes rurales	67,4	67,7	67,6	67,8	68,3	68,8	68,7
Espace à dominante rurale	91,3	91,8	92,0	92,3	92,9	93,0	94,3
Ensemble des communes	40,1	41,0	41,4	41,5	48,6	49,0	48,5
dont communes rurales	68,5	68,6	68,5	68,7	69,2	69,5	69,4
dont unité urbaine de Paris***	20,4	21,3	21,5	21,5	22,7	24,6	23,4
dont autres unités urbaines	67,4	66,6	66,4	66,3	65,6	63,5	65,8
Départements 78+95	22,9	23,9	24,2	24,2	27,0	28,4	27,7
Hors Île-de-France	77,7	77,5	77,4	77,4	78,5	78,5	80,0

*dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

** ensemble des couronnes périurbaines et des communes multipolarisées.

***partie de l'unité urbaine de Paris comprise dans les départements des Yvelines et du Val d'Oise.

b) Les sociétés périurbaines de l'ouest parisien : un fort gradient selon la distance à Paris

L'ouest francilien et ses marges offrent toujours de forts contrastes dans la composition sociale des populations résidentes, même si le contexte parisien de métropolisation et de hausse des qualifications des emplois a conduit à une augmentation très importante des ménages de cadres au cours des dernières décennies. Dans l'ensemble de la zone, leur nombre s'est accru de près des 2/3, deux fois plus vite que celui de l'ensemble des ménages (tableau 5-1). Leur part est désormais équivalente à celle des ménages de professions intermédiaires et ceci se traduit par leur diffusion plus large dans l'espace régional. Ainsi, dans les couronnes périurbaines, leur effectif a été multiplié par 2 entre 1982 et 2006 (et même par 2,5 dans les communes rurales de ces couronnes, cf. tableau 5-4), conduisant à une valorisation rapide de certains segments du parc de logements.

Dans le même temps, la forte contraction des emplois industriels dans la vallée de la Seine aval et les villes moyennes du Bassin parisien proche se traduit par un recul de la part des ménages d'ouvriers, dont les effectifs diminuent de 20 % dans les pôles urbains, mais se maintiennent mieux dans les couronnes périurbaines, augmentant même légèrement dans leur partie rurale. Durant cette période, la part des ménages d'employés et de professions intermédiaires est restée stable : elle diminue un peu dans les pôles urbains mais augmente sensiblement dans les communes périurbaines et dans l'espace rural.

Enfin, le nombre de ménages de retraités a doublé et leur part s'accroît nettement, y compris dans le périurbain, même s'ils restent proportionnellement plus nombreux dans l'espace rural où ils représentent désormais un ménage sur trois. Mais leur composition varie beaucoup selon le type de commune et leur niveau d'équipement : les anciens cadres et professions intermédiaires sont nombreux dans l'agglomération parisienne et les communes urbaines des couronnes périurbaines, alors que les retraités modestes se concentrent dans des villes plus petites et les franges les plus rurales.

Même si les emplois localisés en grande couronne retiennent une très large part des actifs résidant dans la zone, la distance à Paris constitue toujours un facteur structurant des valeurs foncières et de la distribution des groupes sociaux, qu'il s'agisse de l'ensemble des ménages ou des propriétaires de pavillons (tableau 5-2). La moitié des ménages de cadres résident à moins de 25 km de Paris, soit 12 km plus près que les ouvriers. Parmi les propriétaires de pavillons, les cadres habitent en moyenne à 39 km de Paris, soit 10 km plus près que les professions intermédiaires et les employés, et 15 km plus près que les ouvriers.

La cartographie des combinaisons socioprofessionnelles communales à 4 dates successives met en évidence la progression des cadres depuis le début des années 1980 et leur diffusion dans l'ensemble de la couronne périurbaine proche de Paris (carte 2), la concentration des ouvriers et des retraités modestes aux marges de la région, l'implantation préférentielle des professions intermédiaires dans une zone comprise entre 30 et 60 km de Paris. En 1982, dans la moitié des communes, l'association entre ménages d'ouvriers et d'employés, actifs ou retraités, constituait le groupe le plus nombreux. Un quart de siècle plus tard, le nombre de communes où cadres et professions intermédiaires, actifs ou retraités, dépassent la moitié des ménages, a été multiplié par 2,5 (tab. 6-2 et 6-3).

Tableau 5 : les catégories socioprofessionnelles des ménages

5-1. Les catégories socioprofessionnelles des ménages 1982-2006

catégorie socioprofessionnelle des personnes de référence	part de la CSP (%) dans l'ensemble des ménages		indice d'évolution des effectifs 1982-2006
	1982	2006	
<i>ensemble des ménages</i>	100,0	100,0	137
exploitants agricoles	1,1	0,3	45
patrons industrie+commerce	5,7	4,2	101
cadres	13,8	17,0	169
professions intermédiaires	17,5	17,6	138
employés, pers. de service	12,3	12,8	142
ouvriers	26,7	16,8	86
<i>ensemble des retraités</i>	18,2	27,1	205
anciens cadres et prof. intermédiaires	3,6	9,4	188
anciens employés et ouvriers	11,8	14,9	134
autres non actifs	4,7	4,1	98

5-2. Distances moyennes et médianes à Paris selon la catégorie socioprofessionnelle des ménages

catégorie socioprofessionnelle des personnes de référence	distance à Paris (en km)*					
	ensemble des ménages				propriétaires de pavillons (2006)	
	moyenne		médiane		moyenne	médiane
	1982	2006	1982	2006		
<i>ensemble des ménages</i>	40,5	41,5	28,0	28,5	47,8	37,1
patrons industrie+commerce	42,4	42,3	29,7	30,0		
cadres	32,1	34,2	22,0	25,0	39,4	29,2
professions intermédiaires	37,3	40,3	26,4	28,2	48,8	38,9
employés, pers. de service	35,2	38,3	23,5	26,8	48,9	40,4
ouvriers	45,6	47,7	34,5	37,7	55,8	51,5
<i>ensemble des retraités</i>	44,4	43,7	31,2	30,5	49,0	39,2
anciens cadres et prof. intermédiaires	37,4	37,6	22,6	26,0		
anciens employés et ouvriers	44,7	46,1	32,3	34,5		

*distance à vol d'oiseau.

5-3. Part des différentes catégories socioprofessionnelles en 2006 selon le type d'espace

catégorie socioprofessionnelle des personnes de référence	pôles urbains		espace périurbain		espace à dominante rurale	
	agglomération parisienne	autres unités urbaines	communes urbaines	communes rurales	communes urbaines	communes rurales
patrons industrie+commerce	3,9	3,1	4,5	6,7	3,2	5,2
cadres	20,3	9,7	14,7	15,4	5,5	7,1
professions intermédiaires	18,2	15,2	17,6	18,2	12,0	12,3
employés, pers. de service	14,1	13,3	11,5	8,0	9,8	7,3
ouvriers	13,9	22,3	18,8	19,2	30,2	29,2
<i>ensemble des retraités</i>	25,5	30,3	29,0	28,0	34,7	32,1
anciens cadres et prof. intermédiaires	10,3	7,5	9,1	8,5	5,5	7,1
anciens employés et ouvriers	13,2	19,9	16,7	13,9	24,0	18,2

*délimitation 1999.

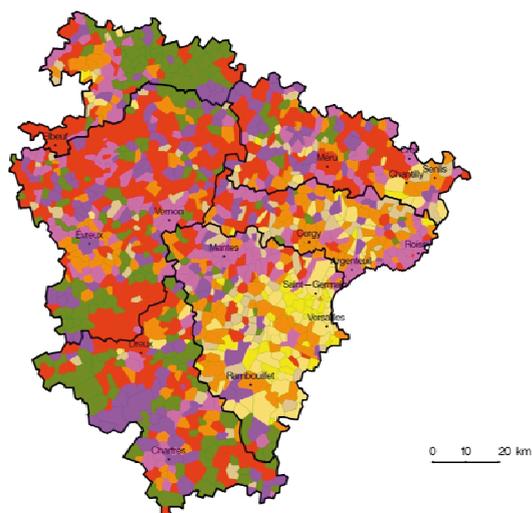
5-4. Indices d'évolution 1982-2006 du nombre de ménages selon la CSP et le type d'espace

catégorie socioprofessionnelle des personnes de référence	pôles urbains		espace périurbain		espace à dominante rurale	
	agglomération parisienne	autres unités urbaines	communes urbaines	communes rurales	communes urbaines	communes rurales
<i>ensemble des ménages</i>	133	130	145	157	131	145
cadres	160	157	181	241	156	266
professions intermédiaires	128	133	152	189	150	203
employés, pers. de service	131	148	175	192	177	235
ouvriers	80	84	90	109	100	122

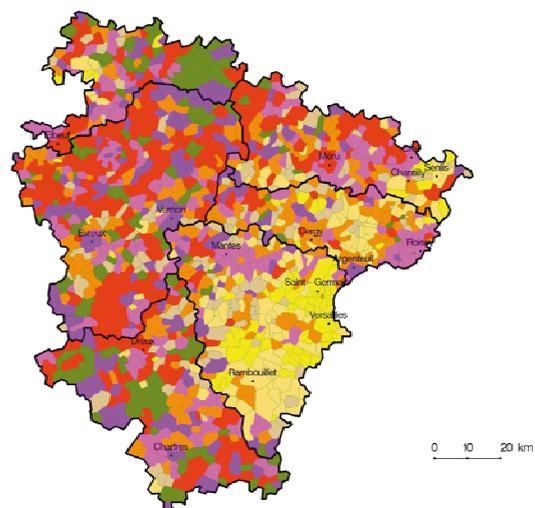
*délimitation 1999.

Carte 5 : Les combinaisons socioprofessionnelles communales dans l'Ouest de l'Île-de-France et le Bassin parisien proche (1982-2006)

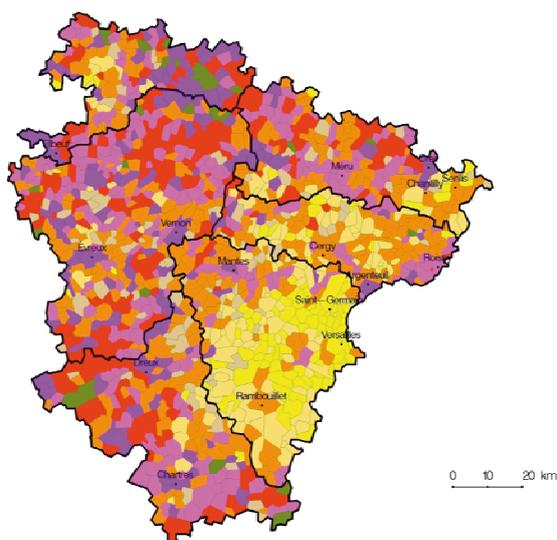
1982



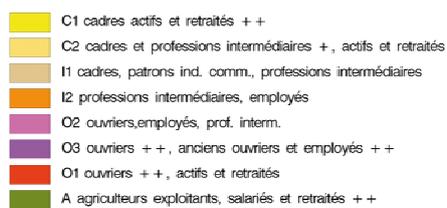
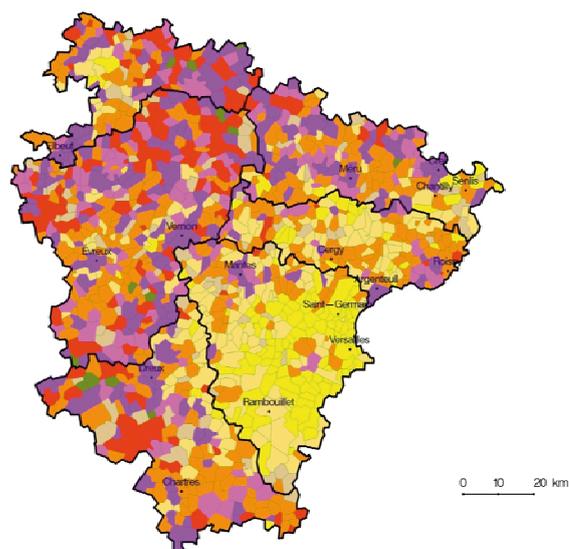
1990



1999



2006



**Tableau 6 - Les combinaisons socioprofessionnelles communales
dans l'Ouest de l'Île-de-France et le Bassin parisien proche**

**6-1. Classification ascendante hiérarchique sur les CSP des personnes de référence des ménages 1982-2006
Profils des 8 types (légende de la carte 5)**

types de commune catégories socioprofessionnelles (%)	Cadres1	Cadres2	Interm.1	Interm.2	Ouvriers1	Ouvriers2	Ouvriers3	Agri	Profil moyen
exploitants agricoles	1,0	1,1	3,3	2,3	3,3	2,6	4,6	16,2	3,6
ouvriers agricoles	0,6	0,5	1,4	0,7	1,6	0,7	1,7	2,9	1,2
anciens agriculteurs	0,3	0,3	1,6	0,7	1,9	0,9	2,1	8,6	1,7
patrons industrie et commerce	8,9	7,0	11,2	6,7	6,9	5,3	6,2	7,5	7,1
cadres, prof. intellectuelles sup.	33,2	22,5	17,5	12,1	6,1	8,2	7,8	6,3	12,6
professions intermédiaires	14,3	21,5	14,0	22,4	11,5	18,3	13,5	10,9	16,6
employés, personnels de service	7,0	8,4	5,0	9,6	5,8	9,7	7,0	5,6	7,6
ouvriers qualifiés	5,9	10,2	16,2	14,4	25,4	23,2	14,2	15,0	16,7
ouvriers non qualifiés	1,7	2,8	3,6	4,3	8,7	6,2	7,0	6,2	5,4
anciens patrons ind. et comm.	1,6	1,3	2,2	1,4	2,1	1,5	2,1	3,4	1,8
anciens cadres et prof. interm.	11,5	7,8	5,6	6,8	4,2	4,2	5,1	2,4	5,8
anciens employés et ouvriers	8,6	11,2	12,6	12,3	16,5	13,5	21,8	9,8	13,9
inactifs	3,1	3,1	3,1	3,8	4,0	3,4	4,3	4,0	3,7

6-2. Nombre de communes de chaque type à chaque recensement

Année	Type								Total
	Effectif*	Agri	Cadres1	Cadres2	Interm.1	Interm.2	Ouv.1	Ouv.2	
1982	203	40	96	98	195	321	171	175	1299
1990	124	77	126	132	228	290	182	140	
1999	24	103	154	93	359	195	237	134	
2006	13	138	216	90	363	141	131	207	
Total	364	358	592	413	1145	947	721	656	5196

*nombre de communes de chaque type, à chaque recensement.

6-3. Comparaison du type en 1982 et en 2006, pour chaque commune

Effectif*	Type en 2006(en ligne)									Total
	Agri	Cadres1	Cadres2	Interm.1	Interm.2	Ouv.1	Ouv.2	Ouv.3	Type en 1982 (en colonne)	
Agri	8	0	0	1	0	0	0	4		13
Cadres1	5	33	42	25	15	8	1	9		138
Cadres2	23	2	42	25	61	21	22	20		216
Interm.1	23	1	4	9	12	18	11	12		90
Interm.2	58	4	5	23	79	69	70	55		363
Ouv.1	34	0	1	5	5	58	8	30		141
Ouv.2	18	0	1	7	10	52	21	22		131
Ouv.3	34	0	1	3	13	95	38	23		207
Total	203	40	96	98	195	321	171	175		1299

*nombre de communes présentant cette combinaison. Les cases situées sur la diagonale du tableau indiquent l'effectif des communes n'ayant pas changé de type entre 1982 et 2006.

6-4. Part (%) des différents types de communes selon la distance à Paris (1982-2006)

	cadres (C1+C2)				prof. intermédiaires (I1+I2)				ouvriers, employés (O1+O2+O3)			
	1982	1990	1999	2006	1982	1990	1999	2006	1982	1990	1999	2006
<i>ensemble</i>	10,5	15,6	19,8	27,3	22,6	27,7	34,8	34,9	51,4	47,1	43,6	36,9
moins de 20 km	42,2	51,6	51,6	57,8	29,7	25,0	29,7	23,4	26,6	20,3	18,8	18,8
20-39 km	28,7	41,3	50,7	56,5	39,5	37,2	35,9	35,4	29,1	20,2	13,0	8,1
40-59 km	10,9	18,2	26,2	38,7	28,5	38,1	43,1	35,4	51,7	39,4	29,8	25,5
60-79 km	1,3	2,9	3,3	12,5	15,1	23,3	36,4	38,0	61,6	59,7	58,4	48,2
80-99 km	0,8	1,2	4,4	7,6	13,6	17,6	26,8	32,8	60,8	64,8	65,6	56,8
100 km ou plus	3,9	7,1	7,1	11,0	12,9	20,0	29,0	34,8	57,4	58,7	60,0	53,6

Les pourcentages se lisent en ligne : part de chacun des types dans l'ensemble des communes de la zone.

Le type Agri ne figure pas dans le tableau.

c) L'évolution de l'offre d'emplois et des mobilités domicile-travail

Les changements récemment intervenus dans la définition des actifs et des emplois au recensement (prise en compte plus large, depuis 2006, des activités occasionnelles), et les variations des taux de sondage dans les fichiers portant sur les mobilités domicile-travail rendent difficile une évaluation précise de l'évolution de l'offre d'emploi dans les communes de la zone comme des distances entre domicile et lieu de travail parcourues par les actifs qui y résident. On peut néanmoins observer que le taux d'emploi (rapport entre le nombre d'emplois offerts par la zone et le nombre d'actifs qui y résident) a cessé de se dégrader et que les distances parcourues par les actifs pour se rendre à leur travail ont nettement moins augmenté depuis les années 1990 et tendent aujourd'hui à se stabiliser.

Tableau 7 – L'évolution de l'emploi

**Tableau 7-1. Évolution du ratio emplois/actifs au lieu de résidence
dans l'Ouest de l'Île-de-France et le Bassin parisien proche***

	ratio emplois/actifs résidents				
	1975	1982	1990	1999	2006
<i>ensemble de la zone</i>	77	77	78	82	84
moins de 20 km	66	72	78	87	91
20-39 km	74	73	75	79	81
40-59 km	86	80	76	77	76
60-79 km	96	93	89	93	94
80-99 km	96	93	90	93	94
100 km ou plus	82	76	74	73	75
unité urbaine de Paris	68	73	78	86	89
autres pôles urbains	103	109	111	115	119
espace périurbain	78	66	60	60	57
dont communes urbaines	88	79	73	73	73
dont communes rurales	66	51	46	46	41
espace à dominante rurale	96	95	104	99	100

Sources : RGP 1975 (1/5), 1982, 1990, 1999 (1/4), 2006 (expl. compl.).

*selon la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

Alors que le ratio emplois/actifs résidents dans l'espace périurbain n'avait cessé de se dégrader dans les années 1970, avec l'arrivée massive de ménages constitués pour l'essentiel de couples biactifs et la forte rétraction des emplois agricoles, la situation se stabilise, puis se redresse depuis les années 1990 : pour une part du fait de l'arrivée à l'âge de la retraite des premiers périurbains, pour l'essentiel parce que l'offre d'emploi s'est accrue et diversifiée localement, à la fois dans les communes périurbaines et dans les pôles en croissance situés

aux franges de l'agglomération parisienne. De fait, l'amélioration du taux d'emploi a concerné aussi bien les communes urbaines appartenant aux franges de l'agglomération parisienne, dans un rayon de 40 km de Notre-Dame, que les autres pôles urbains (tableau 7a). Le nombre d'emplois offerts y a augmenté 2 fois à 2 fois et demi plus vite durant cette période que celui des actifs résidents, le taux d'emploi y a gagné près de 20 points. Dans l'espace périurbain, si l'écart entre emplois et actifs résidents n'a pas cessé de croître dans les communes rurales (où l'offre d'emplois est aujourd'hui inférieure de plus de moitié au nombre d'actifs résidents), la stabilisation s'amorce dès 1990 dans la partie urbaine, où le taux d'emploi s'établit depuis lors autour de 73 %.

**Tableau 7-2. Évolution des emplois
dans l'Ouest de l'Île-de-France et le Bassin parisien proche 1982-2006***

	ensemble des emplois			emplois présents		
	1982-1990	1990-1999	1999-2007	1982-1990	1990-1999	1999-2007
<i>ensemble de la zone</i>	114	108	110	118	112	116
moins de 20 km	114	108	114	113	110	119
20-39 km	123	113	110	132	113	115
40-59 km	108	105	107	110	114	116
60-79 km	109	102	104	114	109	114
80-99 km	108	107	107	114	114	111
100 km ou plus	102	103	115	115	116	122
unité urbaine de Paris	119	110	112	121	111	117
autres pôles urbains	105	102	108	110	109	116
espace périurbain et rural	107	108	107	116	115	115
dont communes urbaines	106	106	108	115	112	117
dont communes rurales	109	112	105	117	122	113

Sources : RGP 1975 (1/5), 1982, 1990, 1999 (1/4), 2006 (expl. compl.).

*selon la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

Il faut aussi souligner que même si elles restent très déficitaires en emplois, les couronnes périurbaines bénéficient de l'amélioration de l'offre à proximité et de l'évolution polynucléaire du système urbain francilien : la montée en puissance de pôles d'emplois, en particulier ceux des villes nouvelles de Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, aux marges de l'agglomération, contribue à limiter l'augmentation des distances domicile-travail des pavillonnaires périurbains. Ainsi, la proportion de déplacements vers le centre du pôle urbain (Paris et la Petite couronne) diminue. De même, on observe un rattrapage significatif de l'emploi présentiel (créé par l'ensemble des activités contribuant à la production de biens et de services visant la satisfaction des personnes résidant dans la zone) dans les couronnes périurbaines : il représente en 2007 58 % des emplois dans l'espace périurbain, soit un gain de 10 points en 25 ans. Dans l'ensemble des communes périurbaines et rurales, depuis le début des années 1980, l'emploi présentiel a augmenté deux fois plus vite (+54 %) que l'offre totale d'emplois (+25 %), et plus vite que la population résidente (+31 %), contribuant à une meilleure desserte de proximité. Tout comme le desserrement des emplois vers la périphérie

de l'agglomération, la diffusion des emplois présents dans les couronnes périurbaines a sans doute contribué à limiter l'augmentation des distances des navettes domicile-travail, y compris pour les pavillonnaires résidant dans les couronnes périurbaines (cf. tableau 8a).

Tableau 8 - Les navettes des actifs résidant

dans l'Ouest de l'Île-de-France et le Bassin parisien proche*

Tableau 8-1. Ensemble des actifs et propriétaires de pavillons

	1975	1990	2006
<i>ensemble des actifs</i>			
% d'actifs travaillant dans leur commune de résidence	35,0	24,8	22,6
% de navettes de 15 km ou plus	20,9	29,3	32,4
distance médiane domicile-travail	4,4	7,6	8,9
distance moyenne domicile-travail	9,4	12,6	13,7
<i>propriétaires de pavillons</i>			
% d'actifs travaillant dans leur commune de résidence	28,4	19,3	17,6
% de navettes de 15 km ou plus	25,9	35,3	38,1
distance médiane domicile-travail	5,9	9,6	10,8
distance moyenne domicile-travail (ensemble des actifs)	11,2	14,9	15,8
dont hommes	12,1	16,7	17,8
dont femmes	9,5	12,6	13,6
<i>propriétaires de pavillons selon la CSP</i>			
cadres		19,0	19,2
professions intermédiaires		16,3	16,5
employés		13,9	13,6
ouvriers		13,0	14,8

Sources : RGP 1975 (1/5), 1990 (1/4), 2006 (expl. compl.).*Déplacements de moins de 250 km mesurés à vol d'oiseau entre les chefs-lieux de commune de résidence et de travail.

Tableau 8-2. Selon le type de commune de résidence et sa distance à Paris

Type de communes**	distance moyenne					distance médiane				
	1975	1982	1990	1999	2006	1975	1982	1990	1999	2006
unité urbaine de Paris	9,5	10,1	11,1	11,1	11,4	6,9	7,7	8,5	8,2	8,7
autres pôles urbains	7,0	8,2	11,0	12,0	13,4	1,7	2,1	2,9	3,0	3,5
espace périurbain*	11,0	13,9	16,7	17,4	18,4	3,9	6,9	9,7	11,1	12,6
dont communes urbaines	11,1	13,2	16,0	16,8	17,6	3,6	6,1	9,9	11,6	12,8
dont communes rurales	10,9	14,6	17,5	17,9	19,2	4,3	7,2	9,7	10,9	12,4
espace à dominante rurale	7,2	8,8	11,5	14,3	15,8	1,7	1,7	3,3	5,0	7,5
distance à Paris de la résidence										
moins de 20 km	8,7	8,9	9,6	9,7	9,8	7,3	7,9	8,4	8,0	8,4
20-39 km	11,4	12,4	13,4	13,2	13,5	6,6	8,4	9,9	9,6	10,2
40-59 km	10,6	13,7	17,0	18,0	18,9	2,3	4,1	8,4	10,7	12,6
60-79 km	8,8	11,4	16,1	17,6	19,8	1,6	1,7	3,8	6,2	8,7
80-99km	6,9	9,2	12,1	13,0	14,4	1,7	2,2	3,6	5,0	6,0
100 km ou plus	7,2	8,7	10,4	11,4	12,8	3,3	3,9	5,2	6,4	7,1

Sources : RGP 1975 (1/5), 1982, 1990, 1999 (1/4), 2006 (expl. compl.).*Déplacements de moins de 250 km mesurés à vol d'oiseau entre les chefs-lieux de commune de résidence et de travail. **Selon la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

Certes la proportion d'actifs travaillant dans leur commune de résidence continue à diminuer, les distances moyennes et médianes des navettes et la part des trajets de 15 km ou plus à augmenter, mais depuis 1990, le ralentissement est très sensible. Ainsi, parmi les propriétaires de pavillons, on observe pour tous les groupes socioprofessionnels sauf les ouvriers, une stabilisation des distances moyennes des navettes¹⁵. La faible augmentation globale observée serait donc pour une part l'effet du changement social au sein des pavillonnaires, les actifs les plus qualifiés, aux compétences plus spécialisées, effectuant toujours des déplacements plus longs. Mais elle tient aussi au fait que la proportion de déplacements vers le centre du pôle urbain parisien (Paris et Petite couronne) tend à diminuer au profit de destinations situées en Grande couronne, aussi bien pour les actifs des deux départements franciliens que pour ceux qui résident au-delà des limites de la région. Ainsi, la distance moyenne des navettes des actifs résidant dans les cantons du Bassin parisien et travaillant en Île-de-France est passée de 46,3 km en 1990 à 43,3 en 2006, la distance médiane de 43,4 à 39,6.

Tableau 9 - Les lieux de travail des actifs

résidant dans l'Ouest de l'Île-de-France et le Bassin parisien proche

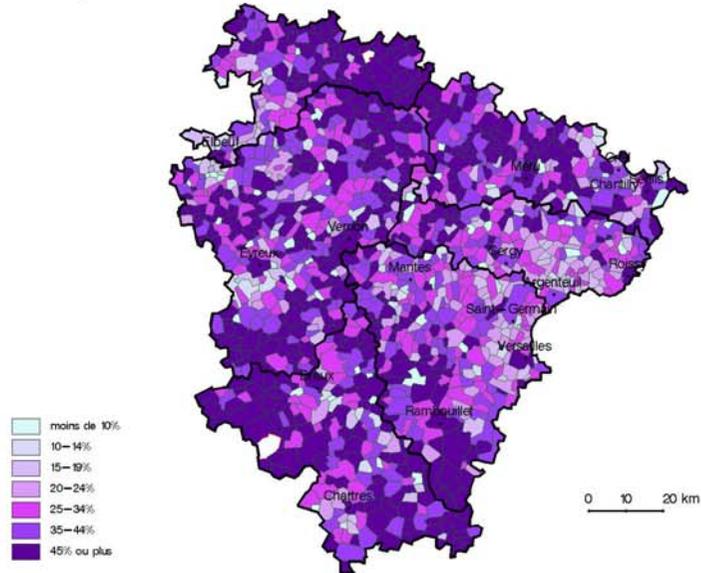
zone de résidence	zone du lieu de travail (en %)					
	Paris		Petite Couronne		Grande couronne	
	1982	2006	1982	2006	1982	2006
Yvelines+Val d'Oise	21,3	16,2	18,6	20,7	57,0	61,5
autres départements	4,5	5,6	2,6	4,6	4,6	14,3
<i>ensemble de la zone</i>	<i>16,3</i>	<i>12,7</i>	<i>13,8</i>	<i>15,5</i>	<i>41,0</i>	<i>46,2</i>

De plus, une part croissante de la mobilité résidentielle des pavillonnaires s'effectuant désormais dans des territoires de proximité, les déménagements se traduisent moins souvent par une augmentation importante des distances domicile-travail. À une période d'explosion des distances parcourues dans les années 1970 et 1980 succède donc une phase d'augmentation nettement plus faible des trajets, dans un contexte de développement des pôles d'emploi périphériques, de croissance de l'emploi présentiel, et de densification des tissus résidentiels périurbains. Les actifs les plus qualifiés, ceux dont les navettes sont en moyenne les plus longues et dont l'effectif croît le plus vite dans l'ouest francilien, sont aussi ceux qui ont eu les capacités financières leur permettant de rester plus près des pôles d'emploi, au moment où la féminisation croissante de l'emploi des cadres freinait aussi la croissance des distances de leurs navettes.

¹⁵ Concernant les employés, la diminution des distances moyennes des navettes tient sans doute à la part croissante des emplois à temps partiel.

Carte 6 - Proportion d'actifs travaillant dans leur commune de résidence (1975-2006)

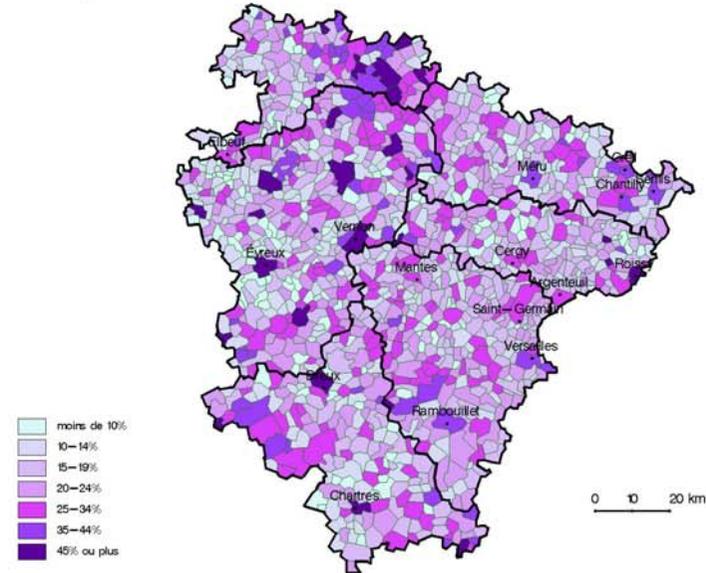
Proportion d'actifs travaillant en 1975 dans leur commune de résidence



Sources: R.G.P. 1975 (1/5) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

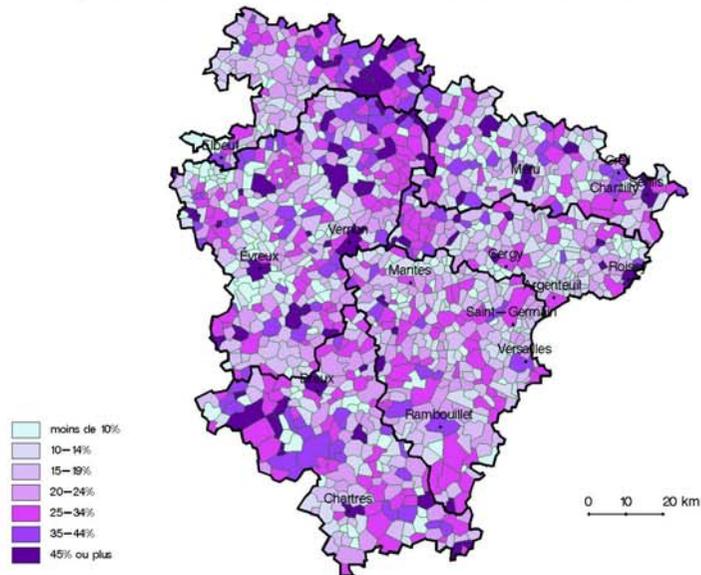
Proportion d'actifs travaillant en 1999 dans leur commune de résidence



Sources: R.G.P. 1999 (1/4) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

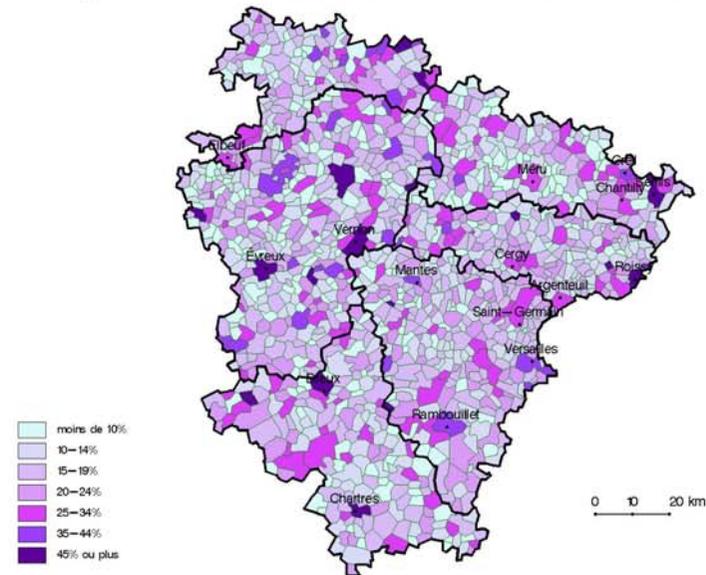
Proportion d'actifs travaillant en 1990 dans leur commune de résidence



Sources: R.G.P. 1990 (1/4) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

Proportion d'actifs travaillant en 2006 dans leur commune de résidence

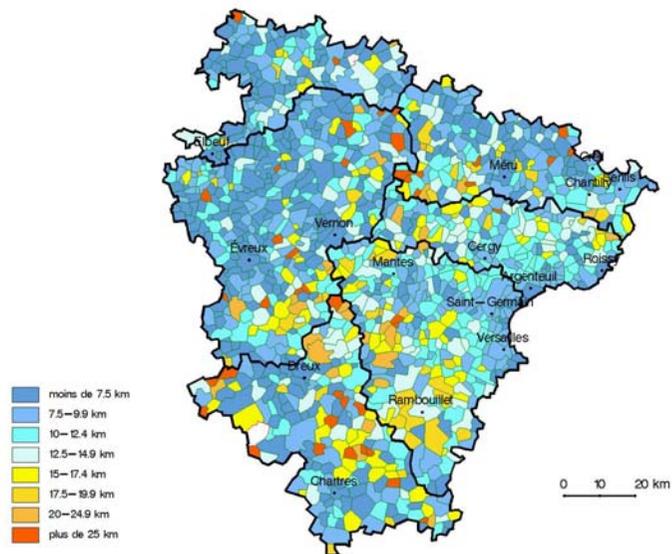


Sources: R.G.P. 2006 (comp) / I.G.N.

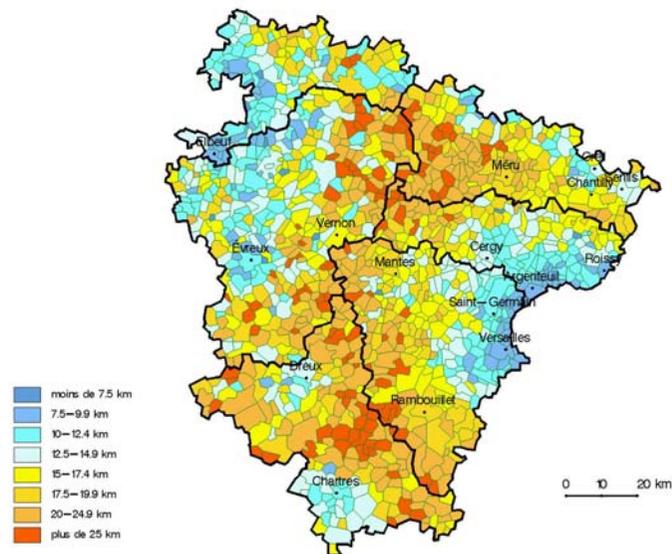
M. BERGER (LADYSS)

Carte 7 – Distances moyennes des navettes domicile-travail par commune (1975-2006)

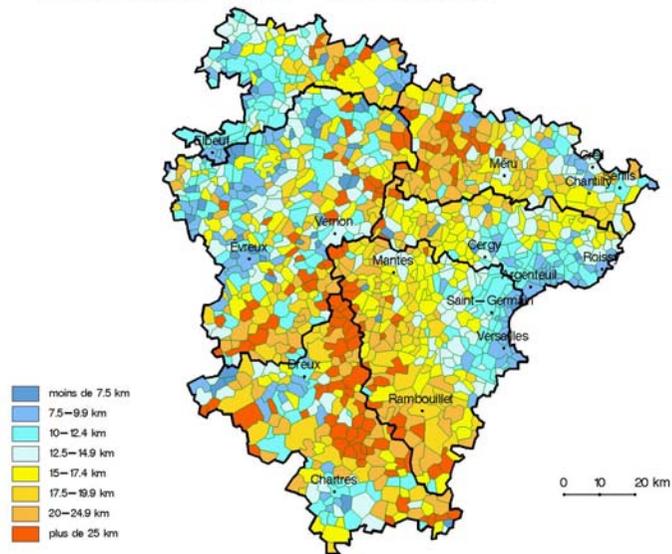
Distance moyenne domicile – lieu de travail 1975



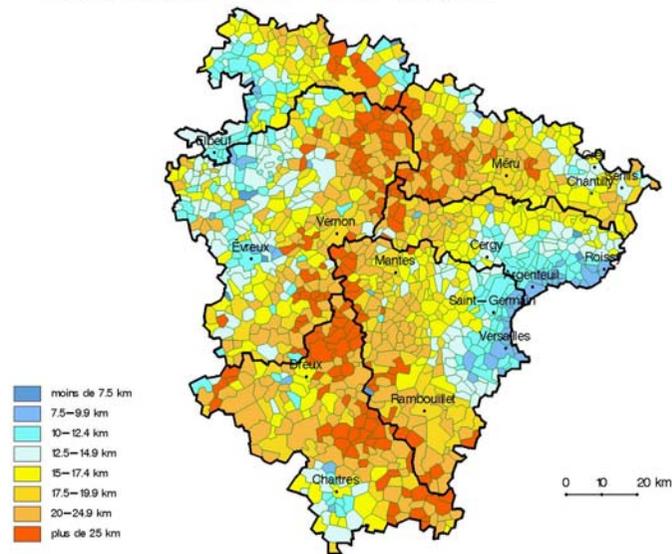
Distance moyenne domicile – lieu de travail 1999



Distance moyenne domicile – lieu de travail 1990

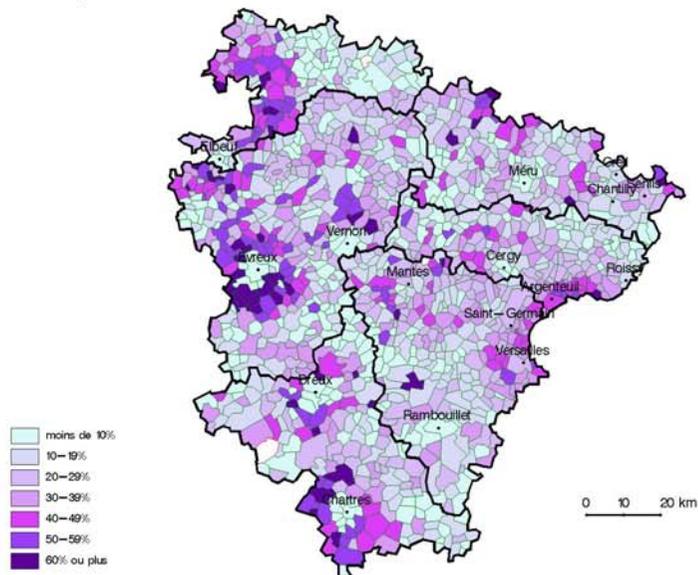


Distance moyenne domicile – lieu de travail 2006



Carte 8 – Proportion de navettes moyennes (5-14 km) 1975-2006

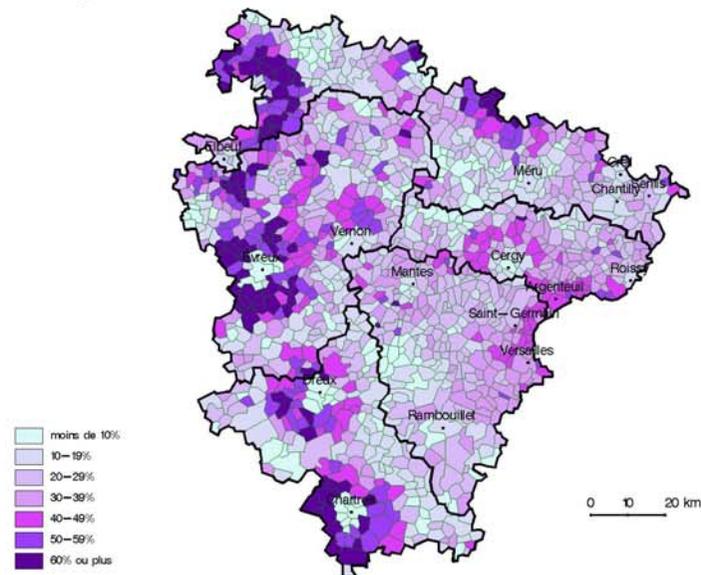
Proportion de navettes de 5 à 14 km en 1975



Sources: R.G.P. 1975 (15) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

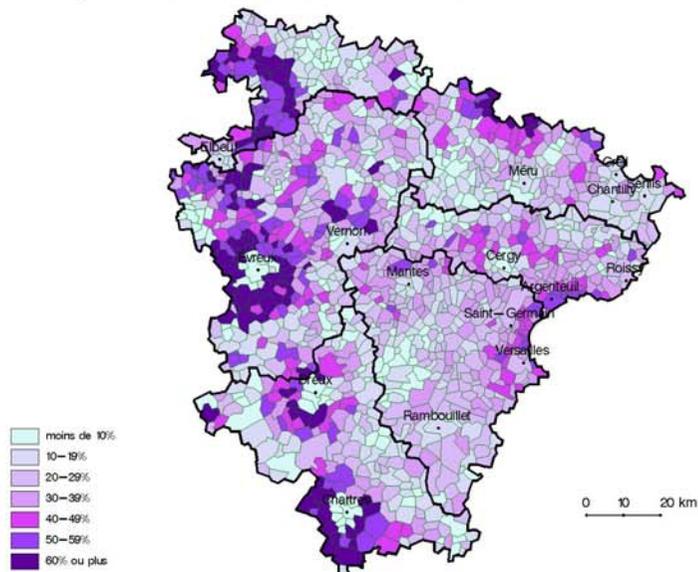
Proportion de navettes de 5 à 14 km en 1999



Sources: R.G.P. 1999 (14) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

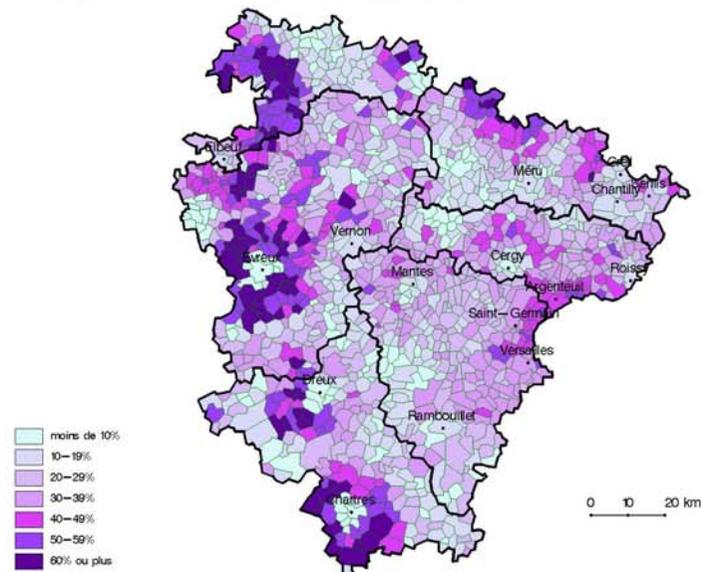
Proportion de navettes de 5 à 14 km en 1990



Sources: R.G.P. 1990 (14) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

Proportion de navettes de 5 à 14 km en 2006

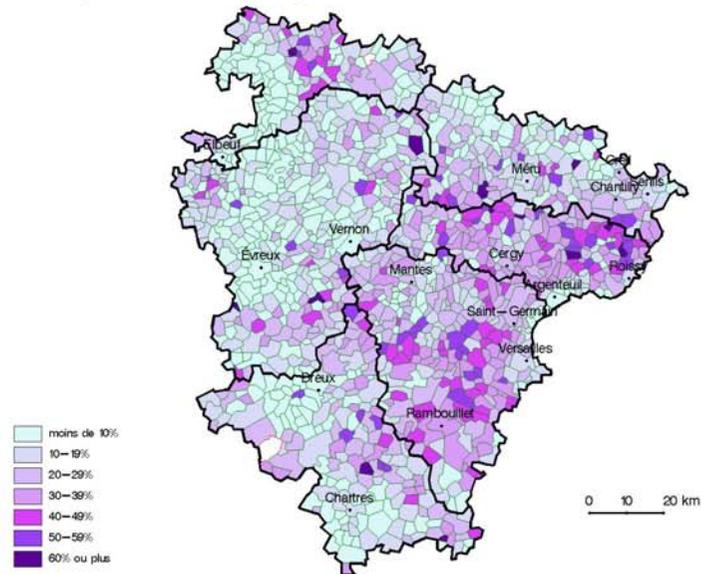


Sources: R.G.P. 2006 (comp) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

Carte 9 – Proportion de navettes longues (15 km ou plus) 1975-2006

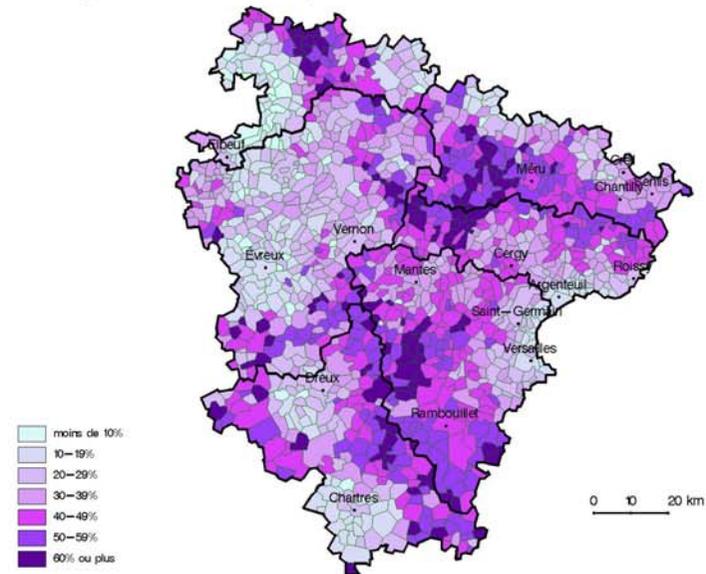
Proportion de navettes de plus de 15 km en 1975



Sources: R.G.P. 1975 (15) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

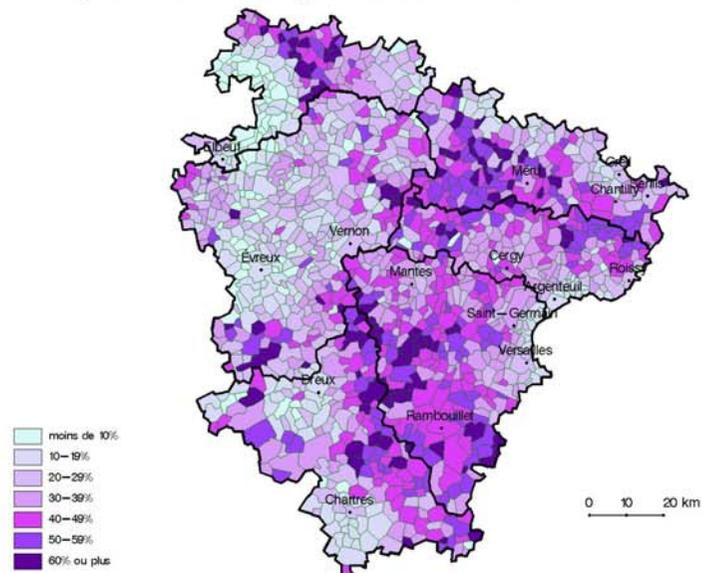
Proportion de navettes de plus de 15 km en 1999



Sources: R.G.P. 1999 (14) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

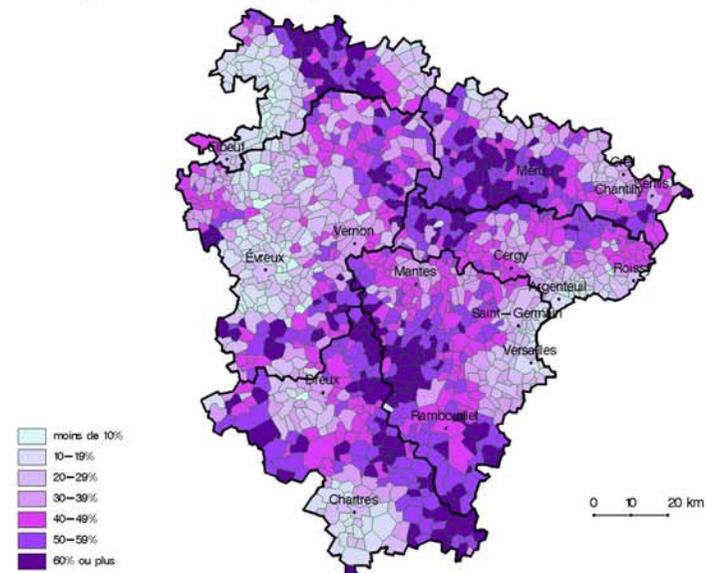
Proportion de navettes de plus de 15 km en 1990



Sources: R.G.P. 1990 (14) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

Proportion de navettes de plus de 15 km en 2006



Sources: R.G.P. 2006 (comp) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

d) Les mobilités résidentielles : des destinations plus proches ?

Plus de la moitié (53 %) des ménages résidant dans l'ouest francilien, et 8 ménages sur 10 dans les communes périurbaines sont aujourd'hui des pavillonnaires, dont près de 9 sur 10 sont propriétaires de leur logement. Ils sont donc relativement peu mobiles : selon le recensement de 2006, plus de 3/4 des propriétaires de pavillons (77 %) n'ont pas changé de logement au cours des 5 années précédant l'enquête, au lieu de 2 ménages sur 3 (64 %) pour l'ensemble des habitants de la zone. La comparaison des taux de mobilité avec ceux observés au cours des périodes précédentes est peu significative, y compris en se référant à des taux annuels, car la probabilité de déménager est plus faible du fait du raccourcissement de la période de référence (passant de 9 ans, entre 1990 et 1999, à 5 ans avec le nouveau recensement)¹⁶. On peut cependant penser que compte tenu de la diminution de l'offre neuve et du vieillissement des ménages¹⁷, la mobilité résidentielle tend à diminuer comme c'est le cas, dans un marché immobilier très tendu, pour l'ensemble des franciliens. En 2006, la moitié des propriétaires de pavillons de l'ouest francilien résidaient dans leur logement actuel depuis 15 ans ou plus.

S'il n'est pas possible de mesurer réellement l'évolution de l'ancrage des pavillonnaires de la zone dans leur logement, on peut cependant souligner que les déménagements tendent de plus en plus à s'inscrire dans des territoires de proximité (cf. les tableaux 10, 11 et 12). Ainsi, parmi les nouveaux installés dans les Yvelines ou le Val d'Oise au cours de la dernière période intercensitaire, 9 ménages sur 10 résidaient déjà en Île-de-France 5 ans auparavant : un sur 4 a changé de logement au sein de la commune qu'il habitait déjà, 4 sur 10 ont déménagé dans le même département. La mobilité interne à l'Île-de-France s'effectue essentiellement au sein de la Grande couronne d'où viennent plus des 2/3 des nouveaux installés en pavillon, alors qu'un ménage sur 5 a quitté Paris ou une commune de la Petite couronne. En 2006, parmi les propriétaires de pavillons nouveaux installés dans les cantons du Bassin parisien inclus dans la zone d'étude, plus de 2 sur 3 résidaient déjà dans le Bassin parisien, et parmi les originaires d'Île-de-France, plus des 2/3 viennent d'un département de la Grande couronne.

Au fil du temps, dans l'ensemble de la zone, le nombre des ménages venus de Paris et de la Petite Couronne s'amenuise, ceux qui résidaient déjà en Grande couronne sont de plus en plus nombreux, et la part des mobilités de proximité augmente : au cours de la dernière période intercensitaire, la moitié des nouveaux installés en pavillon ont emménagé à moins de 8,6 km de leur résidence principale précédente, un sur 4 à moins de 2,6 km, 4 sur 10 à moins de 5 km. Le raccourcissement des distances de déménagement est particulièrement sensible pour les cadres actifs qui accèdent à la propriété d'une maison individuelle : ils peuvent assumer l'élévation des coûts dans les couronnes les plus proches, et s'installent de plus en plus fréquemment dans le parc ancien, achetant des pavillons de l'entre-deux-guerres dans les communes de Grande couronne les mieux desservies par les transports en commun. De leur côté, dans un contexte de desserrement des emplois, les ménages ouvriers parviennent, malgré la flambée des prix qui les contraint à s'éloigner de plus en plus de Paris, à ne pas trop

¹⁶ Entre 1990 et 1999, 65 % des ménages propriétaires de pavillons n'avaient pas changé de logement, au lieu d'un ménage sur 2, pour l'ensemble des habitants de la zone.

¹⁷ L'âge moyen des propriétaires de pavillons dans la zone est passé de 51,6 ans en 1990 à 55,4 ans en 2006.

accroître leurs navettes domicile-travail lorsqu'ils deviennent propriétaires d'un pavillon. De même que la diminution des distances des mobilités résidentielles, la stabilisation relative des distances de navettes pour les nouveaux installés témoigne de la recherche d'ancrage dans des territoires de proximité, et sans doute d'une évolution vers des formes plus durables d'organisation de l'espace.

Mais le plafonnement des distances de mobilités, la recherche d'un ancrage dans des territoires de proximité, ne concerne pas seulement les ménages d'actifs. Il va de pair avec le vieillissement progressif des propriétaires de pavillons, en particulier dans les communes des couronnes périurbaines les plus proches, les premières touchées par la vague pavillonnaire dès la fin des années 1960. De 1990 à 2006, l'âge moyen des personnes de référence des ménages propriétaires de pavillons n'a cessé d'augmenter de 51,6 ans en 1990 à 55,4 ans en 2006, la part des ménages de 65 ans ou plus est passée d'un sur 5 à plus d'un sur 4 (20,7 % en 1990, 26,8 % en 2006). Les retraités constituent désormais plus d'un tiers (34,2 %) des propriétaires de maisons individuelles de la zone étudiée, au lieu de moins d'un quart (23,4 %) en 1982. Observe-t-on, dans l'évolution de leurs mobilités résidentielles, comme les horizons de leurs déplacements quotidiens, la même tendance à la recherche d'ancrages dans des territoires plus proches qui semble se dessiner parmi les actifs ?

Si le solde migratoire des départements de la Grande couronne, comme celui de l'Île-de-France, est très déficitaire pour les ménages de retraités, on est bien loin de l'image d'un espace pavillonnaire se vidant des populations âgées en quête d'une plus grande proximité des commerces et des services face aux difficultés de la mobilité automobile. Si la proportion des ménages pavillonnaires dont la personne de référence est âgée de 65 ans ou plus est aujourd'hui plus élevée dans les communes urbaines (25,6 % dans les communes appartenant à l'unité urbaine de Paris, 28,1 % dans les autres unités urbaines) que dans l'espace rural (21,6 %), ceci s'explique moins par des mobilités résidentielles à l'heure de la retraite que par les dates de construction et de peuplement du parc de maisons individuelles, plus récent dans les communes rurales. La part des ménages retraités et inactifs âgés parmi les propriétaires de pavillons s'accroît (de 28,7 % à 33,4 % entre 1990 et 1999), sans grand changement dans leur distribution spatiale. La stabilité observée dans la distribution spatiale des retraités pavillonnaires périurbains reflète bien l'impression d'ancrage et d'attachement à la maison individuelle, à la propriété, à un entourage social constitué souvent de longue date, qui ressort des enquêtes.

Le poids des maisons individuelles dans l'hébergement des retraités, y compris à des âges avancés, est considérable. Parmi les octogénaires, 6 ménages sur 10 sont des pavillonnaires, et près de la moitié d'entre eux (44 %) appartiennent à des ménages non motorisés, en particulier parmi les anciens employés et ouvriers. Les retraités les plus modestes habitent plus loin du centre de l'agglomération, dans les communes les moins équipées : ils sont surreprésentés dans les espaces peu ou pas desservis par les transports collectifs, où les services sont rares, alors que les pavillonnaires plus aisés résident plus souvent dans les communes urbaines et sont aussi plus motorisés. Inégalités sociales et inégalités spatiales se conjuguent et s'amplifient.

Tableau 10- Distances parcourues par les propriétaires de pavillons de l'ouest francilien lors d'un déménagement à l'intérieur de l'Île-de-France ou des départements voisins

période intercensitaire	distance moyenne	distance médiane	1 ^{er} quartile	3 ^{ème} quartile
1975-1982	22,5	9,5	2,3	25,7
1982-1990	35,3	10,0	2,9	28,1
1990-1999	42,1	10,2	3,0	28,8
2001-2006*	33,6	8,6	2,6	23,8

Sources : RGP 1982 et 1990 (1/4), 1999 (1/20), 2006 (expl. compl.).

*Ménages ayant emménagé au cours des 5 années précédant l'enquête.

Tableau 11- Les propriétaires pavillonnaires nouveaux installés dans l'Ouest francilien

	1975-1982	1982-1990	1990-1999	2001-2006*
<i>Origine des nouveaux installés</i>				
Paris	6,8	6,0	5,5	4,0
Petite couronne	16,0	15,0	13,1	11,2
Grande couronne**	41,4	45,4	45,4	49,9
Bassin parisien**	30,0	26,3	27,9	28,9
Reste de la France métropolitaine	4,0	5,1	5,8	4,1
Étranger, DOM-TOM	1,8	2,2	2,4	1,9
<i>Type de mobilité résidentielle</i>				
même commune	19,5	18,2	18,1	20,3
migration centrifuge***	52,7	55,2	53,1	53,0
migration centripète***	11,7	19,3	20,7	20,8
autre	16,1	7,3	8,1	6,0
<i>Type de commune de destination</i>				
commune rurale****	28,4	25,4	24,9	26,8
agglomération parisienne****	35,4	44,4	43,9	41,9
autre unité urbaine	36,2	30,2	31,2	31,3
<i>Distance de la résidence antérieure</i>				
moins de 5 km	36,4	35,3	34,6	38,2
5-14 km	24,6	24,4	24,8	25,4
15 km ou plus*****	39,0	40,3	40,6	36,3

Sources : RGP 1982 et 1990 (1/4), 1999 (1/20), 2006 (expl. compl.).

*ménages ayant emménagé au cours des 5 années précédant l'enquête de recensement.

**y compris les ménages mobiles intracommunaux.

***pour les ménages résidant déjà en Île-de-France ou dans le Bassin parisien.

****dans leurs délimitations au recensement correspondant (en 2006, délimitation 1999).

*****y compris hors Île-de-France.

Tableau 12- Les propriétaires pavillonnaires nouveaux installés: les échanges entre couronnes

<i>Origine des nouveaux installés</i>	1975-1982	1982-1990	1990-1999	2001-2006*
<i>Résidant en Île-de-France</i>				
Venus de Paris	8,2	7,2	6,6	5,1
Venus de Petite couronne	20,5	18,3	16,5	14,7
Venus de Grande couronne**	61,9	63,2	63,9	70,5
Venus du Bassin parisien	2,7	3,2	3,7	3,2
<i>Résidant dans le Bassin parisien</i>				
Venus de Paris ou de Petite couronne	14,6	13,9	11,4	8,0
Venus de Grande couronne	12,6	16,4	16,3	18,4
Venus du Bassin parisien**	68,3	64,0	65,8	68,2

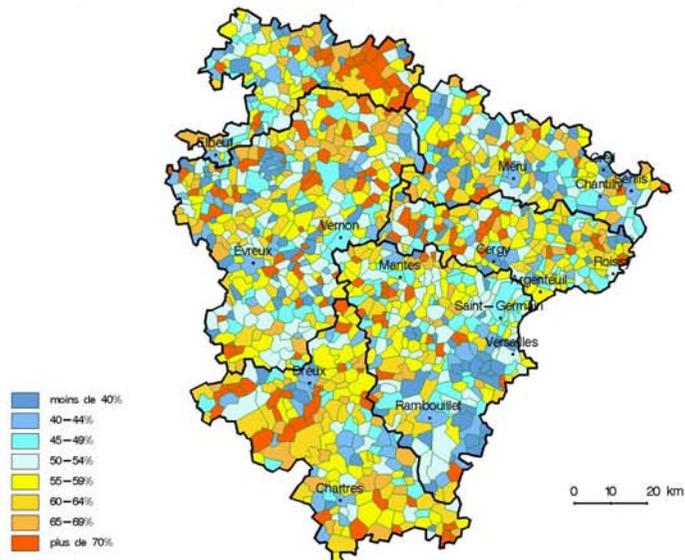
Sources : RGP 1982 et 1990 (1/4), 1999 (1/20), 2006 (expl. compl.).

*ménages ayant emménagé au cours des 5 années précédant l'enquête de recensement.

**y compris les ménages mobiles intracommunaux.

Carte 10 - Proportion de ménages n'ayant pas changé de logement*

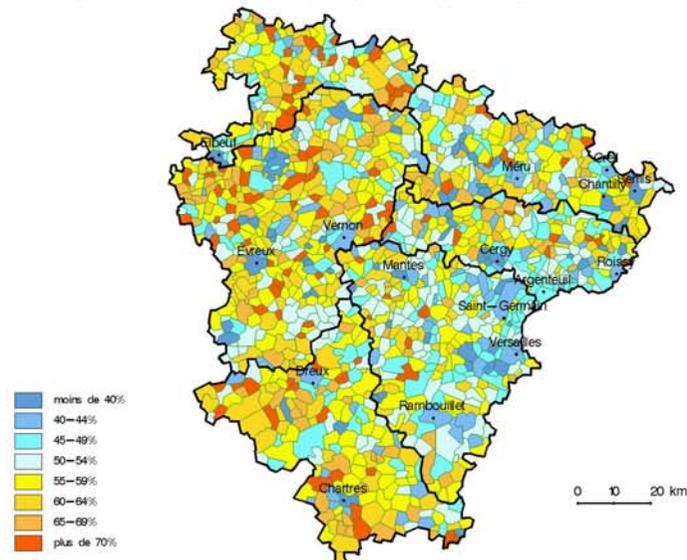
Proportion de ménages n'ayant pas changé de logement entre 1975 et 1982



Sources: R.G.P. 1982 (14) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

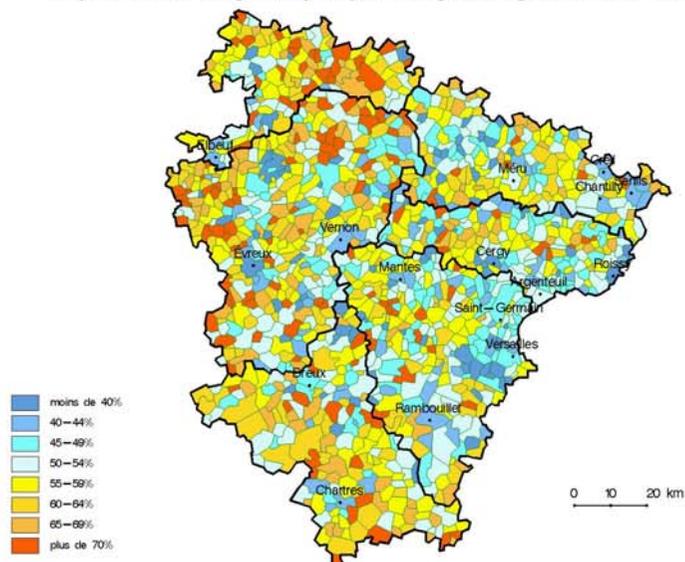
Proportion de ménages n'ayant pas changé de logement entre 1990 et 1999



Sources: R.G.P. 1999 (14) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

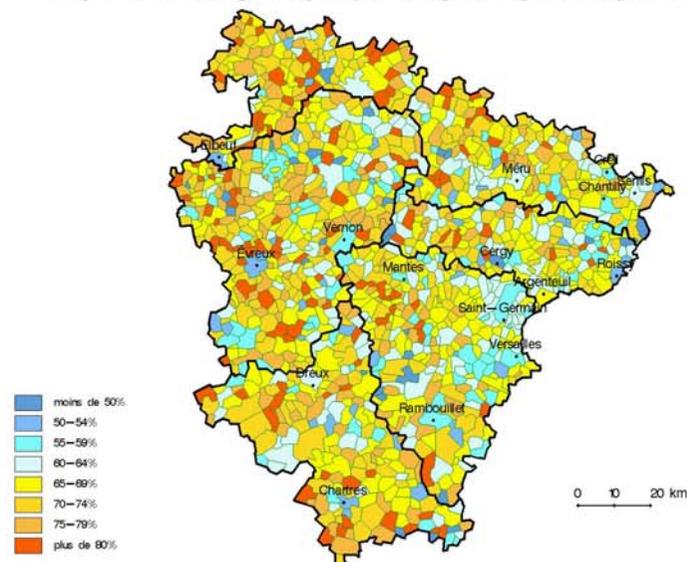
Proportion de ménages n'ayant pas changé de logement entre 1982 et 1990



Sources: R.G.P. 1990 (14) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

Proportion de ménages n'ayant pas changé de logement depuis 5 ans en 2006



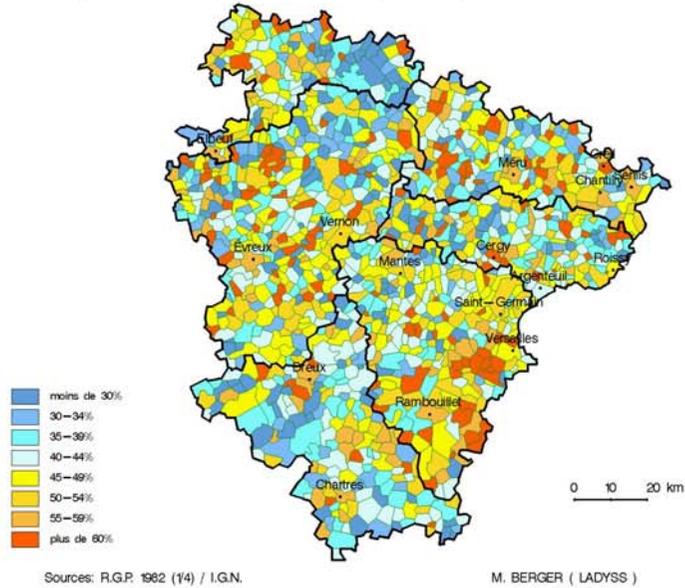
Sources: R.G.P. 2006(comp.) / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

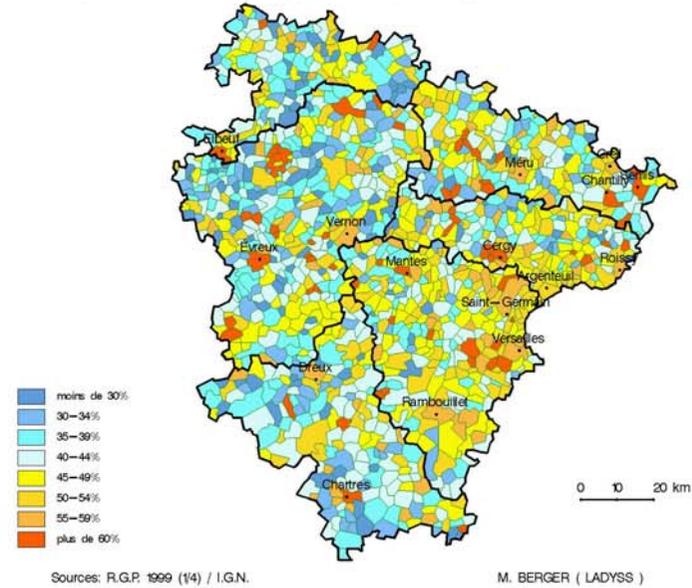
*En 1982, 1990 et 1999, il s'agit des ménages n'ayant pas déménagé dans l'intervalle intercensitaire. En 2006, de ceux qui n'ont pas changé de logement dans les 5 années précédant l'enquête.

Carte 11 - Proportion de ménages emménagés récemment*

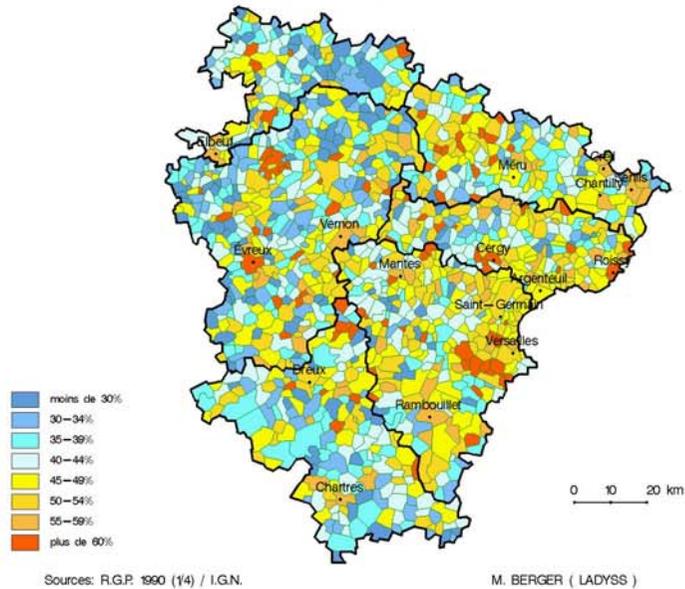
Proportion de ménages ayant changé de logement entre 1975 et 1982



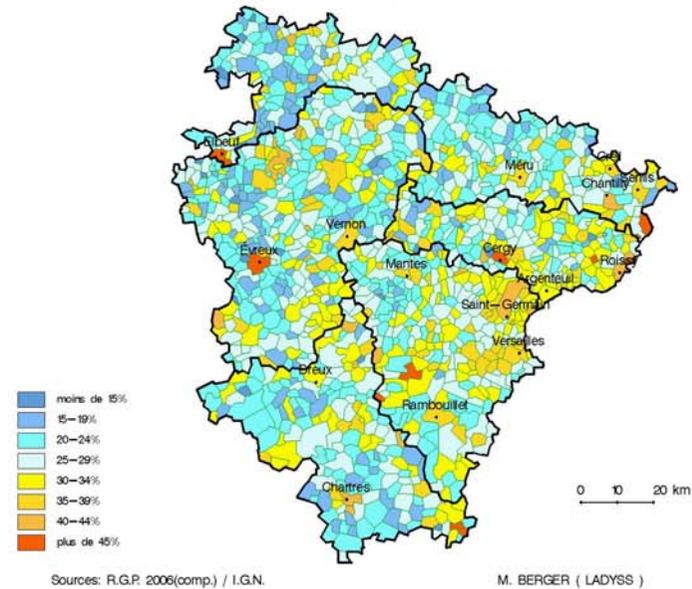
Proportion de ménages ayant changé de logement entre 1990 et 1999



Proportion de ménages ayant changé de logement entre 1982 et 1990



Proportion de ménages ayant changé de logement depuis 5 ans en 2006

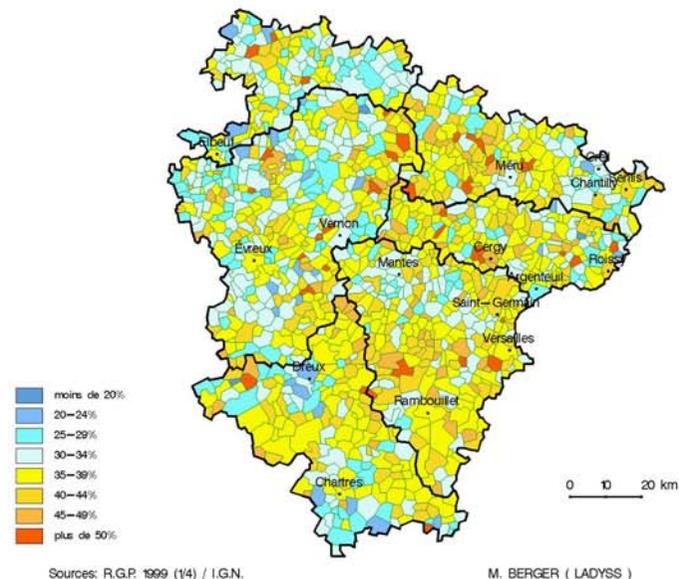
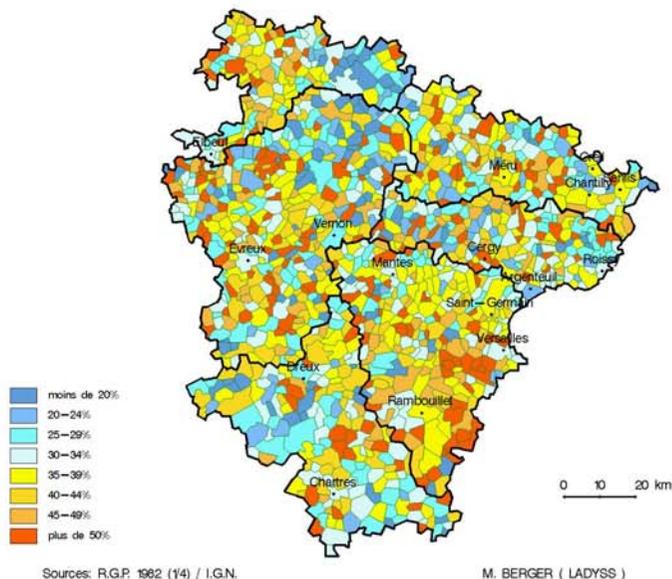


En 1982, 1990 et 1999, il s'agit des ménages ayant déménagé dans l'intervalle intercensitaire. En 2006, de ceux qui ont changé de logement dans les 5 années précédant l'enquête.

Carte 12 - Proportion de ménages ayant changé de commune de résidence*

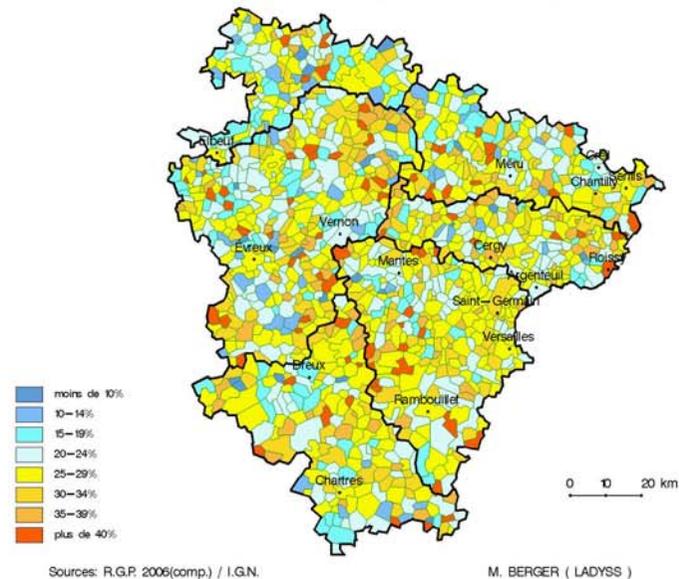
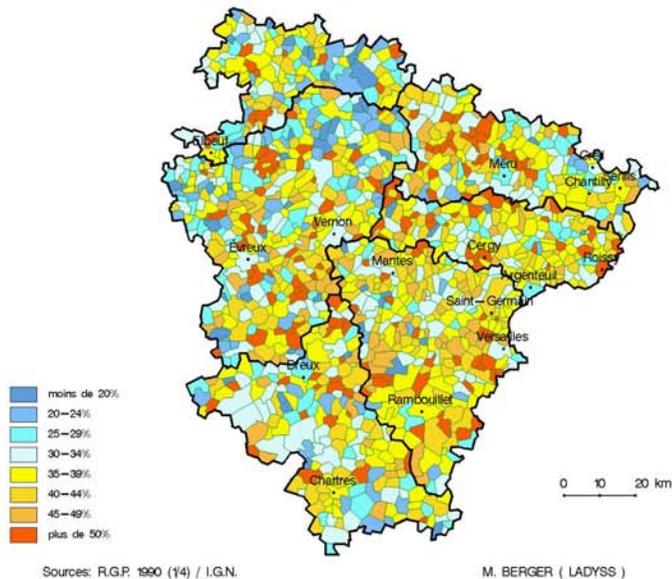
Proportion de ménages ayant changé de commune de résidence entre 1975 et 1982

Proportion de ménages ayant changé de commune de résidence entre 1990 et 1999



Proportion de ménages ayant changé de commune de résidence entre 1982 et 1990

Proportion de ménages ayant changé de commune depuis 5 ans en 2006



En 1982, 1990 et 1999, il s'agit des ménages ayant changé de commune dans l'intervalle intercensitaire. En 2006, de ceux qui ont changé de commune dans les 5 années précédant l'enquête.

Conclusion

L'ouest francilien et ses marges apparaissent donc comme une zone de périurbanisation relativement « ancienne », ayant atteint une certaine « maturité », tant du point de vue de l'évolution démographique que de celle des activités et de l'ancrage résidentiel des populations. Les couronnes périurbaines y comptent, à côté de communes urbaines de taille relativement importante et bien équipées en services mais situées dans l'orbite du pôle d'emploi parisien, un grand nombre de petites communes rurales : la moitié des communes périurbaines compte moins de 500 habitants, un tiers des périurbains de la zone vivent dans des communes de moins de 1 000 habitants. Les densités chutent très brusquement aux portes de l'agglomération parisienne, et la taille moyenne des communes rurales (dans leur délimitation en 1999) était, en 2006, inférieure à 600 habitants dans l'ensemble de la zone.

Si on s'intéresse à l'évolution de l'implantation de la population et des logements vers des formes plus durables, moins exigeantes en termes de consommation d'espace, d'énergie et d'extension des réseaux, on constate que le front d'urbanisation semble à peu près stabilisé dans l'ouest francilien et sur ses marges : 35 communes seulement, regroupant 37 000 habitants, sont devenues urbaines entre 1999 et 2007. La part prise par les pavillons dans les nouvelles constructions décroît sensiblement dans les communes périurbaines, et leur distance moyenne à l'agglomération parisienne, principal pôle d'emploi, n'augmente plus. On observe donc un très fort ralentissement de l'étalement urbain et un processus de densification sensible de la construction résidentielle, alors même que la taille des ménages diminue.

La part prise par les communes urbaines dans l'offre pavillonnaire tend elle aussi à augmenter, en particulier dans l'unité urbaine de Paris et dans les couronnes les plus proches. On ne saurait oublier que plus des 3/4 des maisons individuelles de la zone se localisent aujourd'hui dans des communes urbaines de toutes tailles. L'offre pavillonnaire a été et reste importante dans les deux villes nouvelles que compte l'ouest francilien, et la grande couronne de banlieue n'est pas uniquement synonyme de grands ensembles collectifs : le parc de maisons individuelles hérité de l'entre-deux-guerres y est important et tend à se valoriser fortement, et les pavillons représentent une part non négligeable des logements construits dans les trois dernières décennies. Les formes d'implantation de la population et les morphologies résidentielles dans l'ouest francilien ne se réduisent donc pas à une opposition simpliste entre l'urbain, dense et compact, et des communes rurales progressivement envahies par une marée pavillonnaire.

Même si la périurbanisation se poursuit, et si la part des maisons individuelles dans la construction neuve reste prépondérante, un certain nombre d'inflexions récentes semblent aller dans le sens d'une densification des tissus : la proportion de logements neufs en immeubles collectifs augmente sensiblement dans tous les types d'espaces. Toutefois, avec le vieillissement de la population et la décohabitation, le desserrement des ménages dans les logements s'accroît et le nombre de résidences principales s'accroît deux fois plus vite que la population.

Les distances parcourues par les actifs pour leurs déplacements domicile-travail continuent à augmenter, mais beaucoup moins fortement que dans les décennies 1970 et 1980. La montée en puissance des pôles d'emplois situés aux marges de l'agglomération parisienne, le

développement sur place de l'emploi présentiel (ou de reproduction sociale) en relation avec la demande d'une population plus nombreuse, contribuent au renforcement des bassins d'emplois périphériques, limitant les échanges quotidiens avec le centre de l'agglomération.

L'ancrage croissant des pavillonnaires périurbains dans des territoires de proximité s'exprime aussi dans les horizons de leurs mobilités résidentielles, et dans la forte stabilité des ménages de retraités, qui demeurent très attachés à la maison individuelle jusqu'à un âge avancé, en développant des stratégies d'adaptation, souvent appuyées sur l'existence d'un réseau familial de proximité et des solidarités de voisinage. Plus que des substitutions brutales et complètes d'occupants, un certain degré de mixité générationnelle semble devoir s'instaurer dans les premières vagues de lotissements périurbains, construits dans les années 1970.

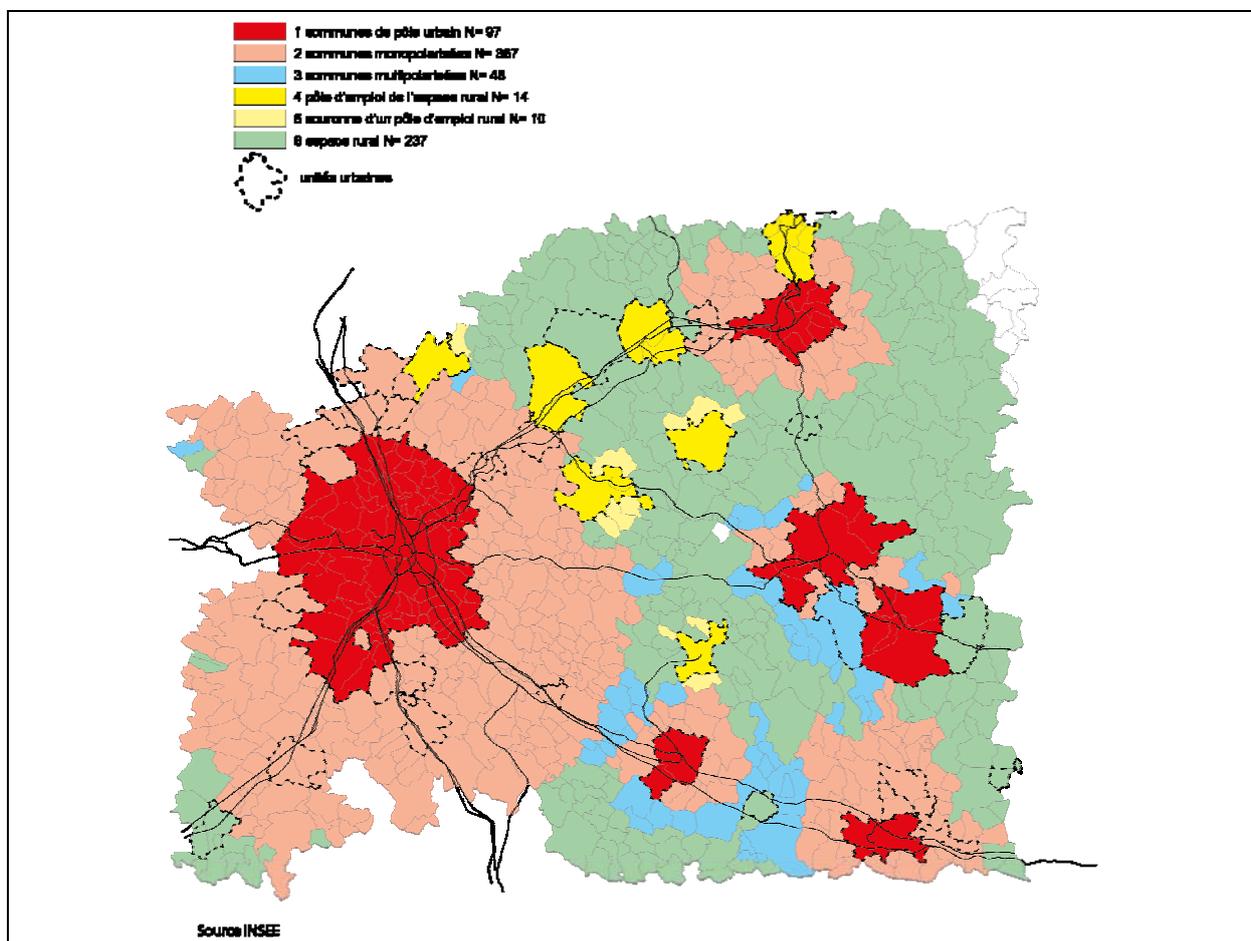
Dans une région où les processus de métropolisation sont puissants, la valorisation du parc pavillonnaire périurbain est forte. Elle apparaît nettement aussi bien dans l'évolution des prix et des bénéficiaires des mutations, que dans celle des profils sociaux des communes et plus encore des occupants de maisons individuelles, ou dans les effets des mobilités résidentielles. L'ensemble de ces processus tend à accentuer les ségrégations résidentielles renforçant les gradients sociaux en fonction de la distance au centre de l'agglomération. L'ouest francilien proche, situé dans le prolongement des beaux quartiers et des belles banlieues, constitue une zone d'élection pour les ménages de cadres souhaitant accéder à la propriété d'un pavillon, alors que professions intermédiaires, employés et ouvriers sont plus nombreux aux marges de la zone.

Ici comme ailleurs, l'espace périurbain est composite, les sociétés périurbaines sont diverses : les stratégies résidentielles et les comportements de mobilités des ménages ne peuvent être compris qu'en référence à cette diversité de situations, que reflète le choix des terrains d'enquête.

2. Les terrains de l'est toulousain

Les terrains choisis pour cette approche statistique se situent à l'est de Toulouse. Le découpage retenu porte sur une partie des départements de la Haute-Garonne, du Tarn et de l'Aude et englobe Toulouse et une grande partie est de son aire urbaine¹⁸. Les quelques communes de l'aire urbaine des départements de l'Ariège, du Gers et du Tarn et Garonne ainsi que les autres communes de ces départements ont été exclues de l'approche statistique afin d'étudier les formes et étapes de la périurbanisation sur ce secteur est de Toulouse.

Carte 13 - Les types de communes dans l'est toulousain en 1999
(Haute-Garonne et départements limitrophes)



L'ensemble de la zone retenue comptait une population d'environ 1 600 000 habitants en 2006 répartis dans 759 communes dont 413 périurbaines qui rassemblaient près de 345 000 habitants (soit 21,7 % de la population de la zone sur 54,4 % des communes). L'espace à dominante rurale n'en est pas pour autant absent puisque, contrairement au terrain

¹⁸ Selon la définition INSEE de 1999, qui servira de référence tout au long de l'analyse, sauf mention contraire.

d'étude francilien, il s'étend encore sur 32,9 % des communes de la zone où vivent 11,7 % de la population. Autre différence forte avec le contexte francilien, l'espace périurbain toulousain est encore largement dominé par les communes rurales au sens statistique de l'INSEE (385 communes et près de 240 000 habitants) : seules 6,7 % des communes constitutives de l'espace périurbain sont urbaines au sens statistique mais comptent en revanche pour 30 % de sa population. À l'échelle de l'ensemble de la zone, les communes urbaines de l'espace périurbain ne représentent plus que 3,7 % des communes pour 6,7 % de la population quand les communes rurales de ce même espace en regroupent 15 % mais sur la moitié des communes. En incluant l'ensemble des unités urbaines de la zone, ce sont 147 communes urbaines qui rassemblent 1 260 515 habitants (79 % de la population totale, 19 % des communes) quand 612 communes rurales n'en abritent que 339 000 habitants (21 % de la population totale, 81 % des communes).

Plus précisément, la zone est structurée - sur la base du nombre d'emplois et des navettes domicile-travail - autour de 6 pôles urbains (66 % de la population) entourés de leur couronne périurbaine (Toulouse pour la Haute-Garonne, Albi, Castres et Mazamet pour le Tarn, Castelnaudary et Carcassonne pour l'Aude), et de sept pôles d'emploi ruraux eux-mêmes entourés d'une petite couronne polarisée (Villemur-sur-Tarn et Revel pour la Haute-Garonne, Carmaux, Gaillac, Graulhet, Lavaur et Rabastens pour le Tarn) dans lesquels résident 5 % de la population tandis que près de 7 % résident hors de toute influence directe d'un pôle.

**Tableau 13 - Les types de communes en 1999 dans l'Est toulousain
(Haute-Garonne et départements limitrophes)**

Commune appartenant à : *	Nombre de communes		Population en 2006	
	effectif	%	effectif	%
Pôles urbains (1)	96	12,6	1 059 235	66,6
Couronnes périurbaines (2)	365	48,1	318 299	20,0
Espace multipolarisé (3)	48	6,3	26 040	1,6
Ensemble périurbain (2+3)	413	54,4	344 339	21,7
dont communes urbaines	28	3,7	104 407	6,6
dont communes rurales	385	50,7	239 932	15,1
Espace à dominante rurale	250	32,9	186 699	11,7
dont pôles d'emploi rural	14	1,8	75 942	4,8
dont couronne de ces pôles	10	1,3	4 028	0,3
dont reste de l'espace rural	226	30,7	106 729	6,7
<i>Ensemble des communes</i>	<i>759</i>	<i>100,0</i>	<i>1 590 273</i>	<i>100,0</i>
Ensemble des communes rurales	612	80,6	331 520	21
Ensemble des communes urbaines	147	19,4	1 258 753	79

* dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

a) Poursuite de l'étalement urbain ou tassement de la périurbanisation ?

En une quarantaine d'années, la population de la zone d'étude s'est accrue de 570 000 habitants, passant de 1,031 millions en 1968 à 1,6 en 2006, soit une augmentation de 55 %, un tiers de ces gains ayant été réalisés depuis 1999.

L'évolution apparaît cependant différenciée selon le type de communes et la période. Si le poids de la population des pôles urbains a légèrement reculé, de 67,3 % en 1975 à 66,6 % en 2006 et celle de l'espace à dominante rurale plus fortement, de 15,5 % à 11,7 %, celui de l'espace périurbain (couronnes périurbaines et communes multipolarisées) a au contraire augmenté, passant de 17 à 21,6 %.

Tableau 14 - Évolution de la population et du solde migratoire par zone et type de commune

Type de zone* ou distance à Toulouse	Nombre de communes	Évolution entre 1975 et 1990				Évolution entre 1990 et 2006			
		Ensemble		Solde migratoire		Ensemble		Solde migratoire	
		Volume	Taux annuel	Volume	Taux annuel	Volume	Taux annuel	Volume	Taux annuel
Pôles urbains (1)	96	113 595	0,9	56 012	0,5	190 419	1,2	113 822	0,7
Couronnes périurbaines (2)	365	60 173	2,0	62 216	2,1	87 953	2,0	75 569	1,8
Espace multipolarisé (3)	48	927	0,3	1 894	0,6	3 666	1,0	3 567	0,9
Ensemble périurbain (2+3)	413	61 100	1,9	64 110	1,9	91 619	2,0	79 136	1,7
dont communes urbaines	28	19 140	1,5	19 993	0,9	30 217	1,8	27 253	1,2
dont communes rurales	385	41 960	1,3	44 117	0,9	61 403	1,7	51 832	1,1
Espace à dominante rurale	250	- 3 088	-0,1	4 895	0,2	15 223	0,5	22 981	0,8
dont pôles d'emploi rural	14	- 3 748	-0,3	- 1 269	-0,1	4 739	0,4	7 935	0,7
dont couronne de ces pôles	10	797	1,8	782	1,7	595	1,0	499	0,8
dont reste de l'espace rural	226	- 137	0	5 382	0,4	9 889	0,6	14 546	0,9
<i>Ensemble des communes</i>	759		0,9		0,7		1,3		0,9
Ensemble des communes rurales	612	42 332	1,2	49 071	1,4	69 669	1,5	63 600	1,4
Ensemble des communes urbaines	147	129 275	0,9	75 946	0,5	227 594	1,3	152 339	0,8
De 0 à 19 km	118	122 710	1,3	70 197	0,7	205 758	1,6	124 411	1,0
De 20 à 39 km	219	30 160	1,6	33 888	1,7	56 261	2,1	51 206	1,9
De 40 à 60 km	181	7 946	0,5	12 101	0,7	18 134	0,9	20 710	1,0
Plus de 60 km	241	10 791	0,2	8 831	0,2	17 109	0,3	19 612	0,4

* Dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

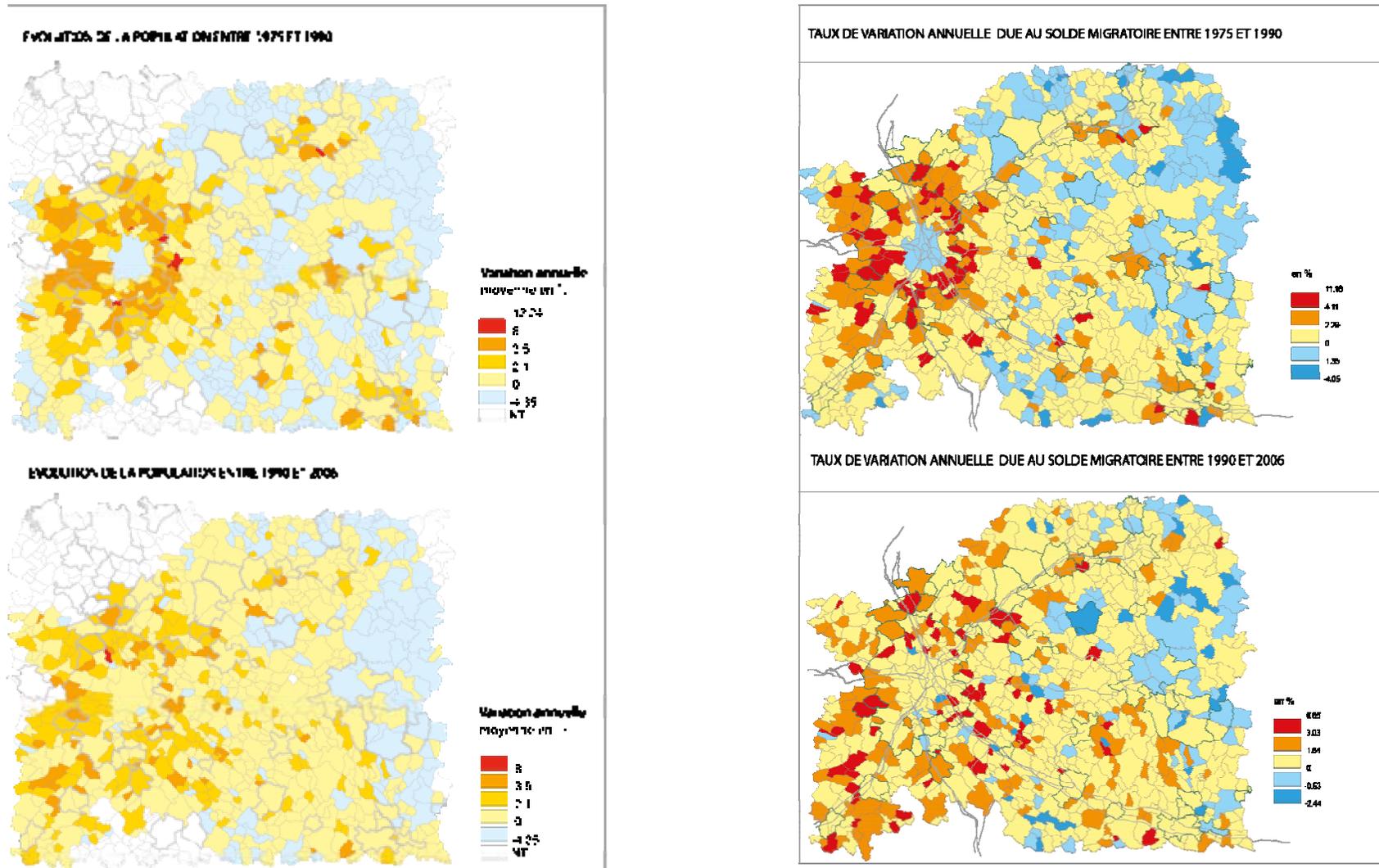
Contrairement à ce qui a pu être observé en Île-de-France, on ne note pas de tassement global de la croissance entre les deux périodes, puisque le taux d'évolution annuelle moyen augmente entre les deux périodes, mais la redistribution de la croissance dans l'espace est nette. Le taux annuel de croissance de la couronne des pôles d'emploi de l'espace rural (dont on a vu qu'elle ne comptait que pour 0,3 % de la population en 2006) diminue, celui de la couronne périurbaine stagne (ce qui signifie quand même un gain en effectifs multiplié

par 1,5). Au contraire, la croissance des pôles (non seulement urbains mais aussi ruraux, pourtant déficitaires entre 1975 et 1990) et celle des communes multipolarisées et de l'espace rural hors influence des pôles s'accroissent, traduisant à la fois une densification des pôles, une poursuite et un report de la croissance entre les deux périodes.

Entre 1975 et 1990, comme on le voit sur la carte n°14, les augmentations de population sont importantes dans les communes proches des villes de Toulouse, d'Albi, de Castres, de Carcassonne et de Castelnaudary, figure classique du développement de la périurbanisation comme en atteste le taux annuel d'évolution due au solde migratoire élevé (2,1 %) dans ces couronnes périurbaines au solde naturel encore négatif (-0,1 %). Si le taux de croissance dans ces communes tend à se stabiliser depuis 1990, les gains en effectifs y restent importants (30 % des gains de la zone) et l'augmentation de population gagne de nouveaux espaces. Elle se diffuse en effet sur l'ensemble de la zone (taux annuel de croissance multiplié par 1,4), notamment le long des axes de communication mais aussi dans les communes rurales plus éloignées. Le taux de croissance de l'espace multipolarisé est multiplié par plus de 3 entre les deux périodes et on observe un retour à la croissance de l'espace à dominante rurale sous l'effet du seul solde migratoire, dont la contribution à la croissance est multipliée par 4, le solde naturel demeurant déficitaire. L'espace périurbain dans son ensemble reste donc l'espace le plus dynamique de la zone et voit sa croissance s'accroître, en taux comme en effectifs, répartie à peu près également entre communes urbaines et communes rurales. Si la croissance s'accroît quelle que soit la distance à Toulouse, c'est entre 40 et 60 kilomètres de cette ville centre que son augmentation, multipliée par près de deux, est la plus forte entre les deux périodes, sans doute sous l'effet cumulé du desserrement toulousain et de celui engendré par les villes moyennes situées entre 60 et 70 kilomètres de Toulouse.

Même si la croissance due au solde naturel commence à jouer plus fortement dans le dynamisme démographique de ces franges urbaines, du fait de la modification de la structure par âge dans ces territoires, elle reste minime (0,3 % dans l'ensemble de l'espace périurbain), face au solde migratoire (1,7 % dans ce même espace), et signale la poursuite de la pression résidentielle sur ces territoires et dans l'espace à dominante rurale.

Carte 14 - Evolution de la population et du solde migratoire (1975-2006)



Cette poursuite de la croissance de la population trouve un prolongement dans l'évolution du nombre des résidences principales qui continue également d'augmenter, de manière plus rapide même que la population, sur fond de léger recul de la part prise par les maisons individuelles dans la construction neuve de la période la plus récente (1990-2003).

Si le nombre de résidences principales croît toujours plus vite que la population, et ce dans tous les types de zone, traduisant la diminution de la taille des ménages, l'écart semble toutefois se réduire entre les deux périodes, l'augmentation de la population, qui passe de + 15 à + 23 %, s'élevant plus que celle des résidences principales, qui gagne seulement 5 points (de + 35 à + 40 %).

Tableau 15 - Évolution de la population et des résidences principales selon le type de commune

Communes classées selon le type*	Indice d'évolution			
	1975 - 1990		1990 - 2006	
	population	résidences principales	population	résidences principales
Pôles urbains	115	136	122	140
Couronnes périurbaines	135	153	138	152
Espace multipolarisé	104	122	116	130
Pôles d'emploi du rural	95	113	107	121
Couronne de ces pôles	130	158	117	144
Reste de l'espace rural	101	119	111	127
<i>Ensemble des communes</i>	<i>115</i>	<i>135</i>	<i>123</i>	<i>140</i>
Ensemble des communes urbaines	114	135	122	140
Ensemble des communes rurales	119	137	126	141

* Dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines

Le desserrement résidentiel, moteur de l'étalement urbain, reste donc fort, comme en témoigne l'augmentation du nombre de résidences principales. Certes celle-ci diminue, passant de 11 000 en moyenne par an entre 1975 et 1990 à 7 400 par an de 1990 à 2003, soit une baisse de près de 35 %, mais cette baisse est beaucoup moins marquée pour les maisons individuelles dont l'accroissement ne baisse que de 15 % (de 7 150 à 6 200 par an en moyenne). Par ailleurs, les maisons individuelles représentent encore près de 60 % des résidences principales, même si leur part dans la construction diminue puisqu'elles ne représentent plus que 54 % du stock de résidences construites entre 1990 et 2003 contre plus de 67 % précédemment.

Si cette diminution est sensible dans la quasi totalité des espaces, des différences sont néanmoins notables quant au degré de ce ralentissement. Quasiment nul dans l'espace à dominante rurale où le faible recul des maisons individuelles dans les pôles d'emploi rural est compensé par sa stagnation dans les couronnes de ces pôles et le reste de l'espace rural, il est également plutôt faible dans l'espace périurbain, où les maisons individuelles représentent encore plus de 90 % des résidences principales construites depuis 1990, même si le recul est plus notable dans les communes urbaines de cet espace. C'est finalement dans les pôles

urbains dont les banlieues sont en cours de densification que le recul est le plus important, les maisons individuelles ne représentant plus que 40 % des résidences récentes contre près de 60 % pour la période précédente, évolution comparable à celle que connaissent les communes urbaines.

Tableau 16 – L'évolution du parc de logements

Tableau 16.1 - Le parc pavillonnaire et son évolution

Type de zone* ou distance à Toulouse	Part des maisons individuelles (en 2006)			Part de la zone (en 2006) dans le parc de maisons individuelles		
	dans les résidences principales	dans le stock des résidences principales construites		ensemble	construites	
		de 1975 à 1989	de 1990 à 2003		de 1975 à 1989	de 1990 à 2003
Pôles urbains (1)	45,7	57,3	40,7	54,5	60,6	55,1
Couronnes périurbaines (2)	90,6	94,8	90,5	26,8	25,6	32,8
Espace multipolarisé (3)	90,7	92,6	90,6	2,3	1,7	1,7
Ensemble périurbain (2+3)	90,6	94,7	90,5	29,2	27,3	34,5
dont communes rurales	93,7	96,0	94,1	20,8	19,0	23,2
dont communes urbaines	83,9	91,8	84,0	8,3	8,3	11,3
Espace à dominante rurale	84,7	87,4	86,8	16,3	12,1	10,4
dont pôles d'emploi rural	76,0	80,6	78,2	6,2	4,7	3,7
dont couronne de ces pôles	98,1	98,9	99,0	0,4	0,3	0,3
dont reste de l'espace rural	90,8	92,1	92,1	9,7	7,0	6,4
<i>Ensemble des communes</i>	<i>58,5</i>	<i>67,4</i>	<i>53,9</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Ensemble des communes rurales	93,4	95,1	93,9	29,2	25,1	28,6
Ensemble des communes urbaines	50,7	61,4	46,1	70,8	74,9	71,4
dont unité urbaine de Toulouse	41,0	52,6	37,6	39,5	46,0	45,9
De 0 à 19 km	43,6	55,2	41,1	44,3	51,2	53,9
De 20 à 39 km	88,2	92,8	89,7	16,7	14,1	19,2
De 40 à 60 km	84,9	89,4	88,0	11,8	9,8	8,8
Plus de 60 km	74,7	84,4	78,7	27,1	24,8	18,1

* dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines

Si ces indices plaident en faveur d'une densification des espaces les plus urbanisés, que confirme également la baisse de la distance moyenne à Toulouse des résidences principales, l'étalement, même ralenti, semble se poursuivre dans l'espace périurbain, qui reçoit près de 35 % des constructions de maisons individuelles entre 1990 et 2003 contre 27 % précédemment, comme dans l'ensemble des communes rurales de la zone qui reçoivent 29 % des maisons individuelles construites dans la zone entre 1990 et 2003 contre 25 % précédemment. Malgré tout, ces espaces, périurbains et ruraux, donnent également à voir une

diminution de la distance moyenne à Toulouse non seulement des résidences principales mais également des maisons individuelles, témoin d'une pause voire d'un arrêt dans l'éloignement du pôle urbain principal auxquels participe sans doute le renforcement de pôles urbains ou villes relais.

Tableau 16-2. Évolution de la distance moyenne à Toulouse des résidences principales

Type de zone*	Distance moyenne à Toulouse (en km)						
	Ensemble des résidences principales				Maisons individuelles (2006)		
	en 1975	en 1990	en 1999	en 2006	ensemble	Selon la période de construction	
						1975 à 1989	1990 à 2003
Pôles urbains (1)	20,3	19,4	18,2	17,6	25,7	24,6	20,2
Couronnes périurbaines (2)	41,5	40,2	39,2	38,3	38,5	39,4	34,6
Espace multipolarisé (3)	61,5	61,2	61,1	61,1	60,8	60,7	60,5
ensemble périurbain (2+3)	43,7	42,2	41,1	40,1	40,3	40,7	35,9
dont communes urbaines	41,0	40,3	38,9	37,0	37,3	39,7	31,5
dont communes rurales	44,8	42,9	42,0	41,5	41,5	41,2	38,0
Espace à dominante rurale	59,2	58,2	57,6	57,0	57,3	56,5	54,6
dont pôles d'emploi rural	53,7	52,4	51,4	50,9	50,5	48,6	45,6
dont couronne de ces pôles	41,3	42,0	41,9	42,0	42,0	43,8	41,8
dont reste de l'espace rural	64,1	63,4	62,8	62,1	62,2	62,5	60,4
Ensemble des communes	29,8	28,3	26,8	26,3	35,1	32,9	29,2
Ensemble des communes rurales	51,9	49,4	48,1	47,3	47,2	46,0	42,1
Ensemble des communes urbaines	24,9	23,6	22,2	21,6	30,1	28,5	24,0
dont unité urbaine de Toulouse	3,0	4,2	4,5	4,6	8,3	9,8	10,0
dont autres unités urbaines	62,7	61,5	60,6	59,3	57,6	58,1	49,3

* Dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

Ces évolutions, contrastées tant elles participent d'une poursuite de la périurbanisation autant que de sa transformation (évolution lente des formes de l'habitat, densification des espaces les plus anciennement périurbanisés...), vont de pair avec des changements dans la composition sociale de ces espaces de plus en plus complexes.

b) Les sociétés périurbaines de l'est toulousain

Si la zone d'étude située dans l'est toulousain, dessinant un large quadrant incluant le pôle urbain toulousain et les villes moyennes d'Albi et Castres, présente toujours de forts contrastes dans la composition sociale des populations résidentes, ceux-ci ont fortement évolué entre 1982 et 2006, sur fond d'élévation globale du profil social de la population.

L'augmentation de 75 % de la part des ménages de cadres et de professions intermédiaires dans l'ensemble de la zone est en effet remarquable et se traduit notamment par leur diffusion dans les communes situées le long des axes routiers, tant dans les périphéries toulousaines qu'autour d'Albi et de Castres, comme en témoignent l'indice d'évolution qui signale un doublement de l'effectif des cadres et professions intermédiaires dans l'espace périurbain et le doublement du nombre de communes ressortant du profil « cadres » (cf. tableau 18). Parallèlement, bien que deux profils sont marqués par une surreprésentation d'agriculteurs, leur part dans la zone ne cesse de diminuer puisqu'elle est divisée par 4 entre 1982 et 2006 et les communes encore marquées par cette surreprésentation ne représentent plus que 4 % des communes de la zone et sont situées de manière éparse aux franges de l'aire urbaine toulousaine et sur les pourtours ruraux des villes moyennes.

Cette élévation globale du profil social de la zone se lit également dans le recul de la part des ménages d'ouvriers de près de 25 %. Leur effectif continue malgré tout à croître, notamment dans l'espace périurbain, conséquence probable du rejet des ménages les moins solvables dans ces couronnes lointaines sous l'effet du renchérissement des prix à proximité des pôles urbains, ce que donne à voir aussi la distance moyenne à Toulouse de ces différentes catégories, les cadres résidant en moyenne deux fois plus près (à 15 km) de Toulouse que les ouvriers (à 30 km).

Entre ces deux extrêmes, la part des employés reste stable et cette catégorie apparaît relativement disséminée dans tous les types d'espace, ce qui explique qu'aucun n'affiche de surreprésentation à son endroit.

Si la périurbanisation a longtemps été lue comme le mouvement de desserrement résidentiel des actifs, il ne faut pas sous-estimer le vieillissement aujourd'hui à l'œuvre dans la zone qui explique que trois profils de communes affichent une surreprésentation à leur endroit. La part des ménages de retraités augmente en effet de 25 %, phénomène particulièrement marqué dans l'espace périurbain (notamment dans sa partie rurale) où leur proportion a dépassé la barre des 30 %, et c'est toujours dans l'espace à dominante rurale qu'ils sont le plus représentés (40 % des ménages).

La cartographie des profils donne à lire l'évolution de ces combinaisons sociales et de leur localisation : la diffusion des cadres dans l'ensemble de la couronne périurbaine toulousaine rejette aux marges de celle-ci et des couronnes des villes moyennes les profils à dominante d'ouvriers et d'inactifs, dans des communes marquées en outre par un vieillissement de leur population. Alors qu'en 1982, les communes à dominante d'ouvriers, ouvriers agricoles et exploitants agricoles étaient les plus nombreuses, les communes dont la composition sociale est proche du profil moyen dominant aujourd'hui, suivies de près par celles où les cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires sont les plus nombreux.

Tableau 17 – Les catégories socioprofessionnelles des ménages

Tableau 17-1. Les catégories socioprofessionnelles des ménages 1982-2006

Catégorie socioprofessionnelle des personnes de référence des ménages	part de la CSP (%) dans l'ensemble des ménages	
	1982	2006
exploitants agricoles	19,2	4,9
artisans, commerçants, chefs d'entreprise	7,2	6,9
cadres et prof. intellectuelles supérieures	5,0	11,3
professions intermédiaires	9,7	14,2
employés et pers. services aux particuliers	7,0	8,1
ouvriers	19,8	16,0
<i>ensemble des retraités</i>	26,7	34,5
anciens cadres et prof intermédiaires	2,9	7,4
anciens agriculteurs	11,6	8,0
anciens employés et ouvriers	10,1	15,6
autres non actifs	5,3	4,0

Tableau 17-2. Distances moyennes à Toulouse selon la catégorie socioprofessionnelle des ménages

Catégorie socioprofessionnelle des personnes de référence	distance moyenne à Toulouse en 2007 (en km)*
<i>ensemble des ménages</i>	26,3
patrons industrie + commerce	27,9
cadres	15,5
professions intermédiaires	22,1
employés, personnel de service	24,9
ouvriers	30,9
<i>ensemble des retraités</i>	33,3
anciens cadres et prof. intermédiaires	26,3
anciens employés et ouvriers	34,9

* distance à vol d'oiseau

Tableau 17-3. Part des différentes catégories socioprofessionnelles en 2006 selon le type d'espace

Catégorie socioprofessionnelle des personnes de référence	Pôles urbains			Espace périurbain			Espace à dominante rurale		
	total	unité urbaine de Toulouse	autres unités urbaines	total	communes urbaines	communes rurales	total	communes urbaines	communes rurales
cadres	14,8	16,8	6,11	12,0	10,6	11,9	5,0	4,7	5,3
professions intermédiaires	17,1	18,1	13,12	17,2	17,0	16,6	11,5	12,0	11,0
employés, pers. de service	13,0	12,9	13,46	10,0	11,7	9,3	8,9	10,3	7,3
Ouvriers	12,5	11,9	15,32	17,0	18,0	17,1	17,6	17,5	17,7
<i>Ensemble des retraités</i>	26,0	23,4	36,81	30,5	31,1	31,0	41,0	41,7	40,1
anciens cadres et prof. interm.	8,8	8,7	9,32	7,4	7,5	7,2	7,3	7,6	6,9
anciens employés ouvriers	14,2	12,2	22,54	16,0	18,2	15,6	22,3	26,3	17,8

Tableau 17-4. Indices d'évolution 1990-2006 du nombre de ménages selon la CSP et le type d'espace

Catégorie socioprofessionnelle des personnes de référence	pôles urbains			espace périurbain			espace à dominante rurale		
	total	unité urbaine de Toulouse	autres unités urbaines	total	communes urbaines	communes rurales	total	communes urbaines	communes rurales
<i>ensemble des ménages</i>	142	148	69	155	152	163	127	129	126
cadres	162	172	62	244	244	245	150	180	129
professions intermédiaires	153	156	81	204	201	211	177	179	175
employés, pers. de service	150	157	84	175	170	184	182	182	182
ouvriers	108	112	52	128	126	132	110	122	101
<i>ensemble des retraités</i>	149	155	74	157	153	166	134	139	130
anciens cadres et prof. interm.	212	221	116	274	265	294	205	238	185
anciens employés ouvriers	127	129	67	226	21	155	126	137	121

Carte 15 - Les combinaisons socioprofessionnelles communales dans l'est toulousain (1982-2006)

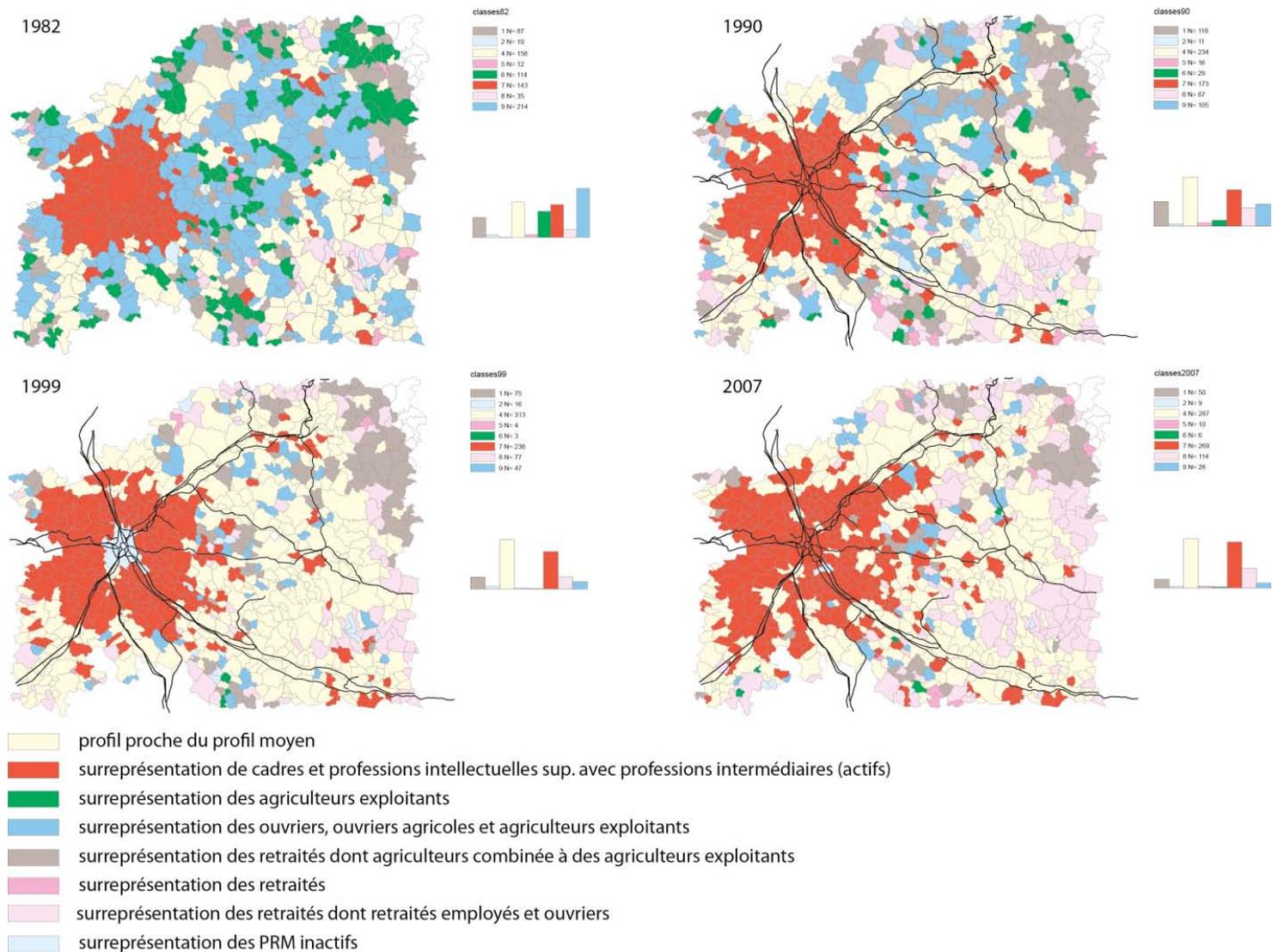


Tableau 18 – Les combinaisons socioprofessionnelles communales dans l'est toulousain

Tableau 18-1. Classification ascendante hiérarchique sur les CSP des personnes de référence des ménages 1982-2006 : Profils des 8 types (légende de la carte 15)

Types de communes CSP (%)	Moyenne	Cadres	Agri1	Agri2	Retraités1	Retraités2	Retraités3	Inactifs	Profil moyen
Retraités	34,4	20,9	17,1	23,7	42,6	70,3	48,5	17,1	31,1
Ouvriers	20,9	18,2	10,6	25,2	10,6	6,5	13,1	9,6	18,0
Retraités employés-ouvriers	18,7	10,0	5,0	6,7	8,5	12,9	29,7	6,4	13,9
Professions intermédiaires	11,7	19,0	5,2	9,4	7,2	3,6	8,1	13,5	12,1
exploitants agricoles	5,1	3,2	50,3	18,1	20,4	8,5	7,7	10,4	10,5
anciens agriculteurs	7,3	4,0	9,4	12,7	27,2	50,5	9,8	3,8	10,1
cadres, prof. intellectuelles sup.	5,6	16,3	3,6	4,5	4,5	2,1	4,1	5,5	7,9
employés, personnels de service	8,4	9,5	5,1	6,0	4,0	3,2	6,1	6,3	7,4
patrons industrie et commerce	7,4	8,1	3,9	7,5	5,5	4,5	5,5	8,2	7,0
inactifs	5,9	4,0	4,1	5,2	4,7	1,2	6,4	27,8	5,4
anciens cadres et prof. intern.	5,8	5,7	1,6	2,6	4,7	3,9	6,4	5,4	5,1
ouvriers agricoles	1,5	0,7	1,2	3,6	1,4	0,6	1,3	0,8	1,5

Moyenne: Profil proche de la moyenne; Cadres: Sureprésentation de cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires; Agri1: surreprésentation d'exploitants agricoles; Agri2: surreprésentation d'ouvriers, ouvriers agricoles et exploitants agricoles; Retraités1: surreprésentation de retraités, d'anciens agriculteurs et d'agriculteurs exploitants; Retraités2: surreprésentation des retraités; Retraités3: surreprésentation de retraités et d'anciens employés et ouvriers; Inactifs: surreprésentation d'inactifs.

Tableau 18-2. Nombre de communes de chaque type à chaque recensement

Type de combinaison*	1982	1990	1999	2006
Moyenne	152	228	309	283
Cadres	143	173	238	268
Agri1	114	29	3	5
Agri2	210	105	47	28
Retraités1	86	116	73	50
Retraités2	10	15	3	10
Retraités3	32	82	70	107
Inactifs	10	11	16	8
Ensemble des communes	759	759	759	759

* nombre de communes de chaque type à chaque recensement.

c) L'évolution de l'offre d'emplois et des mobilités domicile-travail

Malgré les difficultés rappelées précédemment et liées au changement de la définition des actifs et des emplois au recensement et aux variations de taux de sondage dans les fichiers portant sur les navettes domicile-travail, des évolutions sensibles se font jour dans l'offre d'emploi des communes de la zone comme dans l'évolution des distances entre lieu de résidence et lieu d'emploi.

Tout d'abord, le taux d'emploi s'améliore puisque le ratio entre emplois et actifs résidents progresse dans l'ensemble de la zone. Ce constat est néanmoins variable en fonction de la distance à Toulouse : c'est plus particulièrement vrai dans un rayon de moins de 20 kilomètres de Toulouse, où il dépasse désormais, sous l'effet du développement économique de la banlieue, un emploi pour un actif résident, et au-delà de 60 kilomètres de la métropole régionale, signe d'un dynamisme moindre mais réel dans les villes moyennes. Le déficit d'emplois s'accroît en revanche entre 20 et 60 kilomètres de Toulouse, le nombre d'actifs augmentant plus vite que celui des emplois qui progresse pourtant de 15 à 30 % : on est bien là dans la zone la plus active d'une périurbanisation marquée par l'installation de couples biactifs pendulaires. La variation apparaît aussi différenciée en fonction du type d'espace, puisque ce sont les pôles urbains, en particulier celui de Toulouse, qui enregistrent la plus forte augmentation tandis que le ratio se stabilise dans l'espace périurbain (mais recule légèrement dans sa partie urbaine) et affiche un léger recul dans l'espace à dominante rurale, même si l'on assiste à un retour à la croissance de l'emploi depuis 1999. La stabilisation globale du ratio emplois/actifs dans l'espace périurbain ne doit pas masquer, eu égard au rythme de la croissance démographique dans cette zone, la réalité du dynamisme économique qui voit l'emploi augmenter de période intercensitaire en période intercensitaire pour atteindre près de 30 % entre 1999 et 2007, soit une croissance équivalente à celle des actifs.

Tableau 19 – L'évolution de l'emploi

Tableau 19-1. Évolution du ratio emplois au lieu de travail / actifs au lieu de résidence dans l'est toulousain*

	Ratio emplois / actifs	
	1999	2007
<i>ensemble de la zone</i>	87	91
moins de 20 km	95	103
20-39 km	52	50
40-59 km	74	72
60 km ou plus	88	91
pôle urbain de Toulouse	100	109
autres pôles urbains	109	114
espace périurbain	43	43
dont communes urbaines	61	60
dont communes rurales	36	36
espace à dominante rurale	76	75

* dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines

Tableau 19-2. Évolution des emplois dans l'est toulousain entre 1982 et 2006*

	ensemble des emplois			emplois présents			actifs
	1982-1990	1990-1999	1999-2007	1982-1990	1990-1999	1999-2007	1999-2007
moins de 20 km	122	115	129	119	114	125	120
20-39 km	106	110	129	120	125	136	134
40-59 km	100	99	115	112	116	124	117
60 km ou plus	102	100	110	110	108	115	108
<i>ensemble de la zone</i>	<i>113</i>	<i>110</i>	<i>124</i>	<i>116</i>	<i>113</i>	<i>123</i>	<i>119</i>
unité urbaine de Toulouse	122	114	129	119	113	124	119
autres pôles urbains	107	102	111	109	108	113	104
espace périurbain	104	112	128	122	131	136	128
dont communes urbaines	113	116	141	123	123	145	136
dont communes rurales	100	110	121	137	130	117	125
espace à dominante rurale	96	94	114	114	108	124	115
dont communes urbaines	97	96	119	109	110	122	

* dans la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines

Si l'on s'intéresse à la typologie de cet emploi, il faut noter l'importance, dans cette croissance globale, de l'emploi présentiel¹⁹ et ce, dès les années 1980. Au-delà d'un rayon de 20 kilomètres de Toulouse, notamment entre 20 et 40 kilomètres de cette métropole, dans l'espace périurbain comme dans l'espace rural, l'augmentation de ce type d'emploi est toujours supérieure au gain de l'emploi en général. Par ailleurs, dans l'espace périurbain, l'augmentation plus forte de l'emploi présentiel dans les communes urbaines confirme le renforcement du rôle de pôles de proximité pour ces bourgs périurbains qui permettent de limiter les mobilités quotidiennes du hors travail et permettent sans doute, si ce n'est de réduire, du moins de stabiliser la distance des navettes domicile-travail grâce à cette offre d'emploi de proximité.

A l'échelle de la zone, au dynamisme démographique toujours fort et donc bien supérieur au dynamisme économique plus balbutiant, notamment entre 20 et 60 km de Toulouse, on assiste à une diminution continue de la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence et la part des trajets de 15 km ou plus est en augmentation continue et rapide. Pour autant, on constate une relative stabilité des distances moyennes et médianes des navettes²⁰. Si la diminution de la part de ceux qui travaillent dans leur commune de résidence est moins forte entre 1990 et 2006 qu'entre 1975 et 1990, l'augmentation de la part des trajets de plus de 15 km se maintient au même niveau pour chaque période (+ 5 points à chaque fois). La distance médiane augmente entre 1990 et 2006 alors que la distance moyenne reste stable, indice d'un plus grand nombre d'actifs occupés travaillant dans un court rayon de 4 km autour de leur commune de résidence.

¹⁹ qui contribue à la production de biens et de services visant à la satisfaction des personnes résidant dans la zone.

²⁰ Les déplacements supérieurs à 250 km ont été exclus des calculs.

Tableau 20 - Les navettes des actifs résidant dans l'Est toulousain (Haute-Garonne et départements voisins)

Tableau 20-1. Ensemble des actifs et propriétaires de pavillons

	1975	1990	2006
<i>ensemble des actifs ayant un emploi</i>			
% d'actifs travaillant dans leur commune de résidence	69,5	51,4	44,4
% de navettes de 15 km ou plus	7,9	13,7	18,9
distance médiane domicile-travail	3,0	3,0	4,1
distance moyenne domicile-travail	8,9	9,0	8,9
<i>propriétaires de pavillons</i>			
% d'actifs travaillant dans leur commune de résidence	55,3	38,3	33,2
% de navettes de 15 km ou plus	11,2	17,0	24,2
distance médiane domicile-travail	4,7	5,9	7,5
distance moyenne domicile-travail	10,5	10,0	11,8
dont hommes	11,5	11,0	13,1
dont femmes	9,5	8,7	10,4
<i>propriétaires de pavillons selon la CSP</i>			
cadres		5,7	13,8
professions intermédiaires		10,9	13,1
employés		7,8	10,2
ouvriers		9,5	12,5

Sources : RGP 1975 (1/5), 1990 (1/4), 2006 (expl. compl.).

* Déplacements de moins de 250 km mesurés à vol d'oiseau entre les chefs-lieux de commune de résidence et de travail.

Tableau 20-2. Selon le type de commune de résidence et sa distance à Toulouse

Type de communes**	distance moyenne			distance médiane		
	1975	1990	2006	1975	1990	2006
pôle urbain	8,3	7,8	8,5	3,0	3,0	5,3
espace périurbain	11,6	13,2	15,2	3,0	8,3	11,5
espace à dominante rurale	8,1	9,5	13,4	3,0	3,0	5,3
<i>distance à Toulouse de la résidence</i>						
moins de 20 km	9,0	8,4	8,9	3	3	4,1
20-39 km	12,6	14,6	17,2	3	8,9	16,4
40-59 km	8,6	9,8	14,0	3	3	6,1
60 km ou plus	7,0	7,7	9,7	3	3	3,0
<i>ensemble de la zone</i>	8,9	9,0	8,9	3	3	4,1

Sources : RGP 1975 (1/5), 1990 (1/4), 2006 (expl. compl.).

* Déplacements de moins de 250 km mesurés à vol d'oiseau entre les chefs-lieux de commune de résidence et de travail.

** Selon la délimitation 1999 des unités urbaines et des aires urbaines.

Le constat est le même si l'on se concentre sur le groupe des propriétaires de pavillons : ils travaillent moins fréquemment dans leur commune de résidence que l'ensemble des actifs, même si l'on observe une moindre diminution de cette proportion entre 1990 et 2006. La part des navettes supérieures à 15 km comme les distances médianes et moyennes de ce groupe

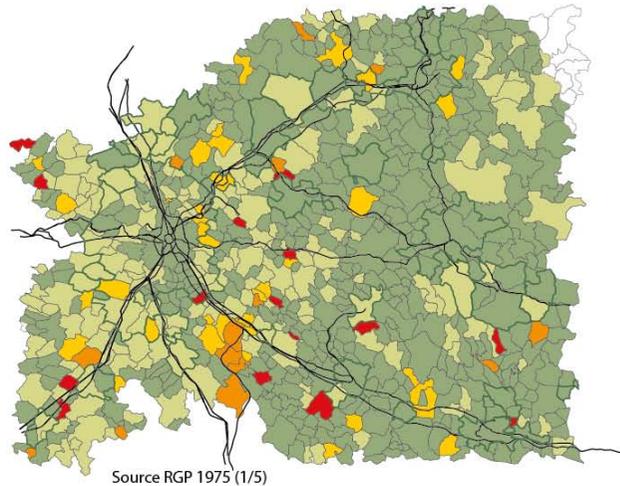
sont systématiquement supérieures à celles de l'ensemble des actifs et sont en augmentation constante. On peut néanmoins nuancer le propos au regard des catégories socioprofessionnelles. Si tous les actifs voient leur distance domicile-travail augmenter, seuls les cadres, aux compétences plus spécialisées, voient la distance moyenne de leur navette augmenter très fortement. Les évolutions sont par ailleurs identiques entre hommes et femmes avec une distance moyenne des navettes qui augmente à partir de 1990. Cette augmentation est légèrement plus élevée pour les hommes dont les navettes sont 2,5 km plus longues que celles des femmes, ce qui renforce l'hypothèse d'une recherche de proximité entre lieu de résidence et lieu d'emploi plus marquée chez les femmes.

Lorsque l'on regarde ces processus au regard des types d'espace et de la distance à Toulouse, on s'aperçoit en effet que la distance médiane croît régulièrement dans les espaces périurbains depuis 1975, plus récemment dans les espaces urbains et ruraux. Les distances moyennes, plus influencées par les valeurs extrêmes liées à l'augmentation d'emplois situés loin de la zone d'étude, sont en augmentation significative dans l'espace périurbain et l'espace rural, plus stables dans les pôles urbains. L'éloignement plus fort des pôles d'emploi des actifs périurbains se lit dans des distances moyennes presque deux fois plus élevées dans l'espace périurbain que dans les pôles urbains, la différence avec l'espace à dominante rurale étant moins marquée (2 km d'écart seulement). Sans surprise, c'est dans la couronne située entre 20 et 40 km de Toulouse que les distances moyennes et médianes sont les plus fortes.

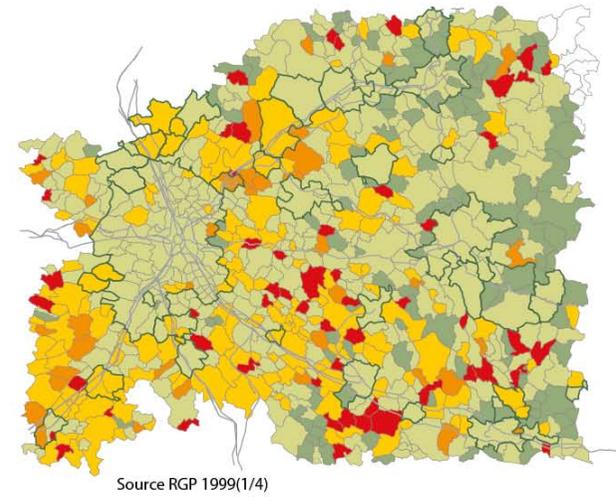
Les chiffres globaux ne marquent donc pas encore de fort changement dans le rapport à l'emploi, ce que tend à confirmer la représentation cartographique de ces données qui donne encore bien à voir la structuration centre / périphérie des navettes malgré quelques signes d'évolution. Les distances moyennes entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi augmente du centre vers la périphérie de manière de plus en plus marquée au fil des recensements, avec une augmentation d'abord le long des axes de communication, visible en 1990, puis entre ces axes en 1999, une amorce de raccourcissement de ces distances apparaissant dans une première couronne périurbaine toulousaine en 2006. Les cartes de la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence témoignent de la déprise de l'emploi de plus en plus forte dans l'espace rural, le pourcentage ne restant important que dans les unités urbaines tandis que les navettes de 5 à moins de 15 km dessinent nettement les contours d'une première couronne périurbaine, celle de 15 km et plus les contours d'une deuxième couronne, souvent en continuité avec les couronnes des autres unités urbaines. Seule une analyse plus affinée et territorialisée (tableau 20-2) donne à voir des signes d'évolution dans le sens d'un rapprochement des lieux d'emploi et des lieux de résidence, y compris dans l'espace périurbain qui bénéficie non seulement du développement de l'emploi sur place mais aussi du desserrement d'une partie de l'emploi « urbain » dans des pôles d'emploi périphériques.

Carte 16 - Distances moyennes des navettes domicile-travail par commune (1975-2006)

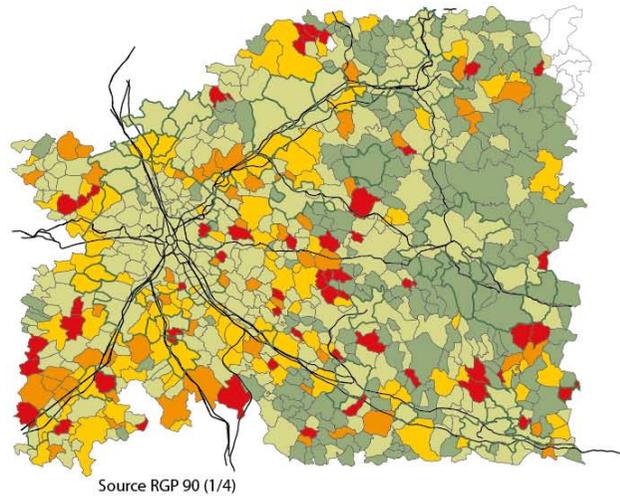
Distance moyenne lieu de résidence lieu de travail en 1975



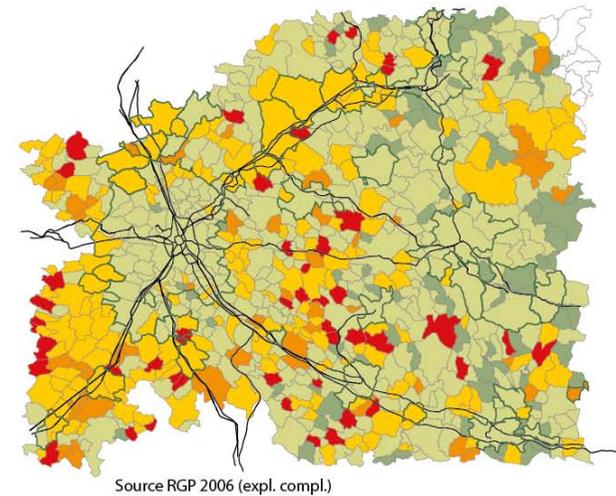
Distance moyenne lieu de résidence lieu de travail en 1999



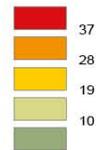
Distance moyenne lieu de résidence lieu de travail en 1990



Distance moyenne lieu de résidence lieu de travail en 2006



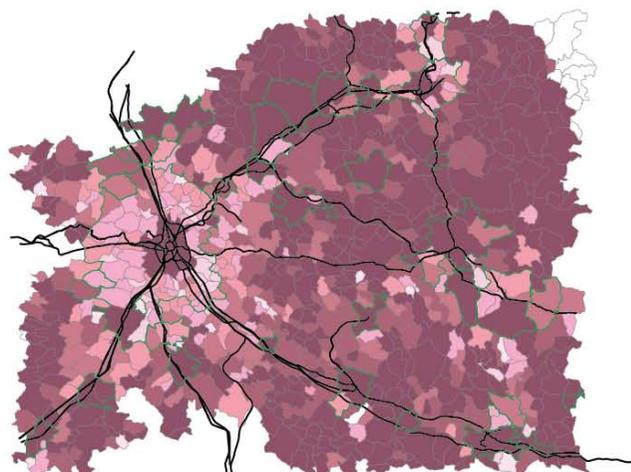
dist. moy.
en km.



Fait avec Pnilcarto <http://pnilcarto.free.fr> F. Despordes (LSS-T-Cie)

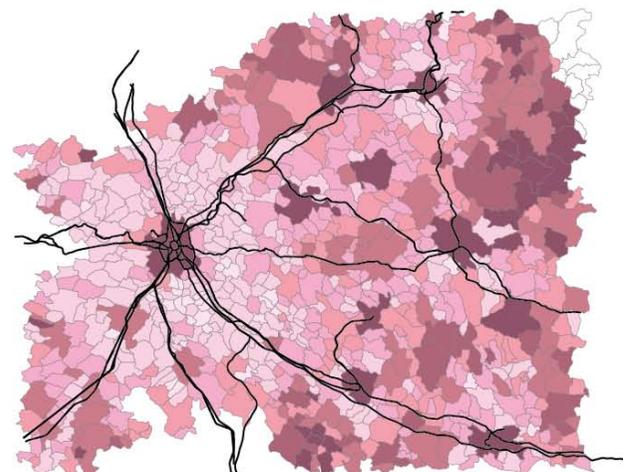
Carte 17 – Proportion d’actifs travaillant dans leur commune de résidence (1975-2006)

Proportion d’actifs travaillant en 1975 dans leur commune de résidence



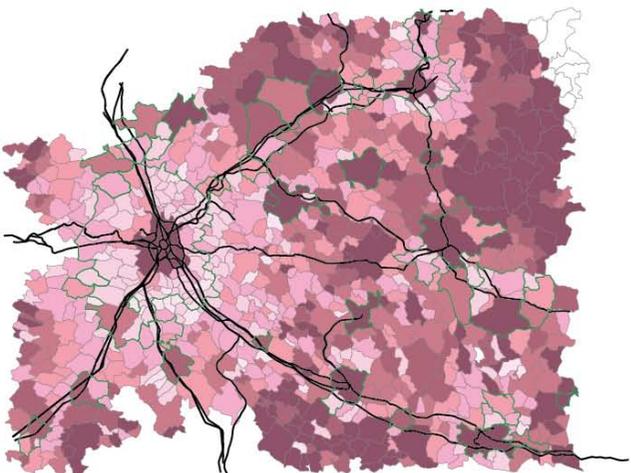
Source RGP 1975 (1/5)

Proportion d’actifs travaillant en 1999 dans leur commune de résidence



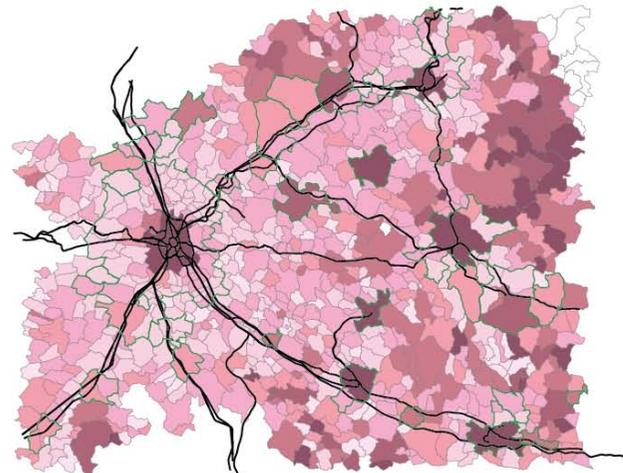
Source RGP 1999(1/4)

Proportion d’actifs travaillant en 1990 dans leur commune de résidence

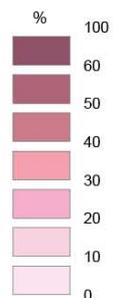


Source RGP 90 (1/4)

Proportion d’actifs travaillant en 2006 dans leur commune de résidence



Source RGP 2006 (expl. compl.)



Fait avec Pnlcarto <http://pnlcarto.free.fr> F. Desbordes (LSSST-Cieuv)

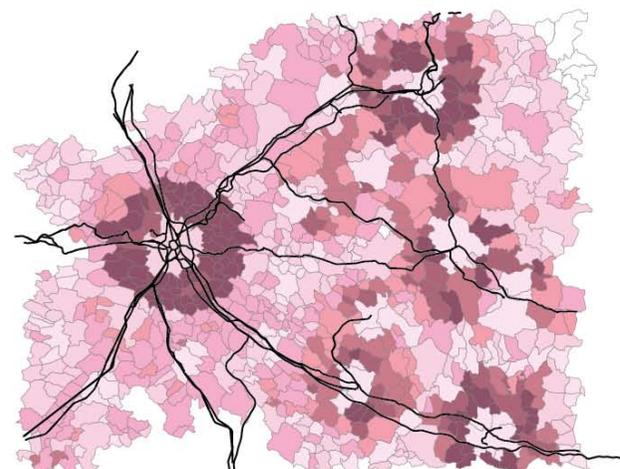
Carte 18 – Proportion de navettes moyennes (entre 5 et 14 km) 1975-2006

Proportion de navettes de 5 à moins de 15 km en 1975



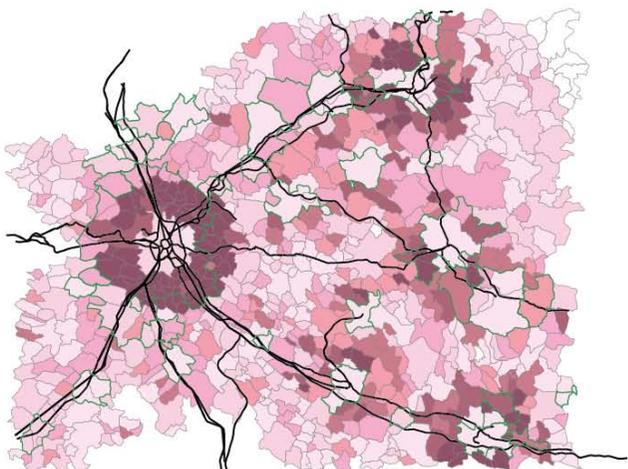
Source RGP 1975 (1/5)

Proportion de navettes de 5 à moins de 15 km en 1999



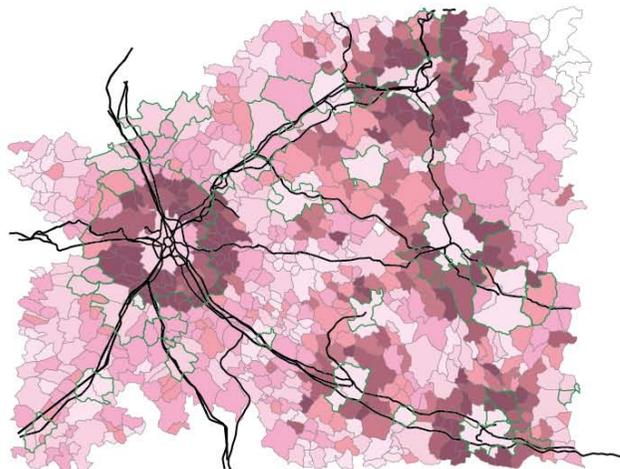
Source RGP 1999(1/4)

Proportion de navettes de 5 à moins de 15 km en 1990

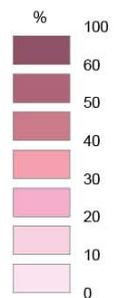


Source RGP 90 (1/4)

Proportion de navettes de 5 à moins de 15 km en 2006



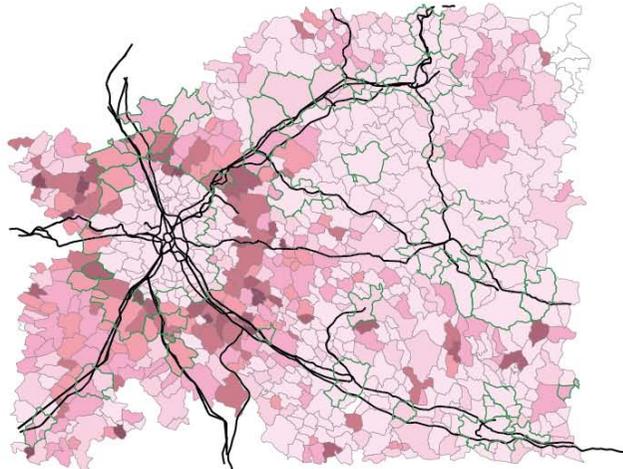
Source RGP 2006 (expl. compl.)



Fait avec Phlicarto <http://phlicarto.free.fr> F. Desbordes (USST-Ciau)

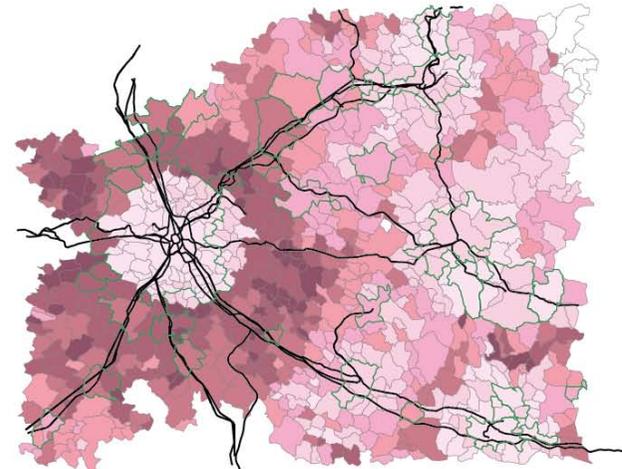
Carte 19 – Proportion de navettes longues (15 km ou plus) 1975-2006

Proportion de navettes de 15 km et plus en 1975



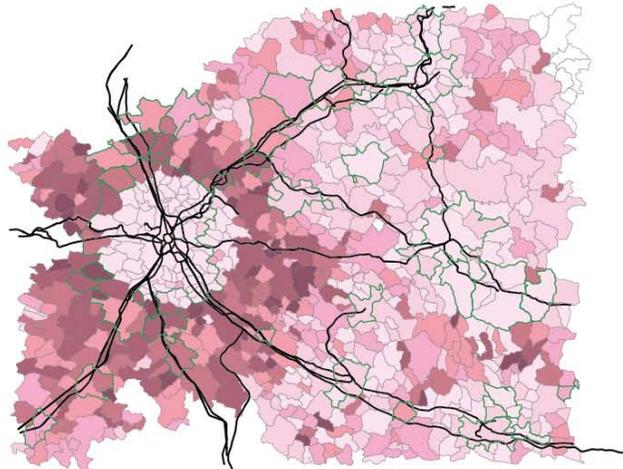
Source RGP 1975 (1/5)

Proportion de navettes de 15 km et plus en 1999



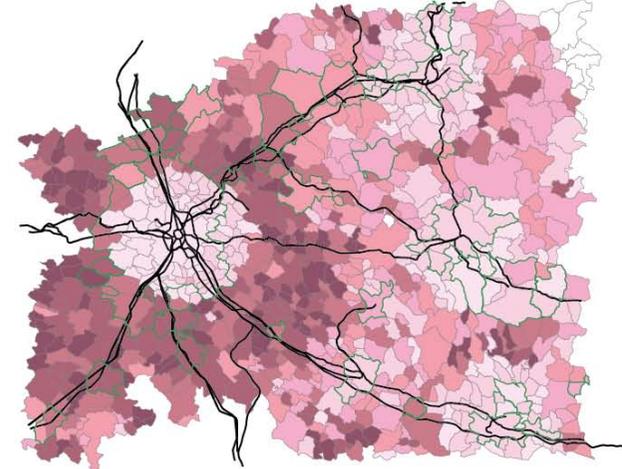
Source RGP 1999(1/4)

Proportion de navettes de 15 km et plus en 1990

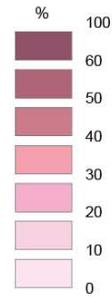


Source RGP 90 (1/4)

Proportion de navettes de 15 km et plus en 2006



Source RGP 2006 (expl. compl.)



Fait avec Phlicarto <http://phlicarto.free.fr> F. Desbordes (LISST-Cleu)

d) Les mobilités résidentielles : des destinations plus proches ?

En 2006 plus de la moitié (54%) de la population de la zone d'étude y est installée depuis moins de 10 ans, un tiers (34,2%) depuis moins de 5 ans ce qui traduit bien non seulement le dynamisme démographique de la zone, mais également son aire d'attractivité.

66% de la population vit en maison individuelle et 53,6% de la population réside dans des maisons individuelles dont ils sont propriétaires.

Ces propriétaires de maisons individuelles sont dans l'ensemble moins mobiles puisque 62 % d'entre eux sont installés depuis 10 ans ou plus (38 depuis moins de 10 ans, 18,6 depuis moins de 5 ans). Si 66 % de la population de la zone n'a pas changé de domicile au cours des 5 années précédant l'enquête tous logements confondus, cette proportion est renforcée dans le cas des propriétaires de maisons individuelles qui sont 81 % dans ce cas. Cette proportion va en augmentant au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Toulouse passant de 63 % à 70,5 % tous logements confondus. C'est à la fois dans un rayon de 20 km autour de Toulouse et dans l'auréole à plus de 60 km que l'on trouve le plus de propriétaires de maisons individuelles peu mobiles, l'auréole des communes situées entre 20 et 40 km de Toulouse étant le lieu de mobilités relativement plus importantes.

Tableau 21 - Les nouveaux installés* dans l'est toulousain

Part dans le total des résidents	Tous logements confondus				En maison individuelle			
	moins de 2 ans	de 2 à 4 ans	moins de 5 ans	5 ans et plus	moins de 2 ans	de 2 à 4 ans	moins de 5 ans	5 ans et plus
moins de 20 km	14,6	22,6	37,3	62,7	4,6	12,4	17,0	83,0
20-39 km	11,7	20,3	32,0	68,0	7,8	16,7	24,5	75,5
40-59 km	11,9	17,2	29,0	71,0	6,6	12,7	19,3	80,7
60 km et plus	12,0	17,5	29,5	70,5	5,4	11,7	17,1	82,9
<i>ensemble de la zone</i>	13,5	20,8	34,2	65,8	5,6	13,0	18,6	81,4

* Ayant emménagé depuis moins de 5 ans en 2006

Tableau 22 - Origine géographique* des nouveaux installés dans l'est toulousain**

Tableau 22-1. Par catégorie d'espace

Zone de résidence en 2006	tous logements confondus					propriétaires de maison individuelle				
	hors zone d'étude	pôle urbain de la zone	espace périurbain de la zone	espace rural de la zone	total	hors zone d'étude	pôle urbain de la zone	espace périurbain de la zone	espace rural de la zone	total
pôle urbain	39,8	21,0	4,8	1,8	67,4	16,4	22,8	2,9	0,8	43,0
espace périurbain	7,7	9,6	4,1	0,9	22,3	12,8	20,7	6,9	1,2	41,6
espace à dominante rurale	4,3	2,3	1,2	2,6	10,3	5,9	3,6	2,0	3,8	15,3
ensemble des espaces	51,8	32,9	10,1	5,2	100,0	35,1	47,2	11,9	5,8	100,0

* Zone de résidence antérieure.

** Ayant emménagé depuis moins de 5 ans.

Tableau 22-2. Par type d'espace

Zone de résidence en 2006	tous logements confondus					propriétaires de maison individuelle				
	hors zone	communes rurales	autres unités urbaines	unité urbaine Toulouse	total	hors zone	communes rurales	autres unités urbaines	unité urbaine Toulouse	total
communes rurales	6,9	3,8	3,8	5,2	19,8	12,6	6,7	7,0	12,5	38,8
unité urbaine de Toulouse	34,3	2,6	3,0	17,1	57,0	12,2	1,2	0,7	19,5	33,7
autres unités urbaines	10,5	3,2	5,2	4,4	23,3	10,2	3,3	6,6	7,3	27,5
total	51,8	9,6	12,0	26,6	100,0	35,1	11,3	14,3	39,3	100,0

67,4 % des emménagements récents (depuis moins de 5 ans) ont encore lieu dans les pôles urbains, dont 59,5 % pour l'unité urbaine de Toulouse, 22,3 % se situent en zone périurbaine et seulement 10,3 % dans les espaces à dominante rurale ; l'attraction des pôles urbains reste forte sur les propriétaires de maisons individuelles puisqu'ils y représentent 48,5 % des emménagements récents (dont 36,7 % dans l'unité urbaine de Toulouse), contre 36 % en zone périurbaine et 15 % dans l'espace à dominante rurale. Enfin, l'attachement à la commune se manifeste par des mobilités résidentielles intracommunales relativement importantes : 30,6 % des propriétaires de maisons individuelles ont changé de logement en restant dans la même commune dans les 5 dernières années (29,5 % des tous logements confondus).

Parmi ceux qui ont changé de commune au cours des 5 années précédentes, plus de la moitié des résidents actuels vient de l'extérieur de notre zone d'étude, s'installant de façon privilégiée dans les pôles urbains, et tout particulièrement dans l'unité urbaine de Toulouse. Les principaux mouvements à l'intérieur de la zone se jouent entre pôles urbains.

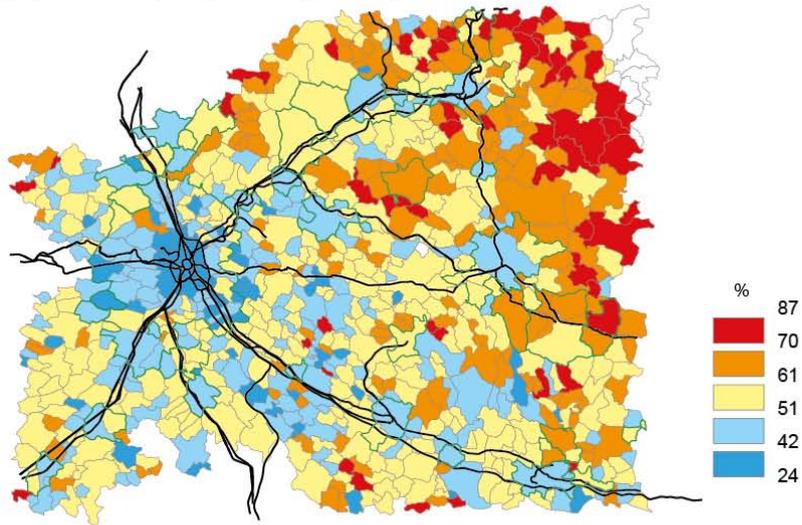
43 % des résidents des espaces périurbains ayant emménagé depuis moins de 5 ans viennent des pôles urbains de la zone, témoin du desserrement résidentiel à l'œuvre, 34 % de l'extérieur de notre zone d'étude. L'importance du pôle urbain comme lieu de résidence d'origine est encore plus flagrante si l'on s'intéresse uniquement aux propriétaires de maisons individuelles de l'espace périurbain : leurs mobilités résidentielles se sont faites pour moitié par départ des pôles urbains et pour moins d'1/3 à partir de l'extérieur de la zone. L'accession à la propriété apparaît ainsi bien comme un moteur fort de la périurbanisation.

Dans une proportion moindre que dans l'espace périurbain, ce sont quand même 32 % des résidents de communes rurales ayant emménagé depuis moins de 5 ans qui résidaient auparavant dans l'unité urbaine de Toulouse, témoin du report toujours plus lointain de la croissance démographique au-delà de la couronne périurbaine *stricto sensu*. Le mouvement inverse est en revanche infime, indice d'un ancrage fort dans cet espace. L'attractivité de l'espace rural dépasse là encore largement les limites de la zone d'étude puisque ce sont également 30 % des nouveaux installés qui arrivent de l'extérieur de la zone d'étude.

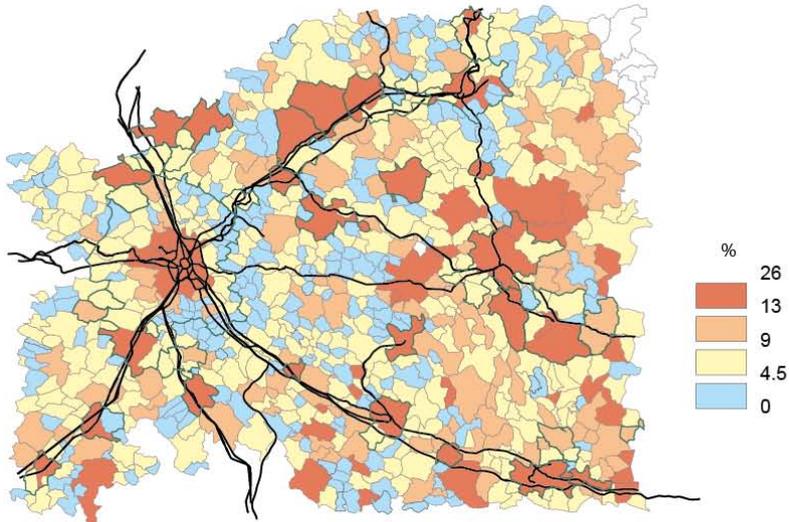
Ces nouveaux arrivants qui résidaient auparavant en dehors de la zone d'étude ne viennent que pour 17 % des autres départements de Midi Pyrénées (soit autant que la part venant d'Île-de-France, et à peine plus que celle venant de l'étranger qui s'élève à 14 %) tous logements confondus, proportion encore plus faible pour les propriétaires de maisons individuelles (14 %).

Carte 20 - Les mobilités résidentielles dans la zone entre 1990 et 1999

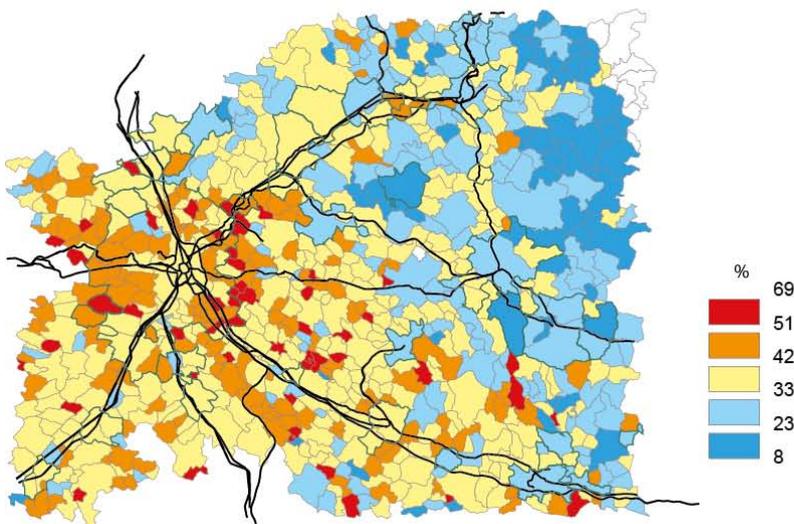
population n'ayant pas changé de logement entre 90 et 99



population ayant changé de logement dans la même commune entre 90-et 99



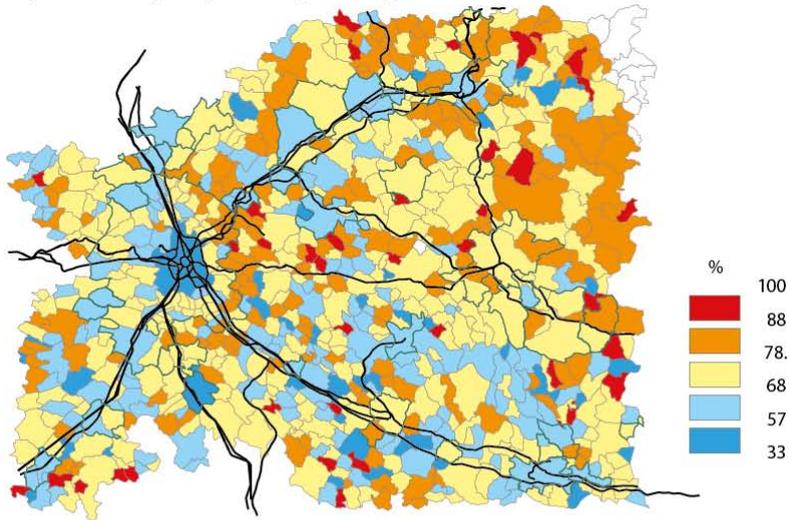
population ayant changé de logement venant d'une autre commune entre 90 et 99



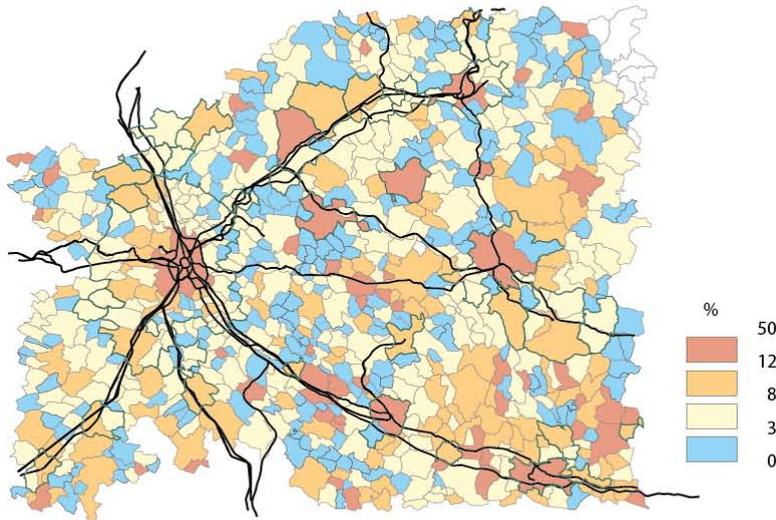
Source RGP 999 (1/4)

Carte 21 – Les mobilités résidentielles dans la zone d'étude entre 1999 et 2006

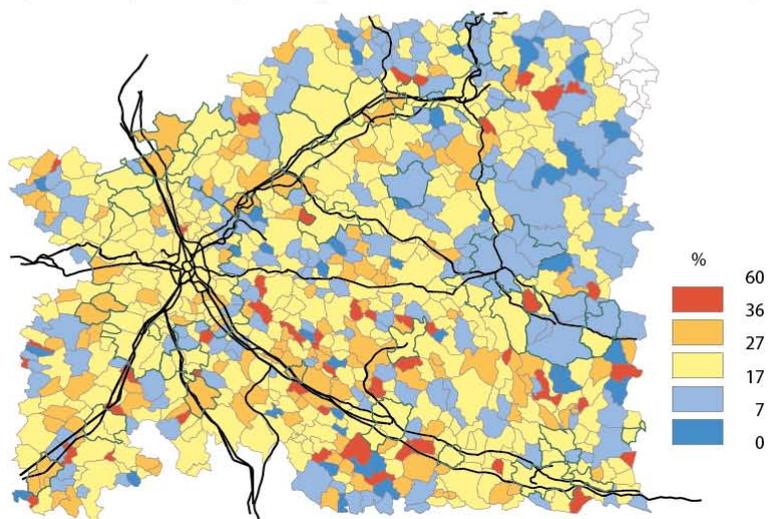
Population n'ayant pas changé de logement depuis 5 ans en 2006



population ayant changé de logement dans la même commune depuis 5 ans en 2006



population ayant changé de logement venant d'une autre commune depuis 5 ans en 2006



Source RGP 2006 (compl.)

Fait avec Phlicarto <http://phlicarto.free.fr> F. Desportes (USST-Cleu)

Conclusion

L'aire d'étude toulousaine apparaît en position intermédiaire par rapport au secteur parisien. Zone de périurbanisation plus récente, elle est toujours fortement marquée par un processus dont le dynamisme démographique et résidentiel ne se dément pas. Si la croissance se poursuit dans tous les types d'espace, c'est dans la couronne comprise entre 40 et 60 km de Toulouse qu'elle s'accélère le plus, l'espace périurbain accueillant une part croissance de la population notamment grâce à un dynamisme accru des communes multipolarisées plus éloignées de la métropole régionale. Si le front d'urbanisation ne semble donc pas encore stabilisé, cela ne doit pas masquer les signes d'une inflexion si ce n'est en faveur d'un ralentissement de la périurbanisation, du moins en faveur d'un changement global des modalités de la croissance vers une certaine densification. Le dynamisme des pôles urbains se renforce en effet tandis que les communes urbaines de l'espace périurbain, certes encore peu nombreuses dans la zone, voient leur solde migratoire augmenter.

Ces évolutions se dessinent également dans les dynamiques résidentielles. Si l'augmentation du nombre de maisons individuelles se poursuit, à un rythme certes ralenti depuis 1990, mais moins ralenti que l'augmentation des résidences principales (qu'il faut lire au regard des évolutions du modèle familial qui voit diminuer la taille moyenne des ménages), la part qu'elles prennent dans la construction récente diminue légèrement, le tassement se faisant sentir en premier lieu dans les communes urbaines de l'espace périurbain et plus largement dans les pôles urbains, notamment toulousain, témoin d'une densification à l'œuvre de ces espaces dans lesquels la construction de collectifs se développe. Par ailleurs, la distance à Toulouse des pavillons a sensiblement baissé depuis 1990, renforçant l'impression de pause voire d'arrêt dans l'éloignement du pôle urbain toulousain.

Ces évolutions vers une plus grande maturité des formes périurbaines ne sont encore qu'à l'état de balbutiements que le plan de l'emploi, l'aire d'étude toulousaine restant encore marquée par un schéma centre / périphérie dominant. Si le taux d'emploi global s'améliore, c'est dans un rayon de moins de 20 km autour de Toulouse que cette amélioration est la plus notable tandis que le déficit d'emplois s'accroît entre 20 et 60 km de la métropole régionale. C'est d'ailleurs dans cette couronne que les distances domicile / travail apparaissent les plus longues. Toutefois, ces chiffres sont en partie trompeurs compte tenu du fort dynamisme démographique de l'espace périurbain qui masque un développement de l'emploi réel quoique dans des proportions moindres. Ce dernier repose en particulier sur la croissance de l'emploi présentiel destiné à répondre aux besoins des populations résidentes particulièrement flagrant dans les communes urbaines de l'espace périurbain. Si leur rôle de bourg en sort renforcé, cela permet aussi un rapprochement de l'emploi et de l'habitat si ce n'est pour les cadres dont les navettes continuent de s'allonger, du moins pour les catégories d'emploi intermédiaires.

La réduction de la distance moyenne des navettes est faible, c'est d'ailleurs en partie en raison de l'élévation du profil social moyen de la zone qui voit la proportion de ménages de cadres augmenter fortement, rejetant aux marges de l'aire urbaine les ménages plus modestes. Ces

évolutions sont témoin de la forte mobilité résidentielle qui caractérise la zone d'étude. Plus de la moitié des habitants se sont en effet installés là depuis moins de 10 ans, même si ce n'est le cas que pour 40 % des propriétaires de maisons individuelles. Si l'attractivité résidentielle forte de cet espace métropolitain, régional et même national est bien connue, elle est néanmoins le pendant d'un ancrage résidentiel de plus en plus marqué dont témoignent le vieillissement de la population, particulièrement fort dans l'espace périurbain jusqu'alors plutôt associé à l'âge de la vie active, l'importance des mobilités intracommunales. Cet ancrage consacre par ailleurs l'autre facette du rôle que jouent désormais non seulement les pôles urbains mais également les communes urbaines de l'espace périurbain puisqu'elles ont attiré 80 % des personnes qui ont changé de logement depuis moins de 5 ans.

L'espace d'étude toulousain est donc bien le théâtre de changements dans les modes de vie et d'habiter périurbains tels que décrits jusqu'à présent, en direction d'une maturation morphologique (densification), sociétale (mixité générationnelle), résidentielle (ancrage), mais ces changements y sont encore à l'état de stigmates qui appellent à aller au plus près du terrain pour les analyser et en comprendre les ressorts, ce que le choix de trois zones d'étude dans lesquelles aller à la rencontre des pratiques habitantes a permis.

Partie 2 : Que nous disent les habitants de leurs pratiques quotidiennes ?

1. Présentation des terrains d'enquête

a) Les terrains du secteur francilien élargi

– *Les communes du Vexin*

Le terrain retenu est la partie du Parc Naturel Régional du Vexin située dans le Val d'Oise (soit 77 communes). Le PNR du Vexin français offre un vaste espace bénéficiant de règles strictes de protection sur le plan paysager et des contraintes en termes de croissance démographique (Desponds, 2007). Depuis le début de la vague périurbaine à la fin des années 1960, l'ensemble de ces 77 communes a néanmoins gagné 26 000 habitants, passant de 42 000 en 1968 à 68 000 en 2006, soit +62 % en 4 décennies, et 21 000 habitants entre 1975 et 2006, soit + 45 %. On observe cependant un fort ralentissement du taux annuel de croissance, qui est passé de 1,63 % entre 1975 et 1990 à 0,81 % de 1990 à 2006. Les 2/3 de ces gains sont dus au solde migratoire, qui a été divisé par 3 depuis 1990 par rapport aux 15 années précédentes, alors que l'accroissement naturel était multiplié par 2.

Dans l'ensemble de cette zone, un habitant sur deux vit dans une commune de moins de 500 habitants, un sur 3 dans une commune de 500 à 1 000 habitants, moins d'un sur 5 résident dans une commune de plus de 1 000 habitants. La population moyenne des communes rurales est un peu supérieure, en 2007, à 500 habitants, celle des communes urbaines atteint 3000 habitants. C'est dans cette zone que l'écart entre densités rurales et urbaines est le plus élevé (cf. tab. 13).

En 2006, professions intermédiaires et cadres représentent chacun un cinquième des ménages, mais alors que la part des professions intermédiaires est restée pratiquement stable depuis 1982, celle des cadres a été multipliée par 1,5, tandis que celle des ouvriers (qui comptaient pour un quart des ménages en 1982) a régressé de 10 points. L'augmentation des retraités, qui constituent en 2006 un ménage sur 4, au lieu d'un sur 5 en 1982, est due principalement au doublement de la part des anciens cadres et professions intermédiaires.

Globalement, dans le Vexin, le nombre d'emplois offerts est inférieur de moitié à celui des actifs résidents. Deux vexinois sur trois travaillent dans le Val-d'Oise, souvent dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise qui accueille près d'un quart des actifs de la zone. Parmi les autres destinations principales, Paris, les Hauts-de-Seine et les Yvelines accueillent chacun de 9 à 10 % des navetteurs.

– *Les communes des Yvelines*

Les enquêtes auprès des ménages et les entretiens avec des responsables de collectivités territoriales ont été réalisés dans deux cantons jointifs situés au nord-ouest du département, celui de Houdan et celui de Montfort-l'Amaury, regroupant 59 communes dont la population a plus que doublé depuis la fin des années 1960, passant de 29 000 habitants en 1968 à 67 500 en 2006 (+130 %). Entre 1975 et 1990, le nombre d'habitants a été multiplié par 1,5, enregistrant un taux de croissance annuel de 2,5 %. Les gains ont été nettement plus faibles depuis 1990, le taux de croissance annuel tombant à 1 %. Entre 1975 et 2006, le solde

migratoire (+ 22 500) a représenté les 4/5 des gains, enregistrant un fort ralentissement depuis 1990.

Dans ces 2 cantons, la taille moyenne des communes rurales est de près de 700 habitants (c'est dans ce secteur qu'on observe les plus fortes densités rurales), celle des communes urbaines d'environ 2 000. Plus d'un tiers de la population vit dans des communes de moins de 500 habitants, une proportion pratiquement équivalente dans des communes de plus de 1 000 habitants.

C'est dans ce secteur que les cadres sont les plus nombreux : ils représentent désormais un quart des ménages, leur part étant multipliée par 1,5 entre 1982 et 2006, alors que celle des professions intermédiaires tend à régresser et n'atteint plus un ménage sur 5. La présence des cadres, plus ancienne et plus importante dans le canton de Montfort l'Amaury que dans celui de Houdan, s'accompagne d'une forte progression des retraités, qui comptent en 2006 pour plus d'un quart des ménages, constitués pour moitié désormais d'anciens cadres et professions intermédiaires. Dans le même temps, la part des ouvriers diminue de moitié (passant de 20 % des ménages en 1982 à 10 % aujourd'hui), celle des employés reste stable autour de 8 %, alors que la part des retraités de ces deux catégories tombe en dessous de 10 %. Au total, les ouvriers et employés, actifs ou retraités, ne représentent plus qu'un ménage sur 4 dans le canton de Montfort l'Amaury, un peu plus d'un sur 3 dans celui de Houdan.

Trois actifs sur 4 résidant dans ces deux cantons travaillent dans leur département de résidence, Paris et les Hauts-de-Seine accueillant chacun 9 % des navetteurs, qui sont plus nombreux dans le canton de Montfort-l'Amaury à travailler dans le centre de l'agglomération parisienne.

– *Les communes d'Eure-et-Loir*

Les enquêtes auprès des ménages et les entretiens avec des responsables de collectivités territoriales ont été réalisés dans le canton d'Anet, qui jouxte celui de Houdan et ceux de Pacy-sur-Eure et Saint-André-de-l'Eure. Les 21 communes du canton ont vu leur population plus que doubler depuis la fin des années 1960, passant de 8 700 habitants en 1968 à 18 800 en 2006 (+118 %). Dans les années 1970 et 1980, la croissance a été forte (+89 % entre 1975 et 1990, soit un taux annuel proche de 3 %) et due exclusivement au solde migratoire (+ 5 500). Depuis, on observe un net ralentissement, avec un gain de 3 400 habitants entre 1990 et 2006 (soit + 1,25 % par an), avec un solde migratoire réduit de moitié.

Dans ce canton, la répartition de la population est très équilibrée entre les différentes tailles de communes. Mais si la population des communes rurales est relativement importante (750 habitants en moyenne), les densités y sont nettement plus faibles que dans les cantons franciliens riverains, et il en est de même dans les communes urbaines, dont la taille moyenne n'atteint pas 1 500 habitants.

Aujourd'hui comme dans les années 1980, ce canton se caractérise par une forte présence des retraités, qui représentent 3 ménages sur 10. La moitié d'entre eux sont d'anciens ouvriers ou employés, même si la part des retraités aisés fait plus que doubler, alors que celle des anciens agriculteurs, artisans ou commerçants diminue. Alors qu'ils comptaient pour plus d'un ménage sur 4 au début des années 1980, la part des ouvriers a diminué de 10 points en 25 ans,

tandis que celle des professions intermédiaires était multipliée par 1,5 : ces dernières regroupent aujourd'hui un ménage sur 5.

Au cours de la dernière période intercensitaire, parmi les nouveaux installés, près de 2 ménages sur 3 sont originaires d'Île-de-France. En 2006, plus de la moitié des actifs du canton travaillent dans les Yvelines, à Paris ou dans les Hauts-de-Seine, un peu plus d'un sur 3 occupe un emploi dans le département.

– *Les communes de l'Eure*

Les enquêtes auprès des ménages et les entretiens avec des responsables de collectivités territoriales ont été réalisés dans les cantons de Pacy-sur-Eure et Saint-André-de-l'Eure. Les 53 communes qui les composent ont vu leur population doubler depuis la fin des années 1960 : elles comptaient 22 000 habitants en 1968, 41 400 en 2006. Là encore, l'essentiel des gains (80 %) est dû au solde migratoire. Entre 1975 et 1990, le taux de croissance annuel se situait autour de 2,5 %, il tombe à 0,9 % entre 1990 et 2006.

Dans l'ensemble de ces deux cantons, plus de la moitié de la population réside dans des communes de moins de 500 habitants, moins d'un cinquième dans des communes comptant plus 1 000 habitants. Là aussi, les densités rurales et urbaines sont plus faibles que dans les cantons franciliens voisins, même si la population moyenne des communes rurales se rapproche de celle observée dans le Vexin.

Dans ces deux cantons, la présence des retraités, déjà importante au début des années 1980 (plus d'un quart des ménages) se renforce : ils constituent désormais plus de 3 ménages sur 10, et plus de la moitié d'entre eux sont d'anciens ouvriers ou employés. Les ouvriers représentaient au début des années 1980 un ménage sur 3, au lieu d'un peu moins d'un sur 4 aujourd'hui. Dans un cas comme dans l'autre, employés et professions intermédiaires comptent pour environ un quart des ménages.

Le recul récent des catégories modestes et la progression des cadres sont plus sensibles dans le canton de Pacy-sur-Eure que dans celui de Saint-André. Si leurs rythmes d'évolution sont comparables, les deux cantons présentent donc certaines différences dans la composition de leur population qui s'expliquent principalement par l'origine des nouveaux installés. Si, en 2006, les ménages venus d'Île-de-France depuis le début des années 2000 sont en proportion équivalente dans les deux cantons (la moitié des propriétaires de pavillons nouveaux installés dans les communes dans les 5 années précédant l'année de la collecte de recensement), leurs départements d'origine et leurs catégories socioprofessionnelles sont bien différentes. Les ménages s'installant dans le canton de Pacy-sur-Eure sont deux fois plus souvent des cadres, ceux qui s'installent dans celui de Saint-André sont plus souvent des professions intermédiaires ou des ouvriers (cf. tab. 23). Les ménages venus de Paris ou des Hauts-de-Seine sont 1 fois et demie plus nombreux dans le canton de Pacy-sur-Eure.

Parmi les zones d'enquête, c'est dans le canton de Pacy-sur-Eure que l'on observe le ratio le plus favorable entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs résidents (72 % en 2006). Près des 2/3 des actifs des deux cantons travaillent dans leur département de résidence. Néanmoins, un quart d'entre eux occupe un emploi en Île-de-France.

Tableau 23 – Les terrains d'enquête parisiens

Tableau 23-1. La taille des communes dans les zones d'enquête

zones d'enquête	Nombre moyen d'habitants		densité hab./km ² (2007)		% de la population habitant en 2008 dans des communes		
	communes rurales*	communes urbaines*	communes rurales*	communes urbaines*	de moins de 500 hab.	de 500 à 999 hab.	de plus de 1000 hab.
Yvelines	684	2073	96	254	37,3	27,1	35,6
Vexin	545	2969	76	335	48,1	32,4	19,5
Eure	480	1956	63	192	58,5	18,9	22,6
Eure-et-Loir	749	1308	65	153	33,3	33,3	33,3

Tableau 23-2. L'évolution de la population des communes dans les zones d'enquête

zones d'enquête	Taux moyen annuel de croissance de la population		Indice d'évolution de la population	
	1975-1990	1990-2006	1968-2006	1975-2006
Yvelines	2,49	1,03	230	170
Vexin	1,63	0,81	163	145
Eure	2,49	0,92	187	167
Eure-et-Loir	2,94	1,25	218	188

Tableau 23-3. Les propriétaires de pavillons nouveaux installés dans les cantons de Pacy et Saint-André de l'Eure

catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence	ensemble		venus d'Île-de-France	
	Pacy	Saint-André	Pacy	Saint-André
cadres	28,2	13,3	29,6	17,1
professions intermédiaires	21,7	21,2	20,9	28,5
employés	10,2	12,1	6,9	9,8
ouvriers	17,1	30,8	19,8	22,0
retraités	13,1	12,4	13,9	13,7

b) Les terrains de l'est toulousain

- Les communes du Rabastinois / Vaurais

Dans la zone d'étude de Saint-Sulpice-sur-Tarn, les entretiens auprès des ménages et des acteurs des collectivités territoriales ont été réalisés dans deux cantons voisins situés au nord-ouest du Tarn, celui de Lavarut et celui de Rabastens regroupant 25 communes dont près de la moitié (12) relève de l'espace périurbain et rassemble 30 % de la population, les 13 autres ressortissant de l'espace à dominante rurale dans ses différentes composantes (4 constituent des pôles d'emploi ruraux, 3 appartiennent aux couronnes de ces pôles et 6 sont dans le rural hors influence). Trois unités urbaines, composées de 5 communes au total, accueillent 77 % de la population, les communes rurales ne comptant en moyenne que 463 habitants. Si 75 % des communes comptent moins de 500 habitants, elles n'abritent que 14 % de la population.

L'ensemble du secteur a vu sa population multipliée par 1,5 entre 1975 et 2006, passant de 22 500 à 33 000 habitants. Conformément à ce que l'on a pu observer à l'échelle de l'ensemble de la zone d'étude, c'est toutefois depuis 1990 que l'on enregistre la croissance la plus importante : le taux de croissance annuel passe de 0,7 entre 1975 et 1990 à 1,8 % entre 1990 et 2006 et 75% des gains en effectifs ont été réalisés au cours de cette dernière période, sous le double effet d'un solde naturel redevenu très légèrement positif et d'un doublement de l'évolution due au solde migratoire.

C'est dans ce secteur que la part des ménages de cadres est la plus importante (9,8 %) et a le plus progressé puisqu'elle a été multipliée par 3 entre 1990 et 2007. Cette progression se fait au détriment de deux autres catégories socioprofessionnelles : celle des agriculteurs exploitants dont la part est divisée par 3 pour atteindre 1,9 % des ménages et celle des ouvriers qui ne représentent plus que 15,9 % des ménages. Si le poids des ménages d'employés et de professions intermédiaires augmente légèrement, le vieillissement de la population est plus net puisque la part des ménages de retraités est multipliée par 1,4 jusqu'à représenter aujourd'hui plus de 30% des ménages.

Dans ces cantons, en 2006, 20 % des actifs ayant un emploi travaillent à Toulouse même tandis que les quatre polarités principales du secteur en matière d'emploi retiennent près de 45 % de ces mêmes actifs (23 % à Lavarut, 12 % à Saint-Sulpice, 7 % à Rabastens et 2,5 % à Coufouleux). Le renforcement de l'emploi local est d'ailleurs significatif puisque cette part n'était que de 30 % en 1990, équivalente à celle des actifs travaillant alors à Toulouse (29 %), tandis que le poids des villes moyennes à une heure peine à se développer (3 % des actifs ayant un emploi travaillent à Albi, à peine 1 % à Castres). Notons toutefois que les hiérarchies des pôles d'emploi diffèrent d'un bout à l'autre de la zone d'étude, Lavarut ressortant comme pôle d'emploi principal, devant Toulouse, dans le canton du même nom, Rabastens prenant la tête, toujours devant Toulouse, dans son propre canton, Saint-Sulpice arrivant en troisième position dans les deux cas.

- Les communes du pays de Cocagne

Plus au sud, autour de Puylaurens, ce sont également deux cantons jointifs qui ont constitué les terrains d'enquête auprès des ménages et des collectivités territoriales : celui de Cuq-

Toulza et celui de Puylaurens regroupant 21 communes dont 13 constitutives de la communauté de communes du Pays de Cocagne. Si la zone reste très rurale, puisqu'une seule commune appartient à une unité urbaine (celle de Castres), les types de communes du secteur sont révélateurs de sa position d'interface entre Toulouse et Castres : si 15 communes relèvent du rural hors influence, 6 sont témoin de l'influence urbaine de Toulouse (deux communes périurbaines), de Castres (une commune appartient à son pôle urbain), voire des deux (trois communes multipolarisées). La hiérarchie urbaine de ce canton diffère largement de celle des deux autres secteurs d'étude puisque près de 40 % de la population réside dans les cinq communes comptant entre 500 et 999 habitants, les communes de moins de 500 habitants (au nombre de 15) et celle de plus de 1 000 habitants (Puylaurens) se répartissant à peu près équitablement le reste de la population (30 % pour chaque catégorie).

Quoique plus faible que dans les autres secteurs, le dynamisme démographique de ces cantons ruraux est réel : leur population a augmenté de 30 % entre 1975 et 2006 (de 7 100 à 9 200 habitants). Là encore, la croissance s'est accélérée dans la période récente : 60 % des gains en effectifs ont été réalisés entre 1990 et 2006, grâce à un taux de croissance annuel de 1 % (contre 0,7 % entre 1975 et 1990). Il faut toutefois noter que c'est la part de l'évolution due au solde naturel qui progresse (de - 0,2 à 0,1 %), la contribution du solde migratoire à la croissance restant stable (0,9 %).

Les évolutions des catégories socioprofessionnelles ne diffèrent pas ou peu des tendances observées dans le secteur précédent mais ne s'expriment pas avec la même force. L'élévation du profil social de la zone est un peu moins prononcée : si la part des ménages de cadres est doublée pour atteindre 7,8 % de l'ensemble des ménages, celle des professions intermédiaires fléchit légèrement. L'augmentation des ménages d'employés est faible (+ 1 point) tandis que celle des ouvriers baisse moins que dans les autres secteurs (- 1 point). Le vieillissement est en revanche plus prononcé encore que dans la zone précédente puisque la part des retraités est multipliée par 1,5, pour atteindre 34,8 % des ménages. Ce phénomène est sans doute en partie porté par l'arrivée à l'âge de la retraite de ménages d'agriculteurs qui sont de moins en moins représentés au sein des ménages puisque leur part est plus que divisée par 2 entre 1990 et 2007 (de 12,9 à 6 %).

Comme dans le secteur précédent, on assiste dans ce canton à un renforcement de l'emploi local qui se traduit par la baisse de la part des actifs ayant un emploi travaillant à Toulouse (de 10 à 8 %) mais surtout à Castres (de 24 à 14 %) et par une part d'emploi local en forte augmentation. La part des actifs travaillant à Puylaurens a ainsi été multipliée par 2,5 pour atteindre 18 % en 2006, tout comme celle de Cuq-Toulza (de 1,4 à 3,4 %). Entre l'attraction exercée par les grandes villes et celle des pôles locaux, les petites villes tirent leur épingle du jeu mais voient leur hiérarchie se redéfinir : Revel perd de son attractivité (de 10 à 7,5 % de actifs ayant un emploi) tandis que le pôle Lavar / Labastide-Saint-Georges se renforce (de 6,5 à 8,5 %).

- Les communes du Révélois

A l'interface entre trois départements (Haute-Garonne, Tarn et Aude) et deux régions (Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon), dans la continuité méridionale des cantons précédents, le

canton de Revel, composé de 13 communes, a constitué le dernier terrain d'étude du secteur toulousain. Il est partagé entre espace périurbain (6 communes) qui n'accueille que 7 % de la population du canton) et espace à dominante rurale (7 communes, dont un pôle d'emploi rural, Revel, seule unité urbaine du canton, 2 communes incluse dans la couronne de ce pôle et 4 communes rurales hors influence). Revel rassemble à elle seule 70 % de la population du canton tandis que les communes de moins de 500 habitants, largement majoritaires (85 %), ne comptent que pour 20 % de la population. Si la population de ce canton n'augmente que de 20% sur l'ensemble de la période (passant de 10 000 à 12 500 habitants), 80 % de cette croissance s'est opérée depuis 1990, le taux annuel de croissance étant multiplié par près de 3 entre les deux périodes. Comme dans le secteur d'étude du Rabastinois-Vaurais, cet accroissement de la population ne s'explique que par la contribution du solde migratoire, presque multipliée par deux, même si la part du solde naturel dans la croissance n'est plus négative mais nulle.

L'évolution des catégories socioprofessionnelles des ménages apparaît relativement atypique au regard de l'évolution des autres secteurs d'étude et de la zone d'étude dans son ensemble. En effet, si certaines tendances sont attendues, à l'image de la baisse de la part des ménages d'agriculteurs (- 2 points) et d'ouvriers (- 5 points), d'autres sont inverses au mouvement général (légère baisse de la part des professions intermédiaires) quand d'autres enfin apparaissent fortement minorées. Ainsi, les ménages de cadres n'augmentent que faiblement (de 6,2 à 6,7 %) de même que pour les employés (de 7 à 9,6 %). En revanche, une tendance est ici très accentuée, celle du vieillissement de la population puisque la part des ménages de retraités est multipliée par 1,7 et représente aujourd'hui 44 % des ménages du canton, constitués par une part croissante d'anciens cadres et professions intermédiaires (9 % en 2007 contre 4,5 % en 1990).

Conformément aux évolutions mentionnées précédemment sur le plan de l'emploi, la part de Toulouse dans les navettes domicile / travail diminue dans ce canton aussi entre 1990 et 2006. Elle est divisée par deux pour n'atteindre plus que 9 % des actifs ayant un emploi tandis que le poids de Revel explose puisque la ville emploie plus de la moitié des actifs ayant un emploi du canton, pourcentage multiple par 3 depuis 1990. Assez loin derrière, la hiérarchie évolue, témoin d'un ancrage local conséquent en termes d'emploi, puisque la part de Castelnaudary et de Castres dans l'emploi des actifs du canton diminue (de 6 % à 3 % dans les deux cas) tandis que celle d'autres polarités locales comme Saint-Félix-Lauragais se renforce (de 3 à 4,5 %).

Tableau 24 – Les terrains d'enquête toulousains

Tableau 24-1. La taille des communes dans les zones d'enquête

Types de communes des zones d'enquête	Nombre de communes	Population (2006)	Nombre moyen d'habitants (2006)	densité hab./km ² (2006)
<u>Rabastinois / Vaurais</u>				
Pôle urbain	0	0	0	0
Espace périurbain	12	10 900	908	59
Espace à dominante rurale dont	13	22 173	1 705	62
Pôles d'emploi rural	4	18 275	4 568	139
Couronnes de ces pôles	3	1 259	419	28
Reste du rural	6	2 639	439	27
Communes urbaines	5	25 653	5 130	173
Communes rurales	16	7 420	463	41
<i>Ensemble des communes</i>	25	33 073	1 323	60
<u>Pays de Cocagne</u>				
Pôle urbain	1	771	771	100
Espace périurbain	5	1883	376	26
Espace à dominante rurale dont	15	6554	436	32
Pôles d'emploi rural	0	0	0	0
Couronnes de ces pôles	0	0	0	0
Reste du rural	15	6554	436	32
Communes urbaines	1	771	771	100
Communes rurales	20	8437	421	30
<i>Ensemble des communes</i>	21	9208	438	33
<u>Revélois</u>				
Pôle urbain	0	0	0	0
Espace périurbain	6	903	150	23
Espace à dominante rurale dont	7	11 650	1 664	68
Pôles d'emploi rural	1	8 856	8 856	250
Couronnes de ces pôles	2	409	204	24
Reste du rural	4	2 385	596	44
Communes urbaines	1	8 856	8 856	250
Communes rurales	12	3 696	308	30
<i>Ensemble des communes</i>	13	12 553	965	47

Tableau 24-2. L'évolution de la population dans les zones d'enquête

zones d'enquête	% de la population habitant en 2006 dans des communes			Taux moyen annuel de croissance de la population	
	de moins de 500 hab.	de 500 à 999 hab.	de plus de 1000 hab.	1975-1990	1990-2006
Rabastinois / Vaurais	14	5	81	1,8	0,7
Pays de Cocagne	29	39	32	1	0,7
Revélois	19	0	81	0,4	1,1

Tableau 24-3. Les catégories socioprofessionnelles dans les zones d'enquête

zones d'enquête	Agriculteurs		Cadres		Professions intermédiaires		Employés, pers. de service		Ouvriers		Retraités	
	1990	2007	1990	2007	1990	2007	1990	2007	1990	2007	1990	2007
Rabastinois / Vaurais	5,2	1,9	6,2	9,8	11,3	12,5	8,4	9,8	19,4	15,9	24,7	34,1
Pays de Cocagne	12,9	6,0	3,7	7,8	10,7	10,0	6,2	7,1	19,7	18,9	23,7	34,8
Revélois	3,8	1,5	6,2	6,7	9,1	8,4	7,0	9,6	20,9	15,4	24,9	42,4

2. Entre figures récurrentes et spécificités des contextes territoriaux

a) De l'hypothèse d'une complexification des figures de la mobilité périurbaine à son analyse

- La construction du chez soi, une réponse à l'hypermobilité contrainte

Caractériser à la fois pratiques et représentations des espaces périurbains c'est, nous semble-t-il, approcher d'abord celles qui touchent à la forme résidentielle la plus répandue, l'habitat pavillonnaire, même si nous ne nous sommes pas cantonnés ici aux seuls pavillonnaires. À travers ce type d'habitat, il s'agit de rendre compte du rapport à l'Autre, matérialisé par la clôture, par la création d'un espace propre, celui du *chez-soi*. L'intimité créée par l'institution d'un « coin » propre autorise alors autonomie et pouvoir qui prennent forme selon deux modalités. Le chez-soi est d'abord l'institution d'un cadre intime par la disparition du voisinage direct : alors que dans le logement collectif, la proximité socio-spatiale peut rendre difficile la constitution d'une intimité pour le couple, la possibilité qu'offre le logement individuel d'avoir des pièces propres à l'intimité du couple, ou encore de pouvoir faire du bruit sans que les voisins ne le perçoivent facilite la création d'un espace à soi. Le chez-soi est par ailleurs l'ancrage de la vie quotidienne dans un espace autodéterminé, la mise à distance de l'espace de travail sur le plan tant géographique que symbolique. En ce sens, l'espace du chez-soi est réellement la négation de la vie de travail et l'affirmation que la vraie vie est ailleurs qu'au travail. La construction du chez-soi apparaît alors comme la « seule action valable de l'existence, un véritable but de vie » (Raymond, [1966] 2001, p. 85). Ainsi, le « faire n'est rien », c'est le « vouloir faire autonome » qui est pratiquement tout (Raymond, [1966] 2001, p. 87).

Ce processus n'est pas exclusif, ni aux espaces pavillonnaires, ni aux espaces périurbains, mais il apparaît, dans les représentations des périurbains, plus facile à mettre en œuvre à travers cette combinaison, notamment aux yeux des familles issues des couches moyennes salariées. Comme le soulignaient déjà les entretiens réalisés par l'équipe de l'Institut de Sociologie Urbaine dans les années soixante auprès de ménages pavillonnaires (Haumont, [1966] 2001), la propriété privée et le *chez-soi* sont conçus comme la possibilité de « couper

le lien avec l'extérieur » (Raymond et *al.* 2001, p. 87). Le terme d'« extérieur », utilisé comme un terme générique, mérite cependant qu'on le précise. L'impression d'entre-soi protecteur que permet l'habitat pavillonnaire contraste sensiblement avec celui, contraint, des quartiers d'habitat collectif et des « cités ». La mise à distance à laquelle correspond l'ancrage dans un *chez-soi* correspond alors à la nécessité de « bénéficier de l'appui implicite ou explicite d'un voisinage rassurant pour pouvoir mener une vie faite de déplacements » (Donzelot, 2009). L'espace du proche ne perd donc pas nécessairement sa dimension structurante, bien au contraire. Si le quartier en tant que lieu de sociabilité paradigmatique tend à s'affaiblir, voire à disparaître, l'éclatement des lieux de vie des familles rend d'autant plus important l'ancrage dans l'espace du pavillon (Chalas, 2007). Ce n'est donc pas nécessairement le voisin qui est mis à distance, et la protection des biens matérialisée par la clôture ne doit pas faire oublier qu'elle est aussi une conséquence d'une « hypermobilité contrainte » (Donzelot, 2009). Ancrage donc, mais aussi mobilité, le pavillon constitue la base à partir de laquelle l'habitant se meut. Les familles qui font le choix de s'écarter des centres urbains pour habiter une maison individuelle font aussi celui, souvent contraint, de s'écarter des structures dans lesquelles les membres de la famille travaillent. L'éloignement des centres urbains est alors pallié par la fréquence et la longueur importantes des déplacements nécessaires pour rejoindre les lieux de travail et les lieux de sociabilité (famille, amis, culture, commerces, rencontres associatives...). De nombreuses études et recherches décrivent alors un fort taux de motorisation des ménages et une utilisation des transports en commun qui, bien que dépendants de l'éloignement à la ville-centre et du degré d'équipement du lieu de vie, restent très largement minoritaires (Baudelle et *al.*, 2004), notamment du fait du manque d'infrastructures et du manque d'information des familles.

- Entre stratégies et tactiques, une diversification des figures de la mobilité

Il nous semble, c'était du moins l'une de nos hypothèses, que l'espace périurbain, dans ses dynamiques actuelles, révèle une diversification des figures de la mobilité et de l'habiter périurbain et en périurbain.

Il s'est agi, par le biais des entretiens réalisés, d'approcher la manière dont les familles déploient des tactiques qui leur permettent d'acquérir de l'autonomie dans des contextes de fortes contraintes structurelles. Les « arts de faire », en référence au terme défini par Michel de Certeau (Certeau, 1980), permettent de saisir les pratiques qui se situent non pas à l'écart du modèle de fonctionnement dominant dans les espaces périurbains, mais proprement *dans* un écart. La différence est significative, et la démarche que propose cette recherche n'est pas celle d'une analyse de comportements marginaux dans un modèle de fonctionnement généralisé, mais celle d'une investigation de comportements (les arts de faire, les stratégies et les tactiques) généralisés au sein même d'un modèle dominant (le contexte socio-géographique périurbain ici ouest-francilien et est-toulousain). À ce titre donc, il n'est pas ici question de souligner l'exceptionnalité des pratiques des familles étudiées pour redéfinir un nouveau modèle, mais plutôt de questionner ce que leur position dans un écart au sein même d'un modèle révèle de celui-ci.

Recourir au terme de stratégie, c'est d'abord reconnaître la part d'autonomie des habitants-acteurs, c'est « restituer à l'acteur sa part d'initiative dans l'élaboration de sa propre existence » (Godard, 1990, p. 9). Le but n'est pas ici de reconnaître une totale autonomie des habitants en oubliant les différentes contraintes qui interviennent dans les choix résidentiels, mais bien de déterminer « des logiques de comportement s'articulant séquentiellement pour atteindre une fin » (*ibid.*, p. 21). C'est en fin de compte reconnaître la manière dont les fins s'imposent aux acteurs avec une impérativité qui leur est propre. Cette imposition plus ou moins importante auprès de l'acteur varie alors en fonction de facteurs sociaux, et Jean-Claude Passeron (Passeron, 1982) souligne que la stratégie est le fait des catégories sociales les plus aisées, qui possèdent les ressources pour effectuer des « calculs de rapports de force » (De Certeau, 1980, p. 44). La tactique, au contraire de la stratégie, qualifie une pratique qui n'est pas orientée vers la réalisation d'un but, elle « ne dispose pas de base où capitaliser ses avantages, préparer ses expansions et assurer une indépendance par rapport aux circonstances » (*ibid.*, p. 639). La tactique est l'œuvre de l'éphémère, de l'occasion, de l'acte précaire qui ne peut distinguer la portée finale de son geste, faute de hauteur de vue et de recul temporel sur sa propre condition au sein d'un système de contraintes. Alors, se pencher sur le parcours résidentiel de familles, c'est tenter de déterminer la capacité à mettre en place des dispositions en vue de l'appropriation d'un espace propre, et c'est aussi mettre en lumière son absence, ainsi que les ajustements ponctuels pour y remédier. C'est donc dans ce jeu entre tactiques et stratégies que nous avons tenté de nous placer, à la frontière entre les deux, en gardant bien à l'esprit que la frontière est labile.

- De la spatialité à l'urbanité ?

Cette approche nous conduit alors à dépasser la notion de territorialité au profit de celle de spatialité. La territorialité n'est en effet pas cette forme englobant tous les processus d'identification spatiaux, mais une dimension restreinte de la spatialité, qui a trait aux solidifications, aux « inerties des configurations territoriales » (Cailly, 2009, p. 152). L'analyse en termes de spatialité permet alors une reconnaissance de « la pluralité des univers de socialisation, la diversification des expériences spatiales, ou encore la recomposition des marquages socio-spatiaux » (*ibid.*, p. 153), qui contribuent à forger l'identité sociale des individus. C'est en ce sens dans des configurations réticulaires que différents univers sont mis en cohérence par les individus. La maison, dans ce contexte, est le nœud structurant qui fait partie d'un « système de lieux » (Pinson et Thomann, 2001, p. 22) parcourus, fréquentés. La spatialité habitante qualifie donc bien les mobilités géographiques – la dichotomie ancrage/mobilité – qui en sont une dimension. Mais qualifier la spatialité habitante dans le faire, c'est aussi définir le « processus d'identification [qui fait que] quand l'être humain identifie un espace, il s'identifie lui-même d'une certaine façon » (Monnet et Capron, 2000, p. 20). C'est alors la création d'une identité spatiale de projection qui est interrogée, celle qui prend forme dans les mobilités en lien avec le projet de construction, et qui permet de dire aux habitants qu'ils sont d'ici, de là-bas. Plus encore, ces processus d'identification spatiale dans le contact et la mobilité ne donnent-ils pas une résonance particulière au terme d'urbanité, qui serait cette fois spécifique aux périphéries urbaines ?

Sans reprendre l'ensemble du vocabulaire développé par les géographes, il est intéressant de constater que la question qu'ils posent renvoie directement à celle de l'urbanité, qui elle-même pose la question du sens de la ville, « de son adéquation entre forme spatiale et forme sociale » (Monnet et Capron, 2000, p. 10). Car c'est bien là que réside l'interrogation qu'il faut ici développer : si la question de l'urbanité « surgit d'abord comme une réflexion sur les modalités du vivre ensemble en ville » (*ibid.*), il n'est aujourd'hui plus question de rechercher l'urbanité seulement dans un modèle d'harmonie classique de la ville-centre. Bien au contraire, c'est dans l'urbain généralisé (Mongin, 2005) qu'il faut chercher les formes de recomposition des liens sociaux, et ce non pas en prenant acte de la généralisation et de l'uniformisation de territoires périphériques devenus urbains, mais en y cherchant le germe d'une construction d'urbanités endogènes. Cette recherche nous conduit alors, à l'image de Jérôme Monnet et Guénola Capron, à chercher l'urbanité là où « elle apparaît en creux dans des quartiers qui se définissent justement par un *manque* de qualités urbaines et par leur position marginale » (Monnet et Capron, 2005, p. 14).

- *Les critères de la typologie*

La typologie qui a permis d'identifier ces différentes figures de la mobilité se base sur différents critères :

- des critères d'ordre socio-démographique : l'âge et la catégorie socioprofessionnelle des personnes enquêtées,
- des critères associés à la trajectoire résidentielle : les lieux de résidence antérieurs, l'ancienneté d'installation dans le périurbain,
- un critère de mobilité quotidienne contrainte : le lieu de travail,
- des critères associés au degré d'apprentissage du territoire : l'inscription dans le tissu associatif, la fréquentation des équipements et services de proximité,
- des critères de représentation qui portent sur la projection des personnes enquêtées dans leur avenir résidentiel.

Trois grandes figures se dessinent à l'issue du croisement des enquêtes menées (156 au total²¹) dans l'ensemble des secteurs étudiés, celles-ci étant différemment représentées selon les contextes. L'usage de la comparaison se veut ici inductif, il prend sa source dans les régularités et les discordances de terrain, pour ensuite les confronter et essayer de dégager leurs logiques propres.

²¹ Les 156 entretiens réalisés se répartissent comme suit :

- 86 dans l'aire d'étude parisienne (24 dans le Vexin, 40 dans le secteur de Pacy-sur-Eure / Saint-André-de-l'Eure, 22 dans le secteur de Houdan),
- 70 dans l'aire d'étude toulousaine (26 dans le secteur de Saint-Sulpice / Rabastens, 28 dans le secteur de Puylaurens, 16 dans le secteur de Revel).

La majeure partie d'entre eux sont présentés, sous forme de synthèses, en annexe de ce rapport.

b) Les couples biactifs avec enfants, une figure classique mais qui se complexifie

Cette première figure recouvre celle des périurbains classiques, couples biactifs avec enfants, tout en la complexifiant. Elle se décompose en trois sous-figures.

– *Figure 1.1: Les actifs propulsés dans le périurbain, entre contraintes et opportunités*

** Une trajectoire résidentielle courte*

Le qualificatif de « propulsés » fait référence au saut effectué en direction du périurbain avec lequel ces actifs entretiennent un rapport utilitaire, opportuniste. Leur besoin immédiat correspond à la disponibilité foncière offerte par ces marges de la ville, dans lesquelles se perpétue la réalisation du rêve de la maison individuelle qu'ils sont les premiers à nourrir. Le besoin d'espace, intérieur et extérieur, fait de la parcelle habitée une bulle de vie presque détachée du territoire environnant. L'élément caractéristique de ce groupe est celui d'une trajectoire résidentielle, en périurbain, courte et souvent récente. Les personnes interrogées résidaient auparavant dans la ville dense, par exemple dans le pôle central ou dans des pôles secondaires de l'agglomération francilienne ou des agglomérations limitrophes de l'aire urbaine francilienne (Dreux, Évreux, Vernon). La place de la petite ville ou de gros village reste donc prédominante pour ces personnes qui cherchent « *un bon compromis entre la ville et la campagne. On a d'un côté une forêt et derrière notre jardin un champ* » (entretien réalisé à Pacy-sur-Eure, 2011). Le choix de la commune de Pacy, par exemple, apparaît stratégique et émane d'une réflexion de la part des couples, prenant en compte de nombreux paramètres : le lieu de travail, la présence d'écoles, le cadre de vie, les services, la proximité de grandes agglomérations, l'accessibilité à l'A 13.

« On a fait une sorte de triangulation puis on a dit « le point à peu près au milieu c'est ici ». Puis on s'est dit « une zone à peu près urbaine dans le coin, c'est Pacy-sur-Eure ». C'est un raisonnement purement mathématique, géographique... Évreux, Vernon et Mantes pour que ma femme puisse trouver du travail, elle est infirmière, et on souhaitait une petite ville avec des écoles et toutes commodités, la piscine, le judo... » (Pacy-sur-Eure).

« On voulait une commune avec des services, des commerces et des écoles et surtout rester de ce côté d'Évreux pour éviter les bouchons et pour être proche de l'autoroute [...]. On voulait aussi une maison pour faire un placement parce qu'on ne va pas rester et Évreux on n'aimait pas, alors pour tout ça, Pacy c'est très bien et puis c'est une jolie petite ville, agréable, animée. » (Pacy-sur-Eure).

On retrouve les mêmes logiques par exemple pour les propulsés s'installant à Saint-Sulpice, avec une prégnance dans les discours de la prise en compte des services et équipements à destination des enfants.

« Alors on a regardé quand même ce qu'il y avait, scolairement aussi : école à côté, proximité du village pour Jérémy, plus tard, et Sarah, il y avait le collège. Après sur le village, je savais qu'il y avait tout » (Saint-Sulpice 2).

Quoique moins représentés, on trouve aussi parmi ces ménages propulsés, notamment dans le secteur de Puylaurens, des néo-périurbains locataires du parc privé (ancien) ou public (récent) en raison soit du caractère soudain de leur départ de la ville qui ne leur a pas permis de développer un véritable projet résidentiel, soit de revenus trop limités pour accéder à la propriété.

** La prégnance de la mobilité et de l'automobilité*

Pour l'ensemble des ménages de cette figure, la mobilité semble être le revers obligé de leur installation dans le périurbain. L'usage des transports en commun est très réduit même lorsque ceux-ci pourraient répondre à leurs besoins ; l'automobile reste le moyen de transport privilégié, véritable « cordon ombilical » qui les relie à la ville, dernier vestige d'une urbanité abandonnée et dont ils ressentent parfois la nostalgie. Le trajet domicile-travail notamment est une donnée essentielle du mode de vie des périurbains et de leur quotidien, l'emploi restant la plupart du temps situé dans le pôle urbain. La grande majorité des ménages, surtout les femmes, ne semblent pas vivre pleinement cette mobilité :

« Quand j'allais au travail avant la naissance de mon fils, c'était éprouvant, je rentrais tard, quand j'arrivais ma fille avait pris son goûter, fait ses devoirs, pris son bain, j'avais l'impression de passer à côté de tous ces moments là. Avec le deuxième j'ai eu envie de profiter d'eux, de ne pas être crevée, donc déjà j'ai pris un congé, et je cherche un autre travail pour après, j'aurais du mal à reprendre ce rythme je pense, avec mon congé, je me suis vraiment habituée à une vie de luxe. » (Saint-André-de-l'Eure)

Pourtant, même lorsqu'une relocalisation professionnelle est possible, elle se fait dans les limites de l'agglomération, par refus d'une insertion locale subie, comme en témoigne cette ATSEM à la Mairie de Toulouse qui s'est fait muter dans un service plus proche de l'accès à l'autoroute mais pas sur son lieu de résidence :

« Travailler à Saint-Sulpice, je suis pas prête, ici, tout le monde se connaît alors voilà c'est ça aussi quand on est dans ce genre de structures tout le monde se connaît et non. Au départ oui je me disais pour les petits, 5 minutes après je serais à la maison et puis finalement avec du recul je préfère un quart d'heure-20 minutes après à la maison et avoir une coupure et pas se faire arrêter au village parce qu'on connaît tel parent » (Saint-Sulpice 2).

Si cet exemple illustre la difficulté que rencontrent ces ménages propulsés à s'installer pleinement dans leur espace de résidence, on observe cependant des nuances entre ceux qui ne pratiquent pas ou peu le territoire local et ceux qui affichent dès le départ des dispositions ouvrant la voie à un recours protéiforme aux ressources de ce territoire.

** D'une pratique parcellaire et partielle du territoire local à l'amorce d'un ancrage*

Alors que la propulsion dans un espace périurbain jusqu'alors inconnu pourrait augurer d'une absence de pratique du local, les enquêtes amènent en effet à distinguer plusieurs degrés dans le rapport au territoire. Si les plus aisés, présents notamment dans le secteur de Houdan et

dans le Vexin, affichent une réelle nostalgie de la ville, les classes moyennes, que l'on retrouve dans les secteurs normands de Pacy-sur-Eure et de Saint-André-de-l'Eure et dans les secteurs toulousains, oscillent dès le départ entre cette nostalgie et l'amorce d'un ancrage local que permet le substrat urbain de ces territoires maillés par des polarités de rang différent.

Ainsi, pour un premier groupe de propulsés, la pratique du territoire est parcellaire et partielle puisque l'immersion dans l'espace périurbain est soudaine et appelle de fortes capacités d'adaptation en terme de mobilité tant les lieux de vie sont éclatés. Si les personnes enquêtées classées dans cette figure n'expriment pas clairement le regret de la vie en la ville, ils n'en gardent pas moins un souvenir vivace, qui marque fortement leurs représentations d'un territoire de vie idéal. Les « actifs propulsés » sont fortement attachés à la ville et ont des exigences citadines ; ils dénoncent les rythmes trépidants de la ville dense mais se nourrissent de cette intensité pour assouvir leur « soif » de mouvement : « *on va ensemble au cinéma à Évreux en voiture, on en profite parfois pour manger au restaurant* ». Leur pratique du territoire local reste faible à modérée, et se concentre sur les grands centres commerciaux d'envergure régionale : pour les périurbains du secteur de Houdan, par exemple la zone commerciale de Plaisir, Saint-Quentin-en-Yvelines, Parly II au Chesnay, Maurepas-Coignières ; pour ceux de Pacy-sur-Eure et/ou de Saint-André-de-l'Eure, les zones commerciales de Mantes-la-Jolie ou d'Aubergenville ; pour ceux de Saint-Sulpice les centres commerciaux de Balma ou Saint-Orens. Les moyennes et petites surfaces ainsi que les marchés locaux sont très rarement fréquentés.

« Disons que quand on a habité Toulouse, on est attiré vers Toulouse. Si je dis que je vais faire les magasins, je vais pas faire les magasins à Gaillac ou... Albi, c'est à Toulouse ! » (Saint-Sulpice 2).

Pour un second groupe en revanche, les signes d'une recomposition des pratiques sous l'effet de l'offre locale apparaissent très tôt. Nombre de personnes interrogées dans le secteur de Pacy-sur-Eure par exemple font les magasins à Évreux, ils y vont pour acheter, se restaurer et se divertir. Vernon, commune se situant à 15 km au nord est de Pacy, attire également les foyers pacéens, parfois même plus qu'Évreux. Enfin Paris et Rouen apparaissent en second rideau, et sont le théâtre de déplacements plus ponctuels.

« [à Rouen] y'a plus de choix qu'à Évreux, il y a beaucoup de beaux magasins, c'est une belle ville. »

« Paris, on y va 2 à 3 fois par an pour se promener, en famille ou en couple, en voiture ou en train selon la circonstance et la circulation. La ville de Paris valorise le foncier et fait que l'acquisition à Pacy est un bon investissement. Pacy est valorisée par Paris mais je n'aimerais pas habiter à Paris. »

« On va de plus en plus dans les grandes villes depuis qu'on a un GPS, parce que sinon on n'a pas l'habitude de circuler dans les grandes villes. »

Les secteurs de Saint-Sulpice et de Puylaurens sont également marqués par une pratique du territoire local importante qui augure d'un ancrage prochain des habitants. À l'exception d'un ménage qui fréquente presque exclusivement les centres commerciaux de l'agglomération

[« les grosses courses, comme on fait du Drive, mon mari s'arrête devant avec son camion le vendredi, à Rouffiac. Ça nous fait pas faire un détour, sur notre trajet travail on en profite. » (Saint-Sulpice 2)], les ménages propulsés fréquentent peu les grandes structures commerciales périphériques, leur préférant les supermarchés et petits commerces des alentours, auxquels ils recourent selon une hiérarchie correspondant aux besoins.

« On a tout ici, donc on fait surtout à Saint-Sulpice mais par exemple si je ne trouve pas ce qu'il me faut pour habiller les enfants au Carrefour par exemple, on peut trouver des vêtements de meilleure qualité dans la nouvelle zone des terres noires ou alors au Leclerc Gaillac. A Lavour, j'y vais surtout pour le bricolage, le Super U qui est à côté, le MacDo, le dentiste, mon médecin, l'hôpital où la petite est née. Y'a aussi les pôles CAF-CPAM » (Saint-Sulpice 11).

Ce constat valable pour les pratiques commerciales et les services s'applique d'ailleurs au rapport à l'urbain en général : dans ces secteurs, Toulouse est fréquentée de manière exceptionnelle, les villes moyennes – Castres pour le secteur de Puylaurens, Albi pour le secteur de Saint-Sulpice – de manière plus régulière, mais beaucoup moins que les petites villes telles que Revel pour la zone de Puylaurens, Gaillac pour celle de Rabastens/Saint-Sulpice ou encore Lavour qui sert de pôle à ces deux secteurs.

Cette pratique plus fine d'un territoire qui dépasse largement les limites du jardin permet alors aux ménages de se projeter dans une insertion locale qui, si elle n'a pas toujours eu le temps de se développer pour des raisons familiales et matérielles (le temps des travaux), est souhaitée dans un proche avenir : *« c'est vrai qu'on n'a pas trop profité du village même puisqu'on est pas mal dans les travaux mais je m'y sens assez bien oui » (Saint-Sulpice 12).*

** Une figure exacerbée dans le cas des catégories sociales modestes*

Pour des catégories sociales relativement modestes, plus présentes autour de Saint-André-de-l'Eure mais également à Saint-Sulpice ou Revel, il s'agit surtout de fuir un environnement (Mantes, la vallée de la Seine pour les premiers, Le Mirail pour les seconds), volonté plus pressante encore au moment de l'arrivée d'enfants dans le ménage.

« Moi je suis tombée enceinte et je me voyais mal dans une cité comme les Mureaux avec ma petite, c'est clair ! Si vous avez entendu tout ce qui se passe de ce côté-là, c'est des villes assez problématiques ! ... Si vous avez entendu c'est la ville où il y a eu énormément de problèmes avec la police, des voitures brûlées, c'était là ! Et je me voyais mal élever ma fille là bas. » (Saint-André-de-l'Eure)

« Un peu l'environnement social, on ne voulait pas vivre dans les quartiers on ne veut pas de racaille de « excuse ma poule, excuse ma poule » pas de trucs comme ça, on voulait être tranquille pour l'éducation des enfants. » (Saint-André-de-l'Eure)

Dès lors, pour réaliser leur rêve d'accession à la propriété mais compte tenu des revenus dont ils disposent, la faible maîtrise du point de chute que constitue le territoire d'installation est évidente, bien souvent guidée par le promoteur ou constructeur. S'ils auraient souhaité s'installer dans un secteur périurbain plus proche, cela n'était pas envisageable

financièrement, alors que dans ces franges métropolitaines, on peut faire construire pour des mensualités équivalentes au poids d'un loyer urbain.

« *J'aurais trouvé la même à Toulouse, je restais à Toulouse* » (Saint-Sulpice 12).

« *J'aurais voulu à Escalquens là où mon mari travaille, j'ai vu, c'est vachement bien là-bas, c'est beau. C'est plutôt pour les plus aisés. Peut-être un jour... on se rapprochera.* » (Revel 6).

Les arguments mis en évidence font ainsi écho à la description que donnent D. Goux et E. Maurin des classes moyennes : « *La principale motivation des classes moyennes inférieures qui grèvent leur budget pour quitter les zones d'habitat collectif et s'installer dans des quartiers d'habitat pavillonnaire périurbains est de mettre l'univers de la cité à distance et d'assurer la scolarité la plus sûre aux enfants. [...] Changer de résidence est ici une manière de lutter contre le risque de déclassement* » (2012).

Pourtant, avec au mieux deux petits salaires, mais parfois un seul, la construction de la maison a nécessité des stratégies : bien choisir un logement qui puisse bénéficier d'un *pass foncier*, mettre en place un PTZ, ne faire construire que l'extérieur de la maison pour la finir soi-même. D'autres se font livrer des maisons en kit ou passent par l'auto-construction. Ils acceptent des projets légèrement différents de leur projet initial.

« *Après, c'étaient eux qui avaient calculé le budget qu'on avait, par rapport à la superficie. Donc on n'a pas pu vraiment faire ce qu'on voulait. Parce qu'on voulait plus grand et ils nous ont dit : c'est pas possible.* » (Revel 12).

Ces ménages opposent la vie en appartement à la vie en maison, la vie en ville à celle dans les espaces périurbains qu'ils perçoivent comme des villages que, d'une certaine façon, ils idéalisent « *le cadre de vie, la vie de village. En même temps on voulait se retirer de la ville, éviter le béton* ».

Cette catégorie souffre souvent d'un manque d'intégration locale qui se traduit paradoxalement par le maintien d'une polarisation en faveur de l'ancien lieu de résidence ; elle n'est pas sans rappeler, par bien des aspects, la figure des « captifs » (Rougé, 2005). En effet, pour réaliser leur projet d'accession, ces ménages cumulent non seulement des sacrifices financiers, mais également des trajets plus importants et la perte de certains avantages.

« *À Toulouse nous n'avions que cinq minutes de déplacement pour se rendre au travail, mon mari y allait même à pied.* » (Revel 2).

« *Dans les Yvelines, il y a plus de bus, plus de trains, plus de transports. Ici, il n'y a pas de transports, c'est très difficile, ils devraient mettre plus de bus pour aller à Évreux ou autour de Saint-André. Et pour les enfants. Oui on a l'impression d'être abandonné, mis à distance de la ville. Là-bas, il n'y avait pas besoin de permis. Ici pour le travail, il faut le permis, pour chercher du travail. A 5 km, tu trouves du travail, mais il n'y a pas de bus, c'est pas normal, il y a plein de gens qui cherchent du travail. En fait pas de permis, pas de travail. Et les petits, ils*

sont à la maternelle, après quand ils iront à la grande école, ils devront marcher 25 minutes, ce n'est pas facile, ils sont encore petits. Dans les Yvelines, ce n'était pas pareil, c'était à côté, on ne marchait pas trop. » (Saint-André de l'Eure).

Ils continuent toutefois à reconnaître à la ville ses aspects positifs, culturellement ou pour les enfants (la qualité des centres aérés, beaucoup moins chers par exemple). Si certains n'ont pas du tout conservé de relations avec Paris ou Toulouse, à la fois pour des raisons « matérielles » (budget limité, manque de temps) et plus psychologiques (besoin d'insertion), d'autres continuent à s'y rendre très régulièrement, de même que leurs enfants, y compris en car.

L'un de nos entretiens, réalisé à Saint-André-de-l'Eure auprès d'un homme mécanicien ayant trois enfants et dont la femme est en recherche d'emploi, nous a permis d'approcher les sacrifices et les économies nécessaires pour se maintenir dans l'espace périurbain et dans l'habitat pavillonnaire.

« Je préfère payer pour la même surface mais avec la tranquillité et que ça m'appartienne. On est arrivé à Saint-André pour une question de budget, il y a qu'ici que j'ai trouvé. A la base on cherchait dans toute la région parisienne côté ouest, mais on a trouvé ici. » (Saint-André-de-l'Eure).

Vivant auparavant dans le parc collectif et locatif social à Mantes-la-Jolie, la localisation à Saint-André-de-l'Eure s'est faite pour des raisons de prix des terrains. Leurs loisirs sont limités pour des questions financières [*« notre temps libre, c'est devant la télé, on n'a pas le choix d'aller ailleurs. Le budget c'est serré, on ne peut pas aller ailleurs. Alors je me repose. On reste ici à la maison »*], tout comme leurs déplacements : *« Bah, j'évite de faire des déplacements »*. Ainsi ils se stabilisent [*« déjà pour l'instant, et avec le budget on voit comment on va faire »*], ce qui explique par exemple, en partie pour des raisons d'économies, le choix d'Évreux pour faire leurs courses.

« Oui, pour faire quelques courses. Ici c'est plus cher. C'est moins cher d'aller à Évreux. Des fois on est obligé d'aller ici. »

« Évreux c'est la ville la plus près, il y a un peu de tout, il y a des bons petits restos, on connaît quelques salles et c'est super, on adore les livres, il y a des boutiques, il y a le Carrefour, But, Darty, tout ça comme magasins dans les mêmes environs, au centre-ville de Évreux, il y a des choses spécifiques, des magasins spécialisés, sans besoin de me déplacer à Paris ou à Mantes, à Évreux il y a ce qu'il n'y a pas ici. »

Pour l'ensemble de ces habitants, qui restent en retrait du tissu associatif local, l'insertion sociale et l'ancrage sont difficiles et l'envie de nouer des contacts dans le lotissement et/ou dans la commune est faible : *« Pour l'instant ce n'est pas le top l'intégration. De toute façon, il n'y a pas grand choses ici »* (Saint-André-de-l'Eure).

En conclusion, quelles qu'en soient les nuances, cette figure regroupe des personnes qui « essaient » le périurbain, mais hésitent encore à s'y installer durablement. Leurs

représentations semblent plus difficiles à faire évoluer, mais le développement de polarités secondaires fortes dans l'espace périurbain pourrait les y aider. Leurs souhaits concernant leurs lieux de vie future sont encore incertains : quelques-uns envisagent de rester dans l'espace périurbain, un certain nombre sans doute devra ou choisira de le quitter.

– *Figure 1.2 : Les actifs qui s'ancrent dans le périurbain*

* *Une trajectoire résidentielle en périurbain plus ancienne et progressive*

Variante de la figure précédente, celle-ci fait référence à des personnes, aussi issues d'un milieu urbain, mais dont la trajectoire résidentielle est différente. Si la figure précédente rassemblait des ménages issus d'un parcours plutôt court, ayant effectué en quelque sorte un « saut » dans le périurbain, il s'agit pour ce groupe d'une trajectoire résidentielle longue, avec des déménagements successifs les éloignant progressivement de la ville-centre. À chaque déménagement, la sélection entre différentes destinations possibles induit une connaissance plus fine de l'espace ; ces arbitrages marquent les étapes d'une « maturation » dans le rapport au territoire périurbain. Les avantages et inconvénients du mode de vie dans ce type d'espace sont abordés plus rigoureusement, avec une certaine exhaustivité, peut-être même aussi avec une plus grande objectivité, loin des mirages de la maison individuelle.

La trajectoire résidentielle d'un couple résidant dans le lotissement du Val Morin à Pacy-sur-Eure, illustre parfaitement ce processus. Les deux adultes travaillent respectivement à Aubevoye et à Vernon et ont fait construire dans la commune, après avoir vécu en région parisienne, suite à la dernière mutation professionnelle.

« Mon service a été muté sur le centre technique d'Aubevoye. D'ici, ça fait à peu près 25 kilomètres. Et ma femme étant infirmière, ça faisait, on va dire, un triangle de possibilités entre Évreux, Vernon et éventuellement Mantes. Donc Pacy-sur-Eure se trouvait à peu près dans le milieu de la botte, et donc on a fait construire car sur Pacy il n'y avait pas, au moment où on cherchait, de maison qui correspondait à ce qu'on voulait ».

Si leur choix résidentiel a été davantage maîtrisé que celui de la plupart des propulsés, leurs pratiques de mobilité ne diffèrent pas tant par les modes de transports mobilisés (la voiture) que par la souplesse de leur utilisation.

* *Une plus grande plasticité des déplacements*

Concernant les déplacements, les personnes interrogées relevant de cette catégorie font preuve d'une grande adaptabilité, composant avec la réalité périurbaine devenue désormais familière. Si la voiture reste le moyen de transport le plus utilisé, les stratégies adoptées sont l'expression d'une connaissance fine du territoire, d'une prise de conscience de ses limites, pour faire avec l'existant. Par exemple, une personne déclare effectuer ses trajets domicile-travail en moto, car le trafic ne permet pas d'utiliser efficacement la voiture. Une autre considère que le « bouchon du matin » est le prix à payer pour vivre dans le périurbain, tout

en utilisant les transports en commun dès que ceux-ci lui offrent le service attendu. D'autres enfin jouent autant que possible sur le décalage des horaires de travail pour éviter les moments de saturation du réseau ou ne les subir que quelques jours par semaine, le reste du temps étant passé à la maison. Il est intéressant de noter que les personnes interrogées relevant de cette figure travaillent plus souvent aux limites du pôle urbain ou dans la couronne périurbaine que dans la ville dense et que parmi ces ménages, notamment dans les secteurs d'étude toulousains, rares sont ceux dont les deux actifs travaillent à Toulouse ou dans le pôle urbain. La trajectoire résidentielle se serait-elle doublée parfois d'une trajectoire professionnelle recherchant la proximité ? Ces trajectoires mériteraient d'être examinées plus finement pour confirmer cette hypothèse que certains exemples semblent accréditer notamment dans le secteur de Puylaurens et Revel où quelques ménages ont relocalisé l'un des deux emplois du couple.

** Un ancrage plus ou moins rapide conditionné par différents facteurs*

La frontière entre la figure des ménages d'actifs « propulsés » et celle des actifs qui s'ancrent apparaît en outre relativement poreuse, notamment dans le secteur de Saint-André-de-l'Eure, où la catégorie des propulsés montre des signes en faveur d'un ancrage futur, comme en témoignent par exemple les critères de choix au moment de l'installation périurbaine en dépit de sa « brutalité ».

« On a eu l'occasion de faire construire et d'accéder à la propriété. Avant on était en HLM à Ivry-la-Bataille. On recherchait dans ce type d'endroit, quand on a fait construire, pour l'école. Pour les enfants, c'était pratique, on avait tout sous la main, jusqu'aux grandes écoles, on n'a pas été obligés de les mettre ailleurs, ils sont restés jusqu'à 15-16 ans à Saint-André. » (Saint-André-de-l'Eure).

« Il nous fallait des écoles. On avait des critères et tout correspondait à Saint-André. » (Saint-André-de-l'Eure).

Ces ménages rejoindront probablement plus vite les actifs « qui s'ancrent en périurbain » que ceux de Houdan ou du Vexin, dans la mesure où leurs revenus limitent de fait leur mobilité ; leur captivité les pousse par exemple vers des stratégies visant à faciliter la vie quotidienne et, par là même, l'ancrage local. Les enquêtes montrent ainsi que ces périurbains cherchent à faire évoluer leur situation par la constitution d'un réseau local, la relocalisation de l'emploi et / ou un réajustement de leurs pratiques quotidiennes en direction des pôles commerciaux et des services locaux : ils tentent bien de « prendre place » (Rougé, 2005).

« J'ai mis six ans à m'y faire. Car au niveau commodités, à l'heure que j'arrive c'est mort ! Je pars au boulot en bus à 5h45 et je reviens à 18h45. Ceci dit je ne regrette pas, je ne retournerai pas là-bas. Il m'a fallu du temps, mais je ne bougerai pas d'ici. C'est un changement de vie quand on passe 36 ans dans un coin... Le plus dur dans un premier temps c'est les transports, avant j'avais la ligne de train pour St-Lazare, l'autoroute, les commodités, c'était énorme ! Après c'est un choix mais j'ai eu du mal, il m'a fallu du temps pour m'habituer, c'est un autre rythme, j'anticipe maintenant. Du coup quand je suis ici, je suis tranquille, ici c'est la

campagne, quand je suis en week-end, je suis presque en vacances, c'est plus lent et ça fait du bien. » (Saint-André-de-l'Eure).

« C'est plus animé que là où on était, je trouve qu'il y a plus de mixité, les gens prennent le temps de faire connaissance, de se mélanger [...]. Ici il y a des commerces et on peut se déplacer à pied ou à vélo, là où on était il fallait tout le temps la voiture, il y avait des bouchons et puis c'était très pollué [...]. On est bien intégrés [...], on est à l'association sportive [...], on envisage d'en faire davantage dès qu'on sera stabilisés. » (Saint-André-de-l'Eure).

Si l'installation apparaît contrainte, certains ménages, à l'inverse des discours précédents, dessinent des marges de manœuvre, comme en attestent les deux exemples ci-dessous, du fait entre autre du choix d'une installation dans une commune « urbaine ».

Le premier illustre combien la rapidité de l'adaptation au territoire périurbain diffère au sein même d'un couple en fonction du statut et du parcours de ses membres. Monsieur est entrepreneur et travaille sur Paris, sa femme s'occupe du volet administratif de l'entreprise et travaille au domicile. Du fait de son activité professionnelle, l'homme est peu présent à la maison et essaie au moins d'avoir son dimanche en famille. Il ne se sent pas encore intégré à Saint-André et dit fréquenter peu le bourg, son temps de travail et de transport par jour expliquant cette faible pratique de la ville. Visiblement agacée par certaines des réponses de son mari, la femme va alors participer à l'entretien. Présente à Saint-André tous les jours, elle témoigne quant à elle d'une forte intégration à la commune : elle fait partie d'une association sportive, tout comme ses enfants, elle s'est fait des connaissances, des amies et souhaite prendre des cours de salsa proposés par un bar de la commune. Elle fait ses courses dans la commune, ponctuellement à Évreux, et souhaite faire partie de l'association de parents d'élèves à compter de l'année prochaine. Ainsi, contrairement à son mari, ses pratiques semblent s'être repolarisées à Saint-André, plus ponctuellement en direction d'Évreux : *« Lui, c'est la voiture, moi, c'est rare que je prenne la voiture, je fais beaucoup de choses à pied »*. Elle analyse finalement la situation en ces termes : *« Au début, on avait gardé des habitudes, mais maintenant, on fait tout ici »*.

Un autre couple interrogé à Saint-André-de-l'Eure vivait auparavant dans un pavillon situé au milieu d'usines dans la commune de Gargenville dépourvue de services et de commerces : *« avant il y avait des usines partout, ils brûlaient des déchets chimiques, des fois on ne pouvait même pas ouvrir les volets, c'est dangereux quand même et c'est moche, c'est tout, y avait rien que des pavillons aussi, pas de boulangerie, ici c'est beaucoup plus accessible et il y a de tout »*. Ainsi la présence de services, comme le collège, et de commerces a été un élément important de leur choix du lieu de vie : *« Nos activités, c'est tout à Saint-André. Il fallait que tout soit à pied, on ne voulait pas avoir à courir partout »*. En congé parental depuis leur arrivée, la femme pratique la ville et profite des services qu'elle offre, et le couple va peu à Evreux et dans les Yvelines : *« on préfère manger à la maison, on n'est pas trop restaurants, on ne va pas trop à Mantes non plus, on y va juste voir les anciens voisins et on rentre, on ne va que rarement à Évreux »*. Ainsi, en comparaison d'une expérience plutôt mal vécue dans une commune de marge urbaine peu pourvue en services et dans un

environnement désagréable, leur vie leur apparaît parfaite à Saint-André, et après seulement quelques mois d'installation dans la commune, ils ont pris leurs repères au point de souhaiter adapter leur lieu de travail à leur lieu de résidence.

Certains ménages vont jusqu'à rappeler le profil de « l'aventurier du quotidien », tel que décrit par C. Bidou (1984), souhaitant inscrire son installation dans une démarche complète en faisant preuve d'ingéniosité, de capacité de ré-ajustements, de tactiques, à l'image de cet homme nouvellement arrivé à Saint-André et qui se positionne en tant que référent de son quartier. Il constate une défaillance des politiques locales en matière de transport dans sa nouvelle commune de résidence, et son expérience urbaine passée le plonge dans l'incompréhension face à la réalité des transports dans ce nouvel environnement. La réaction est cependant différente de celle exprimée à travers la figure précédente puisqu'il est davantage dans une position « active » par laquelle il tente de retrouver de la maîtrise. Sa femme et lui sont bibliothécaires en région parisienne. Ils font partie d'une association sportive et participent régulièrement aux animations proposées par la médiathèque. Ils ont une position de rejet par rapport à la voiture : ne l'utilisant pas beaucoup avant leur nouvelle installation, ils souhaitent en limiter l'utilisation. Ainsi, ils ont essayé de trouver des alternatives : se rendre en vélo à la gare d'Évreux ou en voiture jusqu'à celle de Dreux pour prendre le train. Ils n'ont pas persévéré en raison des temps de transport mais leur démarche témoigne d'une volonté d'émancipation vis-à-vis de la voiture. Ils aimeraient d'ailleurs pouvoir faire du covoiturage mais n'ont pas trouvé la possibilité de mettre en place ce mode de transport. Leurs loisirs s'inscrivent majoritairement dans la région (randonnées et balades), voire dans la commune même (escalade à Saint-André, conte à la médiathèque tous les mercredis) tandis que le rapport à Paris s'est apaisé puisqu'ils apprécient y retourner pour s'y promener.

« Sinon, je fais de l'escalade au gymnase en face, j'y vais à pied. Je fréquente la bibliothèque de Saint-André, on fait l'heure du conte le mercredi et la petite expo itinérante, en gros on y va deux fois par semaine. Maintenant on va moins au ciné. Autrement, on essaie de découvrir la région, en randonnée, en balade. Autrement, on va sur Évreux, pour des magasins, comme Casto, ou Décathlon, et pour des produits exotiques. Il y a Pacy-sur-Eure, j'y vais que pour un magasin de vélo spécialisé. Les courses courantes, on les fait à Saint-André, il y a le Mutant ou le Carrefour, c'est suffisant, sinon je vais en ville (St-André), on marche avec mon fils, on va à la bibliothèque, en boulangerie. [...] On va à Paris, on laisse la bagnole et on prend le RER, ça fait plaisir aux enfants et nous on aime bien déambuler dans Paris, pour les achats de plongée et de randonnée. En fait, maintenant j'aime bien prendre les transports dans Paris, le bus surtout et puis j'aime bien aller à l'Apple Store. » (Saint-André-de-l'Eure).

Enfin, et c'est peut-être là aussi que se situe un changement dans le rapport au territoire, le conjoint témoigne d'une appropriation de l'espace et de la question des transports par un développement de ses connaissances locales. Sur son ordinateur, il dispose d'un dossier référençant tous les horaires de transports en commun de la région, les cartes des réseaux de bus, les horaires de train. Il prend aussi contact avec les élus de Saint-André, les interpelle sur les questions de mobilité. Cet intérêt porté à la vie locale et à cette problématique ne

témoigne-t-il pas d'une volonté d'implication ?

** Des pratiques repolarisées*

Au-delà des nuances qui existent entre les personnes enquêtées classées dans ce profil, notamment entre les ménages effectivement ancrés suite à une trajectoire résidentielle longue et ceux manifestant une propension forte à l'ancrage, tous revendiquent une connaissance et un sentiment d'appartenance au territoire de résidence, à cet entre-deux périurbain. Ils construisent un ancrage territorial, à travers une vie sociale ou des pratiques de loisirs locales. Plusieurs ménages interrogés déclarent ne plus faire de courses dans les hypermarchés des zones commerciales alentour et ne fréquenter que la superette la plus proche (Thoiry, Houdan, Maulette). Ils sont donc utilisateurs des commerces et services locaux ainsi que des supermarchés des petites villes proches. Ce n'est qu'occasionnellement qu'ils fréquentent les commerces ou cinémas de l'agglomération toulousaine ou parisienne. Ils jouent donc pleinement de l'usage des centres urbains de différentes tailles suivant leurs besoins. D'autres se renseignent sur les points de vente directe de légumes à la ferme. Les représentations évoluent : on observe d'une part un resserrement des pratiques de consommation autour du lieu de résidence et d'autre part une forme de rejet des pratiques consuméristes liées à la ville dense, se traduisant par un « boycott » des hypermarchés situés en périphérie des agglomérations.

En outre la recherche initiale d'authenticité dans le lieu de résidence s'étend au fil du temps à l'ensemble du territoire communal, dont on valorise les caractères patrimoniaux. Les ménages ne se limitent plus à investir le seul lieu de résidence mais le bourg tout entier cherchant à faire revivre son centre historique. Cette figure participe de l'épaississement territorial et politique du périurbain car ces ménages constituent désormais les nouveaux locaux, des locaux qui ont une conscience aiguë du caractère original de leur espace de vie et qui adoptent une logique participative polymorphe : engagement associatif, responsabilités politiques locales.

– *Figure 1.3 : Les actifs qui ont un lien familial ancien avec l'espace périurbain*

Cette figure regroupe trois profils, que les deux membres du couple ou l'un seulement aient un lien ancien avec le périurbain ou le monde rural : les actifs qui ont habité un secteur périurbain d'une autre grande ville, ceux qui habitaient l'espace rural gagné par la périurbanisation, ceux enfin qui sont natifs du périurbain. Dans cette dernière catégorie, on trouve par exemple ceux qui habitaient déjà là dans le parc locatif ou ceux dont les parents (actifs en fin de carrière ou retraités) étaient venus s'installer dans la zone. En tout cas, ils ont fait le choix de leur implantation en connaissance de cause et en dépit de l'attractivité que représentaient Toulouse ou l'agglomération parisienne du point de vue de l'emploi.

** Un attachement profond au territoire, structuré par le réseau familial et social*

Ils ne sont donc en rien des néo-ruraux [*« je ne suis pas un toulousain qui est venu habiter à la campagne. Je suis un campagnard qui va travailler à la ville »* (Saint-Sulpice 21)] et ils revendiquent le caractère rural de leur lieu de vie, la qualité de vie primant sur le reste. Ils entretiennent fortement eux aussi le rêve de la maison individuelle, et participent au succès, et à l'entretien, de ce modèle d'habitat, qui dépasse pour certains la sphère du jardin au profit d'un attachement à la vie sociale que le temps a fait naître dans ces quartiers qui ont désormais une histoire.

« On est bien là parce qu'on a ce qu'il faut sur place. On est suffisamment isolé pour pouvoir avoir notre intimité et on a un groupe d'amis sur place qui est assez homogène, qu'on fréquente depuis assez longtemps et avec qui ça se passe très bien donc on est bien comme ça quoi. Après la maison idéale je ne sais pas, on peut toujours trouver plus grand, plus moderne, avec un grand parc... Je vous dirais que moi je me satisfais de ce que j'ai, même si ça pourrait être certainement mieux mais je suis assez satisfait de ce que j'ai. » (Saint-Sulpice 21).

Plus globalement, le rapport à la famille et à leur réseau social apparaît très important, voire même structurant pour ces ménages, dans leur choix résidentiel comme dans leurs pratiques quotidiennes.

« Ma mamie elle n'habite pas loin, je ne voulais pas être loin d'elle » (Saint-André-de-l'Eure).

« La famille et les amis sont dans le secteur de Saint-André, à 7 km près, c'est aussi un peu pour ça qu'on est sur Saint-André. On voit les voisins tous les jours, la famille aussi, on n'est jamais loin les uns des autres. Je prends un café chez des amis tous les jours depuis que je suis enceinte. J'ai mes collègues aussi quand elles sont arrêtées. Nos amis sont dans les quartiers derrière, la famille aussi. Il y en a dans le centre-ville, c'est pratique. Il y en a à la forêt du parc, à la sortie de Saint-André. » (Saint-André-de-l'Eure).

* Une automobilité assumée

À quelques exceptions près, notamment dans le cas d'un ménage installé à Saint-Sulpice suite à une mutation professionnelle après avoir vécu dans le périurbain francilien d'Eure-et-Loir mieux équipé et desservi [*« On pouvait faire nos courses, on pouvait tout faire sur place aussi. À la limite, j'avais pas besoin de prendre la voiture comme ici, je pouvais tout faire à pied... Alors qu'ici y a pas de trottoir, c'est un peu le bazar quoi, je prends la voiture, y'a pas de pistes cyclables non plus d'ailleurs »* (Saint-Sulpice 3)], leur forte mobilité automobile ne semble pas les gêner et ils s'en sont toujours accommodés. Ils avancent notamment l'argument de l'inadéquation du transport ferroviaire à ce type de territoire et affichent un réel attachement à la route. Utilisant peu les transports collectifs, ils y voient une marque d'affranchissement de la ville dense et des modes de transport qui lui sont associés : *« ils [ses parents] ont envie d'être tranquilles, d'être dans leur maison sans bruit, sans rien, sans gêne, c'est vraiment ce qui leur plaît et les trajets, ça les dérange vraiment pas »* (Saint-Sulpice 20). Cependant, si ces longs trajets sont acceptés pendant de nombreuses années, il arrive souvent un moment où ces mobilités sont ressenties comme fatigantes et où ces actifs envisagent de chercher un autre emploi plus près, mais pas à n'importe quel prix. Le rapport à l'emploi est d'ailleurs fortement structurant dans ce regard et cette pratique de la mobilité. Ainsi, l'un des

rare exemples de ménages moins dépendants de l'automobile et utilisant exclusivement le train pour se rendre au travail est celui d'un couple dont le mari et la femme sont employés à la Préfecture dont les horaires offrent suffisamment de souplesse pour être compatibles avec les contraintes ferroviaires.

« On utilise le train puisque c'est le moyen de transport le plus pratique ici et le moins onéreux en fait. En plus, il y a la participation patronale qui prend en charge la moitié des frais de transport. Donc si vous voulez, au point de vue des transports, la note est divisée par deux maintenant depuis qu'il y a cette prise en charge à condition de prendre les transports en commun bien sûr. Alors nous, on a la chance ici d'être bien desservi par les trains, ça a toujours été très bien desservi, donc les horaires de train conviennent, il y a suffisamment de trains le matin et le soir et puis en plus c'est vrai que depuis qu'il y a le métro... On a la chance d'avoir des horaires à peu près... qu'on peut adapter puisqu'on a des horaires variables. On a une badgeuse donc on s'arrange pour partir et rentrer ensemble. » (Saint-Sulpice 21).

** Une pratique pleine et entière du territoire local*

Ils ont une pratique pleine et entière du territoire, leurs lieux de consommation sont locaux : vieux bourg, nouveaux centres en périphérie des bourgs anciens, villes intermédiaires (Chartres ou Dreux pour le secteur de Houdan, Castres ou Lavaur pour le secteur de Puylaurens par exemple). Leurs activités et leurs pratiques ludiques (clubs sportifs, associations...) sont également fortement développées dans ce territoire auquel ils sont de fait attachés et ancrés, au point que certaines activités sont localement très structurantes et jouent un rôle dans le désir de rester sur ce territoire (importance par exemple du rugby et des bandas dans le secteur de Revel). Des différences sont en revanche notables quant au rapport à la grande ville qui apparaît plus ou moins fréquentée par ces actifs, selon qu'ils y travaillent ou pas. Si la plupart d'entre eux travaillent dans la couronne périurbaine ou en limite de pôle urbain et ne pratiquent que peu la grande ville [*« la ville, on y va par nécessité, presque à contrecœur »* (Houdan)], ceux qui travaillent en centre ville la fréquentent plus facilement, à l'image de ce couple de Saint-Sulpice employé à la Préfecture de la Haute-Garonne.

« On est allé récemment écouter Hélène Grimaud à la Halle aux Grains, donc vous voyez, on y va régulièrement au niveau culturel. Sinon après oui, pour les courses on est plus tournés vers Toulouse que vers Albi, question d'habitude peut être parce qu'Albi, c'est guère plus loin et oui c'est vrai qu'en plus il y a Auchan qui est très prêt d'ici, c'est à 20 minutes même pas, donc Auchan, le centre commercial, les boutiques autour, c'est quand même plus Toulouse ou les grandes surfaces de la région toulousaine. » (Saint-Sulpice 21).

Cette implication dans le territoire va jusqu'à un engagement dans les affaires municipales, appuyé une forme de militantisme pour défendre à tout prix leur vision d'un espace rural périurbain.

« Alors maintenant beaucoup moins mais pendant très longtemps j'ai été conseiller municipal, pendant 12 ans. Et puis bon je me suis occupé d'associations diverses notamment le club de foot pendant une vingtaine d'années donc voilà bon. » (Saint-Sulpice 21).

Ils se montrent choqués par les conflits qui existent entre anciens et nouveaux habitants, ces derniers étant stigmatisés comme des citoyens ignorant tout de la ruralité. Les enquêtes révèlent un discours nostalgique, revendicateur et quelque peu « amer » dans le constat d'un espace périurbain pour lequel ils se sont investis et dont il semblerait qu'il leur « échappe » ; les enquêtés observent une évolution dans un sens qui n'est pas celui qu'ils imaginaient ou qu'ils auraient souhaité. Ce phénomène est particulièrement visible dans la commune de Serville (Eure-et-Loir), où plusieurs personnes interrogées notent à regret une moindre implication des nouveaux arrivants dans les activités sociales ou de loisirs proposées par la commune. À titre d'exemple, le conseil municipal de Serville est composé dans son intégralité de retraités, d'actifs natifs ou d'adoption, mais tous ancrés localement. Le constat est identique à Saint-Sulpice même si la déception porte moins sur le manque d'implication des nouveaux arrivants que sur le degré de développement trop important de la commune qui contribue à lui faire perdre son identité rurale.

« A l'époque c'était quand même plus petit et c'était plus facile aussi, maintenant c'est vrai que je pense que c'est beaucoup plus difficile notamment au niveau de la municipalité par exemple parce que c'est vrai que pour gérer une ville qui fait pratiquement 10 000 habitants ça n'a plus rien à voir avec la commune qui en faisait 3 500 à l'époque. Il faut pas quand même qu'on soit à une taille trop critique pour la commune parce que géographiquement la commune est quand même assez peu étendue donc ce sera vite plein, il va arriver un moment où il n'y aura plus de place. Et puis il faut prévoir les équipements, et puis il faut prévoir qu'un jour la population va vieillir aussi et que les équipements vont peut-être être surdimensionnés à un moment donné donc il faut aussi prévoir que ces équipements, si on les fait, il va falloir aussi peut-être penser à pouvoir en faire autre chose par la suite que ce qu'on en a fait au début. C'est toujours difficile d'arriver à trouver l'équilibre comme ça, c'est pour ça que moi je ne suis pas trop partisan d'avoir laissé galoper comme ça les constructions parce que ça va très vite mais après les équipements suivent pas. » (Saint-Sulpice 21).

Cette figure, souvent oubliée dans les études périurbaines, plus fréquemment centrées sur les néo-ruraux, rappelle que le périurbain n'est pas dépourvu d'histoire.

c) Les retraités, une figure qui prend de l'importance

La seconde grande figure identifiée est celle des retraités sur laquelle nous avons mené un travail dans le cadre d'un contrat PUCA achevé en 2008 (Berger M., Rougé L., Thomann S., Thouzellier C., 2010). Ces retraités participent de la multiplicité des modes d'habiter en périurbain ; ils viennent casser l'image d'un modèle unique de vie périurbaine. Sans enfant à domicile, souvent veuves ou veufs, ces retraités, adeptes par choix ou par contrainte « d'une forme de lenteur » aujourd'hui prônée comme nouvelle philosophie de vie, sont aux antipodes des ménages biactifs avec enfants embarqués dans une mobilité « hyperactive ».

– *Figure 2.1 : Les retraités qui viennent s'installer dans le périurbain*

Pour certains retraités, le périurbain constitue une terre d'accueil, dans le cadre notamment d'un rapprochement familial.

** Un choix résidentiel*

Dans le secteur de Pacy-sur-Eure par exemple, ces jeunes retraités, tout frais propriétaires de leur pavillon, sont principalement présents dans le lotissement de la Chênaie, l'un des plus récents de la commune qu'ils ont choisie pour se rapprocher des enfants [*« Ils sont dans la région et on voulait s'occuper de nos petits-enfants »*]. Ce rapprochement ne se fait toutefois pas au hasard mais s'appuie sur les aménités urbaines offertes par l'espace périurbain sur fond de dimension sécuritaire : celle de la ville à échelle humaine. Pour ces retraités, l'idéal n'est pas d'habiter la ville-centre, vécue comme l'espace de la promiscuité non souhaitée, du bruit, des relations de voisinage difficiles : *« quand je suis venu ici, j'ai d'abord été sur Toulouse, j'avais trouvé un endroit plutôt pas mal, là où il y a des avions qui nous passent au dessus ! [vers Blagnac alors ?] Oui et j'ai laissé tomber. Car là où j'étais à Paris, c'était pareil. Donc, j'ai dit non, et je suis venu voir à Saint-Sulpice, parce que j'avais un ancien collègue qui habitait ici »* (Saint-Sulpice 13). L'image de la campagne périurbaine rêvée est au contraire bien présente et semble avoir conditionné leur départ de la ville. Le type d'habitation est alors important, le pavillon de plain-pied avec jardin est le produit recherché : *« on adore faire du jardinage. On a un grand potager. Et surtout une maison de plain-pied »* (Pacy-sur-Eure). Le périurbain présente pour ces personnes un certain nombre d'avantages : un cadre rural et une accessibilité relativement aisée aux services présents dans les bourgs : *« ici, on n'est pas à la campagne, mais quand même en dehors des circuits urbains »* (Saint-Sulpice 13) ; *« Y'a tout ce qu'il faut [...] C'est une petite ville avec toutes les commodités. On voulait le centre-ville pas trop loin, et surtout ne pas être isolés »* (Pacy-sur-Eure).

Ils ont souvent comme critère de localisation résidentielle la proximité d'une gare : *« ce qui m'a plus ici, c'est les trains, les facilités pour aller à Toulouse et partir ailleurs quoi »* (Saint-Sulpice 13). Cela les rassure, même s'ils l'utilisent finalement peu, à l'exception de quelques-uns comme ce retraité cheminot installé à Saint-Sulpice qui prend le train pour Toulouse pour aller rendre visite à sa fille, passer des examens médicaux, prendre part aux activités de l'association des anciens combattants. L'âge avançant, ils regrettent parfois de ne pas avoir assez anticipé l'importance de la proximité immédiate du centre-ville : *« on est un petit peu loin du centre ville. Au début, je ne m'en rendais pas compte car je cherchais un petit peu de tranquillité »* (Saint-Sulpice 13).

** Une pratique automobile vitale mais qui se resserre peu à peu autour du domicile*

Ils sont très motorisés, et fortement utilisateurs de l'automobile comme mode de déplacement quotidien au sein de la commune de résidence (courses quotidiennes, activités associatives) et vers les pôles alentour (courses alimentaires ou d'habillement à Dreux ou Chartres dans le secteur de Houdan, Lavaur et Gaillac dans le secteur de Saint-Sulpice). Même s'ils resserrent peu à peu leurs mobilités autour du lieu de résidence, la voiture reste le seul mode de

déplacement qu'ils se sentent capables d'assumer l'âge venant, même si la perspective de ne plus en être capable à court terme les inquiète.

« Bé, de la marche à pied, j'en fais plus, et c'est pour ça que je vais à la pétanque car quand je suis toute une après midi assis comme quand je joue au scrabble, il faut que je me lève au bout d'un moment car j'ai des fourmillements partout. J'aimerais bien aller en ville à pied mais bon après il faut revenir quoi ! Alors sinon le vélo, je ne m'en sers plus car je me suis cassé quatre fois la figure. [...] Je conduis toujours, je vais un petit peu partout. Un coup, je vais à Rabastens, Gaillac, Lavaur mais bon vous savez on n'est pas éternel, donc il va bien arriver un jour où, même si on ne me supprime pas le permis, peut-être que je ne pourrai plus conduire. »
(Saint-Sulpice 13).

La question du coût de la mobilité semble acquise mais peut constituer des limites en termes de déplacements quotidiens. Elle se conjugue avec un besoin sécuritaire auquel répondent les services de proximité de taille également plus réduite que les très grandes surfaces. Ainsi, ces personnes ont changé leurs pratiques depuis leur arrivée dans la commune périurbaine. Les grands hypermarchés périphériques (par exemple Auchan à Mantes-la-Jolie, Cora à Dreux) qu'ils fréquentaient au début ont ensuite cédé la place aux supermarchés locaux (Intermarché à Maulette, Carrefour Market de Villiers-Saint-Frédéric...). Ils se différencient du profil des actifs qui s'installent en périurbain par leur moindre pratique des grands pôles environnants : « À Évreux [on y va] peu souvent, 4 fois par an pour des choses particulières. On ne va pas à Rouen » (Pacy-sur-Eure). Ils pratiquent également plus le centre ville de Pacy et ce à pied contrairement à leur voisins plus jeunes, qui utilisent la voiture. Leur ancrage est donc plus local, ce qui est en accord avec leur envie et leur moyen de mobilité moins vifs que par le passé.

Ce resserrement se lit également dans le domaine des loisirs qu'ils recentrent plus volontiers sur leur pavillon et son aménagement extérieur ; leur insertion dans le tissu associatif est plutôt timide si on les compare aux retraités ancrés de longue date et leurs divertissements se cantonnent souvent à des activités domestiques, qu'il s'agisse de pratiques artistiques sur place ou d'entretien de la maison (jardinage, bricolage). Ceux qui participent peu à la vie locale ont *a minima* lié des relations amicales de voisinage au sein de leur résidence ou de leur quartier. Une retraitée rencontrée à Revel qui a 75 ans et est venue s'y installer en location, il y a 18 mois, résume parfaitement cette figure. Originnaire de Touraine, elle habitait précédemment dans le Var. Une fois veuve, elle a voulu se rapprocher de sa sœur qui habite à 18 km de Revel en pleine campagne. Mais elle a choisi de s'installer dans une maison située pas trop loin du bourg mais sans être dans le centre-ville : « *il me faut un peu de campagne, un peu de ville, je ne veux pas être dans le centre, ça ne me plaît pas de descendre dans la rue comme ça, il me faut être tranquille, dans un coin, qui ne fasse pas campagne, pas ville.* ». Elle est pour le moment locataire de son appartement mais elle espère pouvoir l'acheter dans quelques années, lorsqu'elle aura vendu son logement dans le Var qui est pour l'instant en location. Elle est encore dans la partie active de la retraite (Bacconnier-Baylet S., Thouzellier C., 2011) et aime voyager et prendre sa voiture pour aller avec sa sœur passer la journée dans les galeries marchandes en périphérie toulousaine. Pour le moment, elle ne fait

partie d'aucune association, elle n'envisage pas du tout de fréquenter le Club du 3^e âge, éventuellement une association sportive. Elle aime circuler avec sa petite voiture, aller à des thés dansants et au cinéma.

** Une intégration à construire*

Si leur intégration est partielle, elle est vouée à s'intensifier, comme le montre le changement de leurs pratiques commerciales (retour vers les centres commerciaux locaux), car ils sont plus enclins à s'investir dans la vie associative locale. Les deux membres du couple C, résidents de La Chênaie à Pacy-sur-Eure, consacrent ainsi une partie de leur temps à plusieurs associations. Madame est « *bénévole à la bibliothèque de Pacy, j'y vais à pied toutes les semaines. Je vais aussi à la chorale et à la gym à pied à Pacy* » quand Monsieur va « *au refuge de Pacy pour promener les chiens* ». Ensemble, ils adhèrent à « *l'association du Chêne qui s'occupe de phoques, on en relâche 2 par an* ». L'exemple d'un cheminot parisien venu s'installer à Saint-Sulpice à 70 ans et aujourd'hui âgé de 91 ans en témoigne également ; il est devenu une véritable figure locale de par son investissement dans les associations d'anciens combattants à différentes échelles (celle de la commune, d'Albi, de Toulouse) et sa participation active à de nombreuses activités de loisirs dans la commune mais également dans les communes voisines (pétanque, club du 3^e âge). Son agenda, de fait très chargé, nécessite une véritable organisation : il a fourni tout au long de l'entretien les « preuves » de ses différentes activités (calendrier des sorties, lettre de convocation aux manifestations des anciens combattants...). Il a ainsi noué une relation privilégiée avec le maire auquel il n'hésite pas à faire part de ses mécontentements (problème de stationnement, absence de navette reliant les quartiers au centre-ville).

Ces aménités de diverses natures expliquent que, pour les années à venir, ces couples veulent rester dans leur pavillon, qu'ils envisagent comme leur dernière acquisition immobilière, même s'ils sont conscients que « *ça dépend de la santé, on pourrait prendre un appart plus dans le centre de Pacy par exemple* ». En effet, il reste plus facile de vivre en centre ville de Pacy-sur-Eure pour les personnes âgées dont la mobilité est limitée.

– *Figure 2.2 : Les retraités qui s'enracinent dans le périurbain*

Cette figure est diverse dans sa composition puisqu'elle recouvre toutes les figures d'actifs précédemment évoquées pour les actifs : d'anciens propulsés en périurbain qui ne souhaitent pas à l'origine y vieillir, mais qui se sont finalement attachés à ces territoires appropriés comme espaces de vie et vecteurs d'identité personnelle, d'anciens ancrés dans le périurbain qui y restent à l'âge de la retraite, d'anciens familiers du périurbain, notamment d'anciens ruraux rejoints par la périurbanisation. S'ils se différencient ponctuellement dans certaines pratiques ou caractéristiques, ils ont dans l'ensemble des modes de vie et d'habiter et des représentations relativement semblables.

* *L'attachement pavillonnaire*

Ainsi, malgré la diversité des contextes étudiés, les discours des ménages enquêtés montrent que l'environnement résidentiel pavillonnaire pratiqué durant plusieurs décennies constitue aujourd'hui un cadre familial et sécurisant. La maison familiale y occupe une place centrale, constituant à la fois une base à partir de laquelle peuvent se déployer mobilités et déplacements et un lieu de repos favorisant l'ancrage. La crise actuelle du logement et les coûts de l'immobilier renforcent probablement cet attachement au chez-soi, dont on sait qu'il recouvre simultanément des dimensions affectives, sociales, économiques, temporelles, matérielles et spatio-temporelles (Desprès, Lord, 2009). D'autant qu'au-delà de ces dimensions, la plasticité de la maison et la vie sociale qui s'y déroule offrent un terrain propice à l'adaptation au vieillissement. Ce sentiment est renforcé dans le cas des retraités liés à l'activité agricole en périurbain, via leur histoire personnelle ou celle d'un membre de leur famille.

« On a fait construire notre maison en dehors de la ferme. Il y avait une ferme mais comme il y avait déjà... c'était la ferme familiale, on a construit pas très loin, peut-être à 800 mètres de la ferme familiale [...]. À Rabastens, on y est né, on y a vécu, j'y ai trouvé mon travail, ensuite j'ai rencontré mon mari qui avait sa propriété et la propriété on la déménage pas comme ça... À ce moment-là, c'était ni un idéal ni... ça c'est fait tout naturellement. Maintenant, avec le recul et même depuis quelques années, je m'aperçois que c'est une qualité de vie, c'est irremplaçable, c'est par la suite que j'ai remarqué que j'avais de la chance. » (Saint-Sulpice 4).

Cet attachement à la terre nourricière, ils le revendiquent et considèrent qu'ils habitent un espace rural, certains ayant hérité de la ferme familiale et ayant un temps repris l'exploitation, d'autres résidant dans des corps de ferme rénovés, parfois ensuite transmis aux enfants.

« Ma fille n'habite pas très loin de chez nous, elle habite à 2 km dans le même coin, c'est un choix délibéré parce qu'elle aurait pu ne pas rester à un certain moment mais ça lui plaît. Ils ont restauré une vieille ferme qu'on avait. » (Saint-Sulpice 4).

Au-delà même du rapport à l'agriculture, ce sont plus largement les histoires familiales qui marquent très fortement le parcours résidentiel de ces retraités qui ont du mal à s'en abstraire.

« On a acheté une maison, ça a été un coup de folie de mon mari, il a voulu le faire, c'était des anciennes vignes, qui ont été arrachées et qui appartenaient aux grands-parents de mon mari. Il y avait une petite maison à vendre et comme c'était le terrain de son pépé, il m'a dit « et tiens on va venir là ! ». Petite maison moderne et tout. Mais comme on a un terrain à Coufouleux de ma belle-mère, qu'on a hérité, on veut peut-être construire un chalet. Mais d'un autre côté, tous les jours on en parle, on ne sait pas si on reste à Coufouleux ou si on vient à Rabastens parce que pour nos vieux jours... Mais si on vient à Rabastens, il faut acheter un terrain et faire construire, je ne sais pas si avec l'apport de la maison on pourra tout faire, c'est très cher maintenant ! Autrefois c'était bon, vous avez vu maintenant combien il faut ? » (Saint-Sulpice 5)

Malgré tout, si ces retraités adhèrent au modèle de la maison individuelle et le valorisent, avec l'avancée en âge, ils se disent souvent prêts à se réadapter à un autre type de logement, le petit collectif, tout en restant dans des modes d'habiter périurbains.

« Oui c'est bien, c'est notre maison, nos enfants ont grandi ici, on a mis beaucoup d'énergie dedans, c'est notre vie...mais c'est vrai qu'en vieillissant, on sait qu'un jour on partira, ici on est près du centre ville, mais quand même quand on aura du mal à marcher, on ira dans la ville. [À Saint André ?]

Oui dans la ville, à Saint-André, une petite maison avec toutes les commodités quoi...avant la maison de retraite vous voyez ?» (Saint-André-de-l'Eure).

« Venir dans Rabastens, je pense que je le ferai plus tard, pour avoir les commodités parce que peut-être qu'un jour je ne pourrai plus conduire, donc peut-être que je le ferais, plutôt un appartement, quelque chose de petit. Si j'ai le temps de bien le préparer et de trouver quelque chose qui me plaît, j'achèterai sinon un loyer pourquoi pas. Parce que si c'est pour acheter quelque chose qui me plaît pas, je ne le ferai pas. Je préfère un logement, être locataire plutôt que... mais si je trouvais quelque chose qui me plaît je pense que j'achèterais. Ça je l'envisage sérieusement, ça je pense que je le ferai, si Dieu me prête vie. Mon mari est un peu moins décidé que moi, parce que lui il a toujours été habitué au grand air. » (Saint-Sulpice 4).

Cette dynamique est souvent portée par la présence d'un réseau familial à proximité qui renforce encore l'ancrage résidentiel de ces retraités. Une bonne partie des actifs familiaux du périurbain est en effet composée des enfants de ces retraités enracinés qui ont souhaité à leur tour s'installer dans ces territoires, ou qui y sont revenus après une autre expérience.

« Un avait dit « j'en ai marre de ce pays de cons... ». Il s'est marié, il est parti aux États-Unis, trois ans à Washington, chercheur au NIH, et en rentrant, la première chose qu'il a faite, il a cherché un terrain pour construire à Rabastens ! Et il habite Rabastens ! Et l'autre, il a construit dans le petit village à côté, à Mézens. » (Saint-Sulpice 8).

« Elle habite à Coufouleux, oui. [Donc vous allez être amenée à garder vos petits enfants ?] Oui, ne m'en parlez pas, je suis ravie ! Parce que la nourrice ça coûte très cher, donc je vais lui garder le lundi, sa belle-mère le mercredi... Donc c'est vrai que le lundi je ne ferai plus ma petite vie de petites courses à Albi, Toulouse, ou ma peinture, ou ma marche, mais je vais garder mon petit fils, qui va s'appeler Louis, je vais coucouner !» (Saint-Sulpice 5).

** Un ancrage local très important*

Dès lors, de manière encore plus marquée que la figure précédente qui n'a fait, au mieux, qu'amorcer un processus d'ancrage, ces retraités sont fortement attachés à leur territoire de vie ce qui se traduit de deux manières.

Leurs pratiques de mobilité évoluent au profit d'un recentrage autour d'un pôle secondaire. À l'origine, les commerces ambulants assuraient l'essentiel de leurs besoins quotidiens. Depuis, en plus des commerces et services locaux qui se sont maintenus, les supermarchés des villes petites et moyennes alentour assurent cette fonction (ceux de Houdan, Nogent-le-Roi dans les Yvelines, ceux de Castres, Revel ou Gaillac dans l'est toulousain) tandis que les services de santé qu'ils utilisent sont également localisés dans les villages et bourgs voisins.

« Gaillac j'y vais pas mal, parce que j'habite à 4 km de Rabastens, mais en allant vers Gaillac. Donc je suis pas très loin, et comme c'est un centre, bon y'a des grandes surfaces, y'a quand

même pas mal de magasins. Donc Gaillac j'y vais quand même assez souvent, j'y vais même plus souvent qu'une fois par semaine, j'y vais 2 ou 3 fois par semaine. J'y vais pour des activités ludiques on va dire aussi : je vais faire du yoga à Gaillac, je vais faire de la danse occitane à Gaillac, et après j'y vais évidemment pour faire des courses. Et après Lavaur j'y vais peu, c'est un peu plus loin. Gaillac, j'y trouve autant de choses qu'à Lavaur, donc j'y vais pas. Bon ça m'arrive aussi parce que je vais y trouver quelque chose qu'à Lavaur je vais pas trouver ailleurs mais enfin c'est pas très très fréquent. » (Saint-Sulpice 4).

Ils sont fortement inscrits dans le tissu social et associatif non seulement de leur commune, mais également des communes alentour, en fonction d'arbitrages qui font montre d'une capacité de choix déconnectée du simple critère de proximité au profit de la prise en compte de la qualité de l'offre proposée. L'automobilité permet bien cet exercice de l'autonomie, cette multitude des possibles qu'ils ne sont pas prêts à sacrifier à l'heure de la retraite active qui leur donne l'occasion de pratiquer des activités pour lesquelles ils avaient jusqu'alors manquer de temps.

« Des activités, j'en ai autant à Rabastens qu'à Gaillac et même un petit peu à Lisle. Mais je vais là où elles se trouvent aussi parce que... je vais vous donner un exemple, je suis un peu atypique certainement mais je prends des cours d'occitan : il n'y en a pas partout, y'en a à Lisle, donc ce matin j'étais au cours d'occitan à Lisle. Même là, je fais pas du covoiturage parce que je suis toute seule. Je pars de chez moi, je suis à 6 km. Et donc Rabastens c'est pareil, je viens ici, j'ai des activités, j'en ai autant ici qu'à Gaillac. Bon le yoga je pourrais venir à Rabastens mais ça me plaît pas, j'ai essayé mais ça me plaît pas celui de Rabastens, je vais à Gaillac, je suis un peu originale aussi ! Je fais par rapport à ce que j'ai envie de faire. Je fais aussi de la danse occitane, y'en n'a pas à Rabastens, y'en n'a pas à Lisle, le plus proche c'est Gaillac, c'est pour ça que je vais à Gaillac. [Et votre mari ?] Il a ses activités lui aussi, et il en a sur Rabastens et sur Lisle, lui aussi avec la voiture. Ben oui on n'a pas le choix. Enfin on n'a pas le choix... Si on a le choix, on a le choix de partir avec un autre moyen de locomotion, mais c'est quand même plus rapide avec la voiture, et plus confortable aussi. » (Saint-Sulpice 4).

Ils occupent souvent même des fonctions municipales ou les ont occupées, sur des positions d'ailleurs moins défensives que celles décrites au sujet des actifs familiaux du périurbain. Même s'ils craignent un développement trop rapide, ces retraités, qui ont vu leur commune se transformer, sont conscients des évolutions nécessaires pour accompagner le mouvement démographique et résidentiel et contribuer au maintien de la vie dans la commune.

« J'ai fait un mandat, 6 ans, et j'ai trouvé que c'était...j'avais donné à la collectivité. Les lenteurs administratives c'est vraiment quelque chose... Même pour les élus. Alors pour vous raconter une petite anecdote, on a beaucoup travaillé avec une commission dont je faisais partie pour donner des institutions pour la Petite Enfance à Rabastens parce qu'il arrivait des gens de l'extérieur, il fallait qu'ils puissent trouver toutes les structures d'hébergement, ce qu'ils voulaient. Et donc on a fait d'abord une crèche familiale, là c'était facile. Mais on a voulu ouvrir une crèche halte-garderie, alors on a fait beaucoup de démarches [...] On y est arrivé, mais après mon départ, c'est dire le temps qu'il faut. Et c'était pour répondre à un besoin ! C'était des gens qui habitaient à Toulouse qui voulaient des structures pour la Petite Enfance ce qui est normal ! On avait fait une enquête de proximité tout ça, toutes les enquêtes possibles, il fallait faire cette structure. » (Saint-Sulpice 6).

** Un mode de vie conditionné par une forte (auto) mobilité*

Conservant des habitudes de déplacement de la période durant laquelle ils travaillaient, leur vie quotidienne est donc conçue autour des déplacements automobiles. Pour ce qui est des pratiques de mobilité et hormis les déplacements domicile-travail, on ne note pas de différences nettes avec les profils d'actifs sauf pour les personnes les plus âgées. La grande mobilité sur des distances courtes caractérise les déplacements de ces retraités.

« Je viens déjà souvent ici [aux Archives Municipales, lieu de l'entretien], j'ai d'autres activités, je suis toujours en train de venir, de prendre la voiture, 4 km je les fais pas à pied, n'en parlons pas en vélo, c'est quand même pas facile alors c'est embêtant. » (Saint-Sulpice 4).

« Quand on est dans la voiture, c'est un moment de liberté oui... Et puis j'aime bien conduire donc c'est pas un problème. » (Saint-Sulpice 8).

Dès lors, les transports en commun (essentiellement le train) sont vécus comme une contrainte et critiqués pour leur absence de fonctionnalité, qui renvoie parfois à des problèmes de périmètres institutionnels des compétences, posant la question de la gestion de ces espaces de l'entre-deux.

« Si on va à des spectacles le soir, en train, après c'est pour rentrer que c'est compliqué ! » (Houdan).

« J'ai très peu l'habitude de prendre les transports en commun donc c'est en voiture. Habituellement je vais dans un parking puis je vais faire mes courses à pied mais il m'est arrivé, mais pas très souvent, de poser la voiture plus près de ce côté-ci et de prendre le métro. » (Saint-Sulpice 4).

« Le train, c'est pas très commode... L'autobus, il s'arrête là mais il va pas à Toulouse... Ça c'est un problème ! Pour les vieux, notamment ma mère, ça fait quatre ans qu'elle habite au-dessus, elle n'a jamais pu aller à Toulouse parce que y'a pas d'autobus quoi ! Par contre pour aller à Albi, y'a des autobus parce que c'est le Conseil Général ! » (Saint-Sulpice 8).

** Un rapport à la ville inégal*

Parmi ces habitants, sauf pour les personnes très âgées, le rapport à la ville (Toulouse, Paris ou encore les villes moyennes telles que Castres) n'est pas forcément perçu négativement. Cela résulte de choix résidentiels assumés (pour ceux qui se sont enracinés après être venus s'installer il y a 15 ans, ils étaient des pionniers par exemple) qui s'accompagnent de rapports à la ville construits sur le mode de la « bonne distance » : *« c'est un triangle : on est à égale distance, à quelques kilomètres près de Toulouse, d'Albi, de Montauban, des grands centres donc je pense que c'est vraiment un privilège énorme »* (Saint-Sulpice 4). Pour autant, les différences sont marquées notamment entre les retraités qui n'ont jamais quitté le territoire et qui ont été rejoints par la ville et / ou qui ont été amenés à y travailler et ceux qui se sont installés dans le périurbain au moment de leur vie active en gardant des attaches (professionnelles, familiales, sociales) dans la grande ville. Dans le premier cas, la grande ville est très peu pratiquée et rarement considérée comme un espace « agréable » puisqu'il est

difficile de s'y rendre et de s'y garer, qu'il y a trop de monde.... Dès lors, leurs activités de loisirs se rapprochent des villes périphériques moyennes (Chartres, Albi, Castres) et des pôles urbains petits ou moyens (Houdan, Lavaur, Revel...).

« [Vous vous rendez toujours à Toulouse ?] *De temps en temps. On va plutôt à Albi, Toulouse à cause de la circulation mais pas seulement, c'est qu'on a nos repères à Albi et que moi j'ai déjà vécu avant à Albi. Albi c'est ma ville. Je me sens d'Albi. Et Toulouse c'est la ville des études, c'est la ville du travail, mais pendant tout le temps où j'étais au travail, on allait facilement au spectacle le soir, il venait me rejoindre, on allait à l'opéra. Tandis que maintenant, notre vie, on la fait par rapport à Albi, si bien que c'est presque une aventure d'aller à Toulouse, c'est loin, y'a beaucoup de circulation. C'est contraignant.* » (Saint-Sulpice 7).

Dans le second cas, la ville reste un marqueur fort du quotidien voire de l'identité puisque c'est sa proximité qui rend possible l'ancrage dans le périurbain. La fréquentation de la ville centre dans ce cas est courante, pour des pratiques commerciales comme sociales ou culturelles, comme en atteste l'exemple ci-dessous, frappant de par la différence de pratiques entre les deux membres du couple, l'un ressortant plus du premier cas de figure évoqué. Il s'agit là d'un constat récurrent qui plaide pour une observation des modes de vie à l'échelle des individus et non du ménage tant cet espace périurbain donne lieu à des appropriations individualisées.

« *Je suis très attiré par Toulouse. C'est ma jeunesse, je suis de Toulouse, voilà... Puis j'aime bien Toulouse moi ! Je vais m'acheter des chaussures, je pars à Toulouse... je vais m'acheter un jean, je vais chez Carnet de Vol à Toulouse, parce qu'ici par contre on n'a pas grand-chose au niveau vêtements. Moi je crois que j'ai jamais rien acheté ici ! Ma femme arrive à s'habiller à Rabastens ! Ma femme, elle, elle n'aime pas... L'autre jour, il fallait qu'elle aille chez le dentiste à Toulouse, il a fallu que je l'accompagne quoi ! Elle n'y va pas toute seule, alors qu'elle a sa voiture, elle pourrait y aller, mais elle connaît pas trop Toulouse. Par contre elle va plus souvent à Gaillac, Lavaur, elle irait plus facilement à Albi qu'à Toulouse... Enfin elle vient à Toulouse avec moi, souvent ! On va au resto à Toulouse, on va au ciné à Toulouse* » (Saint-Sulpice 8).

Ces retraités sont donc véritablement enracinés dans l'espace périurbain, et ceci est le résultat d'un processus long pour des ménages issus de la ville, ou la prolongation d'un lieu de vie ancestral pour les ménages issus de la campagne, qui n'ont certes jamais quitté les lieux mais les ont vus se transformer.

Un couple de retraités rencontré à Blan (Revel 14) offre un bon exemple de l'ensemble de ces aspects. Ils habitent leur maison depuis 1986 et ont accompli leur carrière professionnelle en résidant dans cette petite commune. Mme était professeur des écoles dans une commune voisine, M. travaillant dans la région et à Paris, il s'est donc beaucoup déplacé. Mme est originaire de la région, sa mère habite toujours à un quart d'heure de chez eux, leurs deux filles sont toujours dans la région, l'une à Revel, l'autre à Toulouse. À la retraite ils ont décidé de rester vivre dans cette maison et apprécient d'utiliser les services qu'offrent les communes proches, même s'ils utilisent les aéroports de Castres et Toulouse pour des voyages plus

lointains. Ils ont tous les deux des activités dans des associations de loisirs (peinture, aéromodélisme, gymnastique, lecture publique...).

d) Les figures émergentes des décohabitants

La troisième grande catégorie de figures concerne un type de ménages émergents dans les espaces périurbains : celui des décohabitants. On a longtemps considéré qu'ils pouvaient difficilement trouver leur place dans l'espace périurbain, alors que les entretiens réalisés ont montré qu'il offrait de fait une certaine souplesse propice à l'accueil de ces populations.

– *Figure 3.1 : Les jeunes, vers de nouvelles stratégies de mobilité à l'épreuve du périurbain*

Si cette figure se rapproche, pour partie, des attributs des figures d'actifs, notamment quant à leur trajectoire résidentielle, ils s'en différencient parce qu'ils sont plus souvent locataires, dans les centres bourgs, dans de petits collectifs, ou près des gares, ou parce qu'un des deux membres du ménage est en congé parental donc ne se déplace plus, pour le moment, pour son travail. Si leur rapport à la mobilité est semblable quel que soit leur parcours résidentiel, ce dernier préside en revanche à des pratiques du territoire très diverses.

* *Deux trajectoires résidentielles : les jeunes issus du périurbain versus les jeunes qui s'installent en périurbain*

Un premier groupe de jeunes est issu du périurbain et trouve avantage à y rester au moment de la décohabitation dans la mesure où le loyer est moins cher que dans les agglomérations voisines [« *Ce n'est pas très cher le loyer. Je veux dire, on paye 370 euros charges comprises sachant que c'est un 31 m² et qu'on habite dans une résidence. Par rapport à Toulouse, c'est clair que cela vaut le coup* » (Saint-Sulpice 17)] ou à y revenir très vite après un court passage en centre ville pour des raisons de coût du foncier et de qualité de la vie au moment de l'arrivée des enfants.

« *On avait un appartement sur Toulouse avenue de l'URSS, c'est sur la route de Rangueil là où il y a toutes les ambulances qui passent. On était locataires, on était en T1, c'était horrible, surtout l'été, on y resté deux ans, c'est pour ça on a voulu ... À la naissance de notre fils, on a voulu concrétiser la chose, on s'est dit « là c'est le moment ou jamais de construire » » (Saint-Sulpice 19).*

Par ailleurs, leur réseau familial est situé à proximité et la présence des parents et de la famille est un cadre structurant et rassurant pour ces nouvelles populations qui n'imaginent pas quitter le périurbain : « *Je vais manger chez mes parents aussi. Tous les jeudis soirs, je mange chez mes parents, ça, c'est important* » (Saint-Sulpice 17). Si ces jeunes sont fortement dépendants de la ville, comme nous le développerons ci-après, ils ne la choisiraient pas pour autant comme lieu de résidence. S'ils travaillent en ville, ils n'y habitent pas pour des raisons de coût mais aussi parce qu'ils n'ont pas d'attentes fortes en matière d'aménités urbaines : le

centre des bourgs, c'est encore de la ville pour eux. Ils ajoutent même parfois se considérer comme « casaniers » et mettent en avant les avantages de l'habitat dans une maison à la campagne pour leur(s) jeune(s) enfant(s). Leurs projets résidentiels restent localisés dans le périurbain car ils souhaitent conserver un environnement de faible densité et sont attachés au cadre naturel, inconsciemment souhaité lors du choix de lieu de résidence et marqueur de leur identité. Dans le secteur de Revel par exemple, tous les jeunes rencontrés dans l'habitat collectif ont pour projet ou sont en train de faire construire une maison.

D'autres jeunes (moins de 30 ans) ne sont pas natifs du périurbain mais s'y sont récemment installés, en particulier dans les centres anciens (à Houdan par exemple). Ces communes possèdent en effet un important tissu d'habitat collectif aux coûts attractifs pour de jeunes ménages qui ne peuvent trouver l'équivalent, en termes de taille de logement et de prix, dans l'agglomération parisienne ou toulousaine, à la location comme à l'achat : « *On habitait à Ivry-la-Bataille, puis Bueil...on s'éloigne de plus en plus de notre lieu de travail, parce qu'ici c'est moins cher pour acheter et la vie est plus agréable, là-bas, c'est la banlieue* » (Saint-André-de-l'Eure).

** Un point commun : des stratégies de mobilités multimodales et rationalisées*

Leur mobilité quotidienne est importante et se manifeste notamment par leurs navettes quotidiennes vers les pôles urbains proches (Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles, Toulouse...). Celles-ci sont principalement effectuées en train par souci d'économie et cela explique que, quel que soit leur parcours résidentiel, ces deux groupes ont le souci d'habiter près d'une gare qui constitue un critère de choix de la commune de résidence : « *la gare est à côté, Saint-Sulpice, c'est très bien desservi, il y a des trains tout le temps pratiquement, donc pour moi c'était le plus facile* » (Saint-Sulpice 17). S'ils sont utilisateurs des transports en commun, la voiture occupe aussi une place importante dans leur quotidien mais elle représente un budget souvent trop important pour ces ménages, qui, même s'ils sont motorisés, optimisent alors au maximum son utilisation. Leurs déplacements sont généralement programmés et organisés afin d'en réduire les coûts tant financiers que temporels. Pour cette raison, ils opèrent par exemple des chaînages de déplacements en réalisant leurs achats alimentaires à l'occasion des trajets domicile-travail, en effectuant les petits compléments d'achat sur place, à pied. Il en est de même des mobilités de loisirs, qui ont souvent lieu sur place (activités sportives) ou sur le lieu de travail (Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles). C'est également dans cette figure que l'on trouve le plus de pratiques de covoiturage.

« Ils se retrouvent tous chez nous, et après ils vont au foot tous ensemble. Comme ça ils prennent une ou deux voiture à la limite : ils font du covoiturage. Et puis lui [son petit ami], il fait du covoiturage pour aller au boulot aussi. Pour l'essence, ça aide : un jour chacun, comme ça au moins... » (Saint-Sulpice 17).

La tentation est grande, notamment chez les jeunes issus du périurbain, de relocaliser leur emploi à proximité de leur lieu de résidence, même si leur recherche se heurte souvent à la

réalité du marché local de l'emploi, en particulier la pénurie de « petits boulots » pouvant financer la poursuite des études.

« J'essaie de trouver un travail ici, mais il n'y a pas grand chose aux alentours. Franchement, j'essaie de chercher quelque chose : soit c'est pris soit cela n'existe pas. Pour l'instant, je reste sur Toulouse. C'est le seul moyen que j'ai pour avoir un revenu avant de reprendre les études. » (Saint-Sulpice 17).

Malgré tout, si le jeune navetteur périurbain parcourt de nombreux territoires (ville-centre, limites de l'agglomération, espace périurbain), il ne le vit pas forcément comme une contrainte mais considère au contraire cette mobilité comme un avantage qui lui procure une certaine proximité à la fois avec la ville et la « campagne » : *« On est à 2 minutes de la campagne, à 30 minutes de la ville même pas, on est aussi à 50 minutes de Paris. Donc, on est à la campagne tout en bougeant facilement »* (Pacy-sur-Eure).

** Une différence majeure : un ancrage local très inégal*

Qu'ils soient modestes ou un peu plus à l'aise financièrement, les jeunes ménages issus du périurbain sont surtout mobiles (hors déplacements domicile-travail) à l'échelle du territoire local auquel ils sont parfaitement intégrés. Ils utilisent les services locaux pour leurs besoins quotidiens (alimentaires), leurs pratiques sportives, de loisirs et sociales.

« J'ai des amis qui habitent dans les villages d'à-côté. On se rejoint chez quelqu'un et on passe une soirée. Ça se passe comme ça tout le temps. Sinon, on va au resto, on fait tout comme tout le monde. On va faire les courses à côté en plus. Il y en a trois, il y a Carrefour Market, Netto qui est en face et Aldi qui est un peu plus loin. Sinon, pour les petites courses, il y a un petit Casino pas très loin de la résidence. Il y a le vidéoclub, l'esthéticienne puis après il y a les boulangeries et tout sur la place du village. » (Saint-Sulpice 17).

S'ils sont très mobiles, c'est dans le maillage des petites villes alentour où ils ont des amis, font du sport, vont prendre un verre. Ils sont habitués à cette pratique de petits pôles avec les aménités et la sécurité qu'ils leur apportent. Ils circulent donc de bourgs en petites villes en se servant de leurs ressources complémentaires dans un fonctionnement en archipel qui intègre la ville centre sans lui conférer une place particulière : *« je ne vais pas au centre-ville, j'y vais très rarement. Parce que bon ce n'est pas pratique, je ne vois pas l'intérêt. On y va pour faire des musées de temps en temps mais c'est tout, on ne va pas aller se promener en ville »* (Saint-Sulpice 19). Néanmoins, si dans leurs déplacements hors travail, Toulouse est une commune comme une autre, elle reste pour eux un lieu de référence important, même s'ils revendiquent le fait d'habiter à la campagne : *« Moi je ne pourrais pas vivre dans une grosse ville, type Paris, les gens sont stressés, agressifs... je préfère le calme »*.

À l'inverse, les jeunes récemment installés dans le périurbain participent en effet peu à la vie locale et ont conservé une part importante de leurs habitudes ailleurs, notamment en ce qui concerne leurs loisirs : *« On va voir des amis, on fait la fête, on va au resto, comme nos amis sont dans les Yvelines on va là-bas ... Par exemple si on va au bowling, déjà ici, on sait pas où c'est, donc on va dans les Yvelines, en plus les gens avec qui on y va ils sont là-bas »*

(Saint-André-de-l'Eure). Ils avouent également aller « *un peu à Ézy c'est bien, il y a le marché* » et fréquenter quelques services que propose la commune de Saint-André (kinésithérapeute et commerces notamment). Ainsi, ils inventent une forme de réseau par le biais d'une négociation entre différents pôles qui structurent leur mode de vie. Si Saint-André-de-l'Eure ne semble pas offrir tous les services dont ils ont besoin, ils se détachent du simple schéma de mobilité domicile-travail. Arrivés depuis peu dans la commune, ils n'ont pas encore changé leurs habitudes, mais évoquent des mutations à venir dans leur façon de vivre cet espace : « *en fait on ne change pas nos habitudes, on a changé de lieu de vie mais pas d'habitudes mais faut qu'on s'habitue [...] au pire Paris n'est pas très loin et c'est facilement accessible.* » (Saint-André-de-l'Eure).

A priori, ils semblent avoir une démarche consommatrice et, mise à part la composition de leur ménage, ils correspondent à l'image de périurbains « types », propulsés dans l'espace périurbain. Cependant, quelques remarques nous permettent de dire qu'ils pourraient être à la recherche d'autre chose, d'une inscription spatiale à Saint-André qui leur permette, comme dans le cas des actifs modestes propulsés dans le périurbain, de transformer cette présence « subie », puisque déterminée non pas par un choix mais par des moyens financiers limités, en un mode de vie maîtrisé.

En effet, lorsque nous avons évoqué leur installation à Saint-André-de-l'Eure, ils nous ont dit ne pas s'y sentir intégrés et continuer à tout faire dans les Yvelines, ne serait-ce qu'aller chez le médecin, mais ils ont indiqué que cela pourrait évoluer : « *je pense ... ça peut venir, on a acheté, on va rester* ». Lorsque nous avons évoqué leur participation à la vie locale, ils nous ont de nouveau répondu ne pas y participer, mais ils témoignent pourtant d'une volonté d'y prendre part : « *on participera sûrement, mais déjà on essaiera de trouver un travail par ici* ». Cette volonté de trouver un travail plus proche de leur lieu de résidence, que l'on a déjà pu évoquer dans d'autres figures, témoigne sans doute d'un certain bien-être dans la commune, catalyseur d'une volonté de s'ancrer plus fortement dans cet espace et d'un début d'indépendance vis-à-vis de leurs zones de résidence et de déplacements antérieurs.

Faut-il voir dans cette forte mobilité des jeunes navetteurs, la recherche de services non disponibles dans l'espace périurbain, ou au contraire un besoin de se rapprocher de la ville centre afin de satisfaire un besoin « d'urbanité », rompant du même coup avec les habitudes et le calme de la vie périurbaine ? Malgré la présence de relations familiales et amicales locales, n'est-ce pas la ville, et plutôt la grande ville, qui peut véritablement satisfaire ces populations désireuses d'un changement d'horizon, de mouvement ? Si la campagne périurbaine est considérée comme l'environnement adéquat pour vivre, la ville est synonyme de loisirs et/ou de lieu de travail, en aucun cas pensée comme un lieu de vie à part entière. Pour eux, la résidence périurbaine est synonyme d'une certaine forme de liberté, leur permettant de choisir, selon le moment, entre ville et campagne.

– *Figure 3.2 : Les jeunes périurbains en situation fragile*

Plus fréquente à Saint-André-de-l’Eure, cette figure regroupe, comme c’était le cas pour la précédente, des jeunes habitant dans des appartements, dans le centre de la commune. Originaires de la commune ou de ses environs, ils sont faiblement mobiles, en dehors de l’accès au lieu de travail (plus souvent dans l’agglomération parisienne) et leurs pratiques quotidiennes sont de fait très localisées. Pour cette figure, à peine approchée, le périurbain est plus à rapprocher d’une terre d’accueil et / ou de repli interstitielle *a priori* moins hostile que la ville (logements, services, possibilités de petits boulots...).

C’est le cas d’un couple de jeunes âgés de 25 ans et ayant deux enfants de 2 et 4 ans. Ils résident dans un appartement, place Gambetta en plein cœur de Saint-André-de-l’Eure, au-dessus du supermarché, qu’ils louent depuis octobre 2008 et ils possèdent deux voitures. Lui travaille comme agent dans un Lycée à Versailles (établissement dans lequel ils se sont rencontrés quand elle était surveillante d’internat). Auparavant, elle résidait dans une maison individuelle à La Couture près d’Ivry-la-Bataille (27) et d’Anet (78) et elle faisait les trajets jusqu’à Versailles. Au moment de la constitution de sa famille, elle ne souhaitait pas aller dans l’agglomération parisienne et voulait « *rester proche de sa famille [...], je voulais aussi garder un cadre campagnard* ». Elle convainc son conjoint (qui résidait à Versailles) de venir s’installer à Saint-André-de-l’Eure : « *c’était moins cher qu’autour d’Anet... et il y avait des écoles pour les petits... et puis c’est à 800 mètres pour y aller à pied* », son souhait étant « *de devenir propriétaire d’une maison autour de la ville, avec un jardin pour les enfants* ». Ses pratiques à elle se concentrent autour du logement : commerces à Saint-André-de-l’Eure, parfois à Évreux, piscine à Pacy-sur-Eure, ballades dans les environs, dans la campagne ou en forêt le week-end. Son conjoint passe lui pas mal de temps en voiture et n’a pas trop envie de reprendre la voiture le week-end. Plutôt bien implantée dans le secteur, elle n’a plus trop le temps de s’investir (pompiers volontaires) depuis l’arrivée des enfants. Ils ne vont jamais en région parisienne, à part pour aller au boulot, et pratiquent plus facilement les villes d’Évreux ou Dreux, et parcimonieusement Anet. Les revenus du ménage sont estimés à 1700 euros/mois.

– *Figure 3.3 : Les familles monoparentales*

Cette dernière figure, encore peu présente dans les communes périurbaines, apparaît néanmoins dans les discours des élus puisqu’elle fait l’objet d’une préoccupation de plus en plus grande de leur part et motive la construction de logements collectifs. Cette figure est encore peu connue car éloignée elle aussi des profils souvent étudiés de périurbains. Pourtant, elle en constitue souvent une variante, puisque ces familles sont pour certaines des propulsées, pour d’autres des ancrées, pour d’autres enfin des familières du périurbain, que la monoparentalité tend ou a tendu à faire évoluer plus rapidement vers un ancrage d’autant plus nécessaire que la cellule familiale et son organisation sont bousculées. La présence de ces ménages, en augmentation, témoigne ainsi de la diversité sociale des espaces périurbains et

des aménités qu'ils peuvent offrir pour ce type de ménages en termes d'offre résidentielle accessible, de qualité de vie, de possibilité d'emploi, de niveau d'équipements et de services, notamment en direction des enfants, voire de réseau social et / ou familial.

C'est ce que donnent à voir les quelques exemples rencontrés notamment dans les différents secteurs toulousains. On peut citer à Revel, la situation d'une femme séparée qui est revenue s'installer avec sa fille de 8 ans dans un petit collectif construit dans un lotissement de maisons individuelles. Originaire de Revel où sa mère habite toujours, ce qui lui permet de rendre service notamment pour la garde ou les activités de la petite fille, elle habitait un autre département et projetait éventuellement de s'installer à Toulouse. Mais ayant trouvé un emploi dans une commune proche de Revel (à 5-6 km), elle est finalement contente, notamment pour sa fille, d'avoir trouvé ce point de stabilisation. Elle est en revanche très mobile pour ses autres activités. À Puylaurens, une seule famille monoparentale, installée depuis dix ans, a été interrogée. Son parcours résidentiel la rapproche de la figure des ménages propulsés qui s'ancrent. Composée d'une femme et de trois enfants, elle est locataire de son logement en centre-ville de Puylaurens. Ayant quitté Toulouse et son emploi, la mère a trouvé un emploi de secrétariat dans le secteur (à 10 km de Puylaurens) et, comme ses enfants, elle participe à la vie locale. Les déplacements de ce ménage se font en voiture et sont très centrés sur le territoire local. Pour les enfants, l'usage des transports en commun ou de l'internat apparaît comme une solution incontournable. À Rabastens enfin, une famille monoparentale composée d'une femme de 30 ans et de son enfant d'un an a été rencontrée. Originaire de l'Ariège, la mère a vécu pendant 10 ans à Toulouse, enchaînant les appartements mais toujours en centre ville, puis un an aux Antilles avant de s'installer durablement à Rabastens, dans un appartement situé dans le centre dont elle est locataire, pour ne pas élever son enfant en ville. L'attachement à la valeur patrimoniale du bâti ancien explique la localisation au centre de Rabastens qui n'est pas « *une espèce de ville de lotissements* ». Imprimeur de profession, elle a cessé son activité quand son enfant est né mais est actuellement en recherche d'emploi. Elle préférerait travailler près de chez elle, mais son travail la conduira probablement vers Toulouse ou Albi, ce pour quoi la proximité de l'autoroute était importante dans son choix résidentiel. Ainsi, bien que son arrivée dans le périurbain soit brutale, comme dans le cas des propulsés, on sent néanmoins dans sa trajectoire une forme déjà importante de maîtrise dans la satisfaction de certains critères. Si elle circule à pied et en vélo à Rabastens, elle utilise le reste du temps sa voiture qui est synonyme de gain de temps, d'autonomie et de moments à soi. Ses pratiques d'abord sociales et commerciales puis culturelles et de loisirs se sont progressivement réorientées de Toulouse vers les villes et bourgs plus proches : Rabastens, Gaillac, Lavaur et Albi lui permettent de satisfaire l'essentiel de ses besoins, même si elle ressent parfois le besoin d'aller prendre un bain de foule à Toulouse. Elle a trouvé sur place ou à proximité plus que ce à quoi elle s'attendait et elle s'investit dans les activités locales.

« Au début quand j'ai emménagé ici, j'avais encore besoin, j'avais mes repères à Toulouse. J'allais non seulement voir des amis, mais dans certains magasins et tout ça, et au fur et à mesure, j'ai trouvé ici à proximité, à Gaillac, à Albi, à Rabastens, à Lavaur aussi, des

commerces qui remplaçaient ceux de Toulouse et tout ça quoi. Donc maintenant je me suis dédouanée de Toulouse et même au niveau culturel, j'ai commencé à rencontrer un peu les gens du coin qui faisaient bouger la musique, tout ça. » (Saint-Sulpice 1).

Ce compromis de la campagne au bord de la ville la satisfait pleinement et son installation est durable.

« Habiter à la campagne et aimer la ville et du coup maintenant la ville ça s'est réduit vraiment à un plaisir... J'y vais quand j'en ressens le besoin et j'en profite au maximum... Je la subis plus du tout la ville... Alors que quand j'y habitais je subissais forcément les désagréments... ».
« Au début, on avait quand même le projet d'acheter une maison peut-être avec un petit jardin, mais pour le moment ça n'a pas été fait, puisque je loue l'appartement, entre temps on s'est séparés avec le papa de Lino, mais oui c'était une installation à long terme quand même, après avoir beaucoup bougé dans le centre de Toulouse où finalement j'ai jamais eu l'intention de m'installer vraiment, je savais que j'allais en partir un jour ou l'autre. Là c'était vraiment un but...oui c'était à long terme, et je pense que c'est encore ce que je ressens. » (Saint-Sulpice 1).

On peut également citer l'exemple de cette jeune maman de 38 ans, qui après une séparation décide de revenir s'installer dans le secteur de Pacy-sur-Eure :

« Pacy, c'est bien parce que même si on doit prendre la voiture, les distances sont raisonnables, Vernon et Évreux ne sont pas trop loin et on y trouve l'essentiel... je voulais aussi une piscine et pouvoir faire de la danse [...] et être proche d'une gare pour pouvoir se rendre en train à Paris et à Rouen voir des amis, se promener et aller faire les magasins. ». (Pacy-sur-Eure)

Quoique moins présente sur les territoires enquêtés, on voit combien cette figure émergente est un témoin essentiel de l'évolution de l'archétype du périurbain, notamment incarné par le standard familial du couple biactif avec enfants, de la complexification des attentes habitantes dans ces espaces, et par ricochet un indice fort à destination des politiques publiques qui ont à répondre à de nouveaux enjeux. Ne pourrait-on aller jusqu'à considérer ces modèles familiaux à l'écart de la « norme » périurbaine comme des catalyseurs de l'évolution des espaces périurbains, dans les pratiques de ses habitants comme dans celles de l'action publique ?

Conclusion : Le rôle des effets de contexte territorial

Les effets de contexte jouent avec des ajustements, des apprentissages différents selon le lieu de travail, la configuration du ménage, les configurations sociales. Les élus repèrent ces figures et font le lien avec des directives, en matière de politiques publiques, venant de l'échelon national et européen. C'est pour cette raison qu'ils ne peuvent plus penser leur territoire comme rural, tout en revendiquant le fait d'être autre chose que de la ville ou de la banlieue en devenir ; c'est une manière pour eux de faire leur place. Ils ont un terrain de pratiques à inventer entre plusieurs pôles urbains : Paris, Dreux, Évreux ou Vernon. Ces

figures révèlent des réajustements dans les pratiques habitantes et un apprentissage des élus dans les modes de faire et de vivre le périurbain. Le système des valeurs et des représentations change.

En lien avec l'évolution démographique, n'assiste-t-on pas à une inflexion des comportements de mobilités en faveur d'un ancrage dans des territoires de proximité ? Ce processus peut prendre plusieurs formes : celle d'une stabilisation résidentielle (notamment au moment de la retraite), celle d'un rapprochement de l'emploi (qui se traduirait notamment par une diminution ou une stabilisation des distances des navettes domicile-travail, par une évolution de la structure de l'emploi local, et/ou par un renforcement des bassins d'emploi des pôles périphériques), celle d'une repolarisation des pratiques du hors travail (commerces, loisirs, culture) dans les bourgs et petites villes de l'espace périurbain.

3. Sur la voie d'une maturation des modes de vie et d'habiter périurbains

a) L'évolution du rapport à l'emploi

Existe-t-il, ou non, une tendance au rapprochement domicile-travail et à la constitution (ou à l'amorce) de bassins d'emplois plus nettement localisés autour de pôles secondaires proches, avec un recul relatif de la part de la ville-centre ?

Les enquêtes réalisées dans l'ensemble des secteurs d'étude témoignent de la réalité de ce mouvement, même si cela se fait dans des contextes territoriaux qui font valoir des atouts différents. Certains pôles assez proches, en grande couronne ou en petite couronne relativement accessibles dans le secteur francilien (banlieue ouest) ou aux marges du pôle urbain dans la zone d'étude toulousaine, constituent des pôles d'emploi importants pour nos secteurs d'étude. Les ménages rencontrés travaillent souvent dans des communes de la banlieue proche que l'on peut rejoindre en voiture avant de tomber dans la zone de forte congestion, ou dans les zones directement desservies par des axes autoroutiers ou les transports en commun. C'est d'ailleurs pour ces destinations-là que les navettes domicile-travail mobilisent plus souvent des pratiques alternatives sous la forme du covoiturage ou du recours au chemin de fer, comme en atteste la saturation d'un grand nombre de parkings relais. Une partie des habitants du Vexin s'oriente ainsi vers les communes du Val-d'Oise proches telles que Montigny-lès-Cormeilles, Sannois, Bezons, ou des communes accessibles des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis (Rueil-Malmaison, Levallois-Perret, Saint-Denis, Colombes, Clichy-la-Garenne, Nanterre-La Défense). Pour les habitants des environs de Houdan où la Nationale 12 est connectée vers l'Est à l'A 86, le secteur de Vélizy-Villacoublay desservi par cet axe constitue une grande zone d'emploi pour les premiers installés dans le périurbain de l'ouest francilien, et son attraction reste forte sur toute la partie ouest et sud de la grande couronne. Pour les actifs des terrains étudiés dans l'Eure se distinguent les zones d'emplois de la vallée de la Seine de Poissy à Vernon (surtout pour les enquêtés rencontrés à Saint-André-de-l'Eure) et les zones d'activités de Cergy-Pontoise, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines ou encore La Défense (pour les ménages de Pacy-sur-

Eure). Dans l'est toulousain, si quelques communes de banlieue comme Colomiers et Escalquens continuent de rayonner sur les secteurs d'étude, c'est surtout la ville-centre elle-même qui polarise une part non négligeable de l'emploi, compte tenu du faible desserrement économique propre à cette agglomération.

Pour autant, les enquêtes mettent en évidence des processus de complexification du modèle qui procèdent de plusieurs mécanismes. Dans la partie francilienne de l'étude, le rôle des villes nouvelles dans la recomposition des lieux d'emplois apparaît incontournable. Dans le Vexin, c'est l'importance des actifs ayant un emploi dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise qui frappe, alors que très peu d'habitants de cette zone travaillent à Paris ou en banlieue. Dans le secteur de Houdan et Montfort-l'Amaury également, on observe que le relais est pris par la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, offrant un grand nombre d'emplois et captant de nombreux actifs. L'offre en ville nouvelle est en effet conséquente, qu'il s'agisse d'emplois relevant de la fonction publique permettant des rapprochements par mutations (services déconcentrés de l'État, structures éducatives ou de santé), ou d'emplois de cadres d'entreprise (avec une tendance des actifs installés dans le Vexin et les Yvelines à quitter des emplois en petite couronne). Se dessine également une connexion de l'agglomération parisienne avec les villes de Vernon, Dreux, Évreux pour les actifs rencontrés dans l'Eure et l'Eure-et-Loir. Dans l'aire d'étude toulousaine où ce substrat n'existe pas, on assiste plutôt à un renforcement, voire à un renouveau de pôles ruraux auxquels la périurbanisation offre une seconde jeunesse en renforçant leur vocation de services (Lavaur), en diversifiant une activité à base agricole (Gaillac, Revel) ou en prenant le relais d'activités industrielles en déclin.

Mais le développement d'un gisement d'emplois de proximité va au-delà, et concerne les bourgs et communes rurales des différents secteurs d'enquête qui deviennent des sources d'emploi local dans des domaines aussi divers que la sécurité, la logistique (fonction qui se développe à la marge des agglomérations mais à proximité des autoroutes), l'artisanat, les services à la personne, l'animation scolaire, périscolaire ou associative ou encore les commerces plus ou moins spécialisés (jardinerie...). Pour les actifs du secteur de Houdan, on constate par exemple une diffusion de l'emploi vers l'ouest, à Plaisir et surtout dans les Zones d'Activités Économiques qui jalonnent les grands axes desservant le périurbain, la N 12 aménagée en voie express mais aussi la N 10 en direction de Rambouillet. On observe le même processus de diffusion le long de l'A 13 autour de Pacy-sur-Eure, Douains, Gaillon et Aubevoye. Dans le secteur de Saint-Sulpice-sur-Tarn, la proximité de l'échangeur autoroutier et du SCOT Nord toulousain qui joue la carte du desserrement économique face au SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine constitue un argument pour le développement de zones d'activités conçues pour répondre aux projets de création et aux besoins d'agrandissement d'entreprises locales.

Si l'emploi ne semble pas prévaloir dans l'arbitrage au moment de l'installation des ménages dans l'espace périurbain de l'ouest francilien, la dépendance à Paris et à la petite couronne s'amenuise : les ajustements après déménagement sont sans doute plus aisés qu'autrefois, d'autant qu'une part croissante de la mobilité résidentielle relève de déplacements de proximité, ou de retours d'anciens habitants ayant conservé des liens familiaux dans le

périurbain. Les rapprochements du domicile sont certes plus marqués pour les actifs occupant des emplois de la fonction publique trouvant des relais dans les villes préfectorales ou sous-préfectorales et dans les collectivités territoriales locales, et plus globalement pour les conjointes, qui travaillent en général plus près du domicile ; certaines abandonnent temporairement leur emploi (congés parentaux), ou cherchent plus vite à se rapprocher par mutation (dans la fonction publique, y compris territoriale) parfois même changent d'employeur. À cet égard, la montée en puissance de l'emploi de reproduction sociale, qui intervient avec un certain décalage par rapport à l'augmentation de la population (en particulier des jeunes scolarisables) constitue un facteur favorable qui n'existait pas encore au début de la vague périurbaine. Certains cadres du secteur privé commencent également à participer à ces ajustements. Pour ces derniers, le périurbain est aussi considéré comme un espace d'interconnexion offrant des possibilités de déplacements plus aisés, de contournement de points névralgiques : décrié dans son rôle de réceptacle des axes et réseaux de communication, l'espace périurbain deviendrait ainsi le lieu des possibles en matière de déplacements et offrirait un large éventail de destinations. Si les parkings relais sont témoins de navettes domicile-travail massives par la voie ferrée, notamment les lignes de Dreux vers Paris-Montparnasse et de Val-de-Reuil et Évreux vers Paris Saint-Lazare, les trajets n'ont pas toujours comme destination Paris *intra muros* ; les interconnexions à Saint-Cyr-l'École ou à Versailles en direction de Saint-Quentin-en-Yvelines permettent notamment un accès par le train aux emplois de cette grande ceinture Sud. On peut enfin lire ces stratégies de rapprochement de l'emploi comme le témoin d'un moindre investissement dans la carrière : la priorité des ménages rencontrés étant d'avoir un mode de vie qui leur convient, dégagé autant que possible de toute contrainte, la recherche d'un emploi plus proche du domicile constitue un objectif en soi, éventuellement déconnecté de toute perspective de trajectoire professionnelle ascendante.

b) Évolution du rapport à la ville et reconfiguration des pratiques quotidiennes

La référence à la ville-centre est rarement absente du discours des ménages rencontrés, même si le degré de proximité avec elle varie fortement d'un enquêté à l'autre. Il faut néanmoins différencier ce qui relève des représentations de la ville de ce qui renvoie à une pratique effective de la ville.

C'est sans doute dans le champ des représentations que la référence à la ville-centre reste la plus présente, même si elle se décline de différentes manières. D'une part, il reste toujours à l'esprit des périurbains l'image de la ville qu'ils ont fuie pour les désagréments nombreux qu'elle occasionnait. Bruit, encombrement, pollution, stationnement, insécurité, cherté des loyers et plus encore de l'accession sont autant d'éléments marqueurs d'une ville qui ne correspond pas, ou plus, aux aspirations des ménages. À certains égards, quelques-uns de ces ménages périurbains ont toujours su qu'ils ne s'installeraient pas durablement en ville, celle-ci ne constituant dès le départ qu'une étape dans une trajectoire résidentielle qui les en éloignerait. Malgré tout, ces périurbains, qu'ils ne veuillent plus habiter à Paris ou Toulouse ou qu'ils aient conscience qu'ils ne pourront plus s'y installer, se relocalisent à proximité de

ces villes qu'ils n'ont pas besoin de fréquenter quotidiennement mais qui doivent rester pour eux dans le domaine de l'accessible.

Du domaine de l'accessible à celui de la pratique effective, il y a pourtant un pas que ne franchissent pas tous les ménages rencontrés ou qu'ils franchissent différemment en fonction des besoins.

Concernant la localisation des emplois, parmi la première génération de périurbains, nombreux sont ceux qui avaient au départ l'intention de trouver un travail plus proche de leur nouveau domicile, mais qui ont finalement conservé un emploi dans la ville-centre, le centre de l'agglomération ou en proche banlieue, pour garder un contact avec la grande ville. Comme on l'a vu, la nouvelle génération n'est désormais plus, semble-t-il, dans cette logique. Entrés sur le marché du travail alors que le desserrement des emplois était déjà sensible, nombreux sont ceux qui ont trouvé d'emblée du travail en périphérie, en ville nouvelle ou dans d'autres pôles secondaires. C'est le cas par exemple des enfants des premiers périurbains, qui se sont ancrés dans ces territoires et en ont adopté les rythmes et les usages. Parmi ceux qui se rendent dans la ville-centre quotidiennement pour leur travail, on constate parfois que cela ne s'accompagne pas de pratiques autres que professionnelles.

Concernant les pratiques quotidiennes, plusieurs éléments concourent à faire émerger des déplacements de courte distance. Davantage sensible à un discours sur la durabilité, la nouvelle génération de périurbains cherche à faire vivre une économie de proximité, commerces locaux mais également équipements sportifs et culturels : il s'agit plus ou moins d'un acte militant, soutenu parfois par des politiques publiques innovantes. Le réseau familial et plus généralement social tissé localement depuis l'enfance contribue à développer ces pratiques de déplacements de courte distance. Que les ménages continuent, comme ils l'ont toujours fait, à se servir des ressources locales ou qu'ils les découvrent, leurs mobilités sont de plus en plus souvent structurées autour de l'offre locale, qui s'est étendue et améliorée ces dernières années. Quelle que soit sa nature, le lien à la ville-centre (opportunités commerciales, culturelles, sportives ou plus globalement sociales) tend à s'atténuer au profit de pratiques quotidiennes recentrées autour du lieu de résidence : *« il y a moins d'offre culturelle mais plus d'offre naturelle, c'est une autre vie et avec les enfants c'est pas mal »* (Pacy-sur-Eure). Si cette réorganisation, basée sur des déplacements plus proches de la résidence, n'est pas sans incidence sur le budget « déplacements » des ménages, qu'elle peut améliorer, on observe à l'inverse que ces logiques de proximité peuvent aussi correspondre à des situations de contraintes. D'une manière *a priori* étonnante, on remarque que parmi les plus jeunes générations, certaines personnes ne savent pas conduire ; soit parce que le permis s'avère trop difficile à obtenir, soit parce que des conjointes qui l'ont obtenu ont perdu l'habitude de conduire, le mari assurant les déplacements. Ce faible taux de motorisation se rencontre aussi chez les jeunes décohabitants du périurbain qui, n'ayant pas les moyens de posséder un véhicule, font le choix d'un logement en petit collectif dans un centre-bourg desservi par une gare. Dans ces conditions, les déplacements du hors-travail sont assez limités et dépendent de l'appui de tierces personnes. Les villes centres ne peuvent donc bien souvent faire valoir que leur offre en loisirs ou en services très spécialisés (notamment médicaux) pour

continuer à attirer, et encore de manière épisodique, des périurbains qui ont appris à se passer de la grande ville qui leur apparaît lointaine et peu fonctionnelle (compte tenu notamment des difficultés de stationnement). On ne s'y rend donc que de manière très sélective, notamment pour les sorties des enfants ou des petits-enfants, le rapport de loisir devenant prégnant dans la relation à la ville-centre, même dans le cas des ménages contraints par des capacités financières ou de déplacements limitées.

Toutefois, si la majorité des pratiques témoignent d'une tendance à la diminution, voire à la disparition de la fréquentation de la ville-centre, cela ne signifie pas pour autant que tout rapport à l'urbain ait disparu, puisque jouent désormais le rôle de villes relais non seulement les villes moyennes de ces grandes couronnes périurbaines, mais également les pôles ruraux aujourd'hui renforcés et les bourgs traditionnels qui se dotent d'attributs urbains au fur et à mesure de leur développement. Il est d'ailleurs intéressant de noter que, dans le discours des enquêtés, l'amélioration de l'équipement en services et commerces courants concourt tout autant que le développement des constructions et l'augmentation de la circulation automobile à considérer un ancien bourg ou une commune rurale comme « de la ville ». Pour les services habituels, on recourt donc à la ville la plus proche c'est-à-dire les marges de l'agglomération parisienne (dans le Vexin, soit les communes de la Vallée de la Seine, Meulan et Hardricourt, pour les habitants de la partie ouest du Vexin, soit Cergy et Pontoise pour ceux résidant à l'est ; pour les résidents des Yvelines, Saint-Quentin-en-Yvelines, Plaisir, Montfort-l'Amaury, Houdan ; Dreux et Chartres jouent le même rôle pour les habitants d'Eure-et-Loir, Vernon, Évreux, Dreux et même Rouen pour ceux rencontrés dans l'Eure) ou toulousaine (Revel, Gaillac et Lavaur revêtant autant d'importance qu'Albi ou Castres). Sans oublier qu'une multitude de pratiques quotidiennes peuvent aujourd'hui se dérouler au plus près de communes auparavant étiquetées résidentielles puisque l'équipement en services à la personne et en commerces de base permet aux ménages de satisfaire leurs besoins dans leur commune de résidence ou dans une commune voisine. On ne peut toutefois nier que les caractéristiques sociales de la population influent sur le niveau et la nature des services et équipements proposés : ainsi, la forte présence des cadres dans le secteur de Houdan et Montfort-l'Amaury y a suscité plus souvent l'installation de professions libérales – médecins spécialistes et professions paramédicales par exemple –, offrant un bon niveau d'encadrement pour les populations locales. Il en est de même du développement d'activités culturelles, telles que des festivals avec concerts toute l'année dans les églises et salles municipales, mais également sportives, un constat que l'on peut faire dans le secteur d'étude toulousain par exemple pour la commune de Rabastens qui abrite de nombreuses associations et manifestations à vocation culturelle et artistique.

Ce constat vaut d'ailleurs de manière plus générale puisque le rapport à la ville apparaît très largement dépendant de la position sociale et de la classe d'âge, en relation avec la formation, mais aussi avec le parcours résidentiel. Souvent les plus aisés sont originaires de la ville-centre ou de la banlieue et ce sont eux qui continuent à aller à Paris ou Toulouse pour le travail, les musées, le théâtre : le lien affectif reste fort à Toulouse, c'est le centre de la ville qui est le théâtre de pratiques sur le mode du plaisir puisqu'elles sont choisies et maîtrisées.

Ils se différencient ainsi d'autres périurbains qui sont aussi originaires de la ville-centre ou de sa banlieue mais pour qui l'installation périurbaine résulte d'un rejet de la ville et de ses désagréments et d'un choix par défaut, contraint par le marché local : ceux-là ont souvent tendance à ne plus la fréquenter qu'à travers ses centres commerciaux périphériques, sauf exception liée aux fonctions notamment administratives et médicales de la ville-centre et à ses aménités patrimoniales. Parmi les ménages qui n'ont jamais vécu dans la ville-centre ou sa proche banlieue, on peut distinguer d'une part ceux qui ont toujours habité là, notamment des retraités, dont les pratiques oscillent entre une fréquentation régulière de la ville qui s'explique par des habitudes prises depuis longtemps, et une fréquentation qui s'étiolo du fait d'un développement trop important de la ville-centre qui reporte dès lors les flux vers les villes moyennes ; d'autre part, ceux qui, venus d'ailleurs, se sont directement installés dans l'espace périurbain et éprouvent souvent des difficultés à apprivoiser une ville-centre dans laquelle ils se repèrent mal.

Dans la plupart des cas, bien que ces pratiques différenciées soient assez fortement liées aux représentations que les périurbains ont de la ville-centre, il ne faut pas nier la réalité de la redécouverte voire du ré-apprentissage d'une ville sur laquelle ils portent un regard nouveau dès lors qu'ils n'y sont plus confrontés quotidiennement. Au quotidien, par l'usage que leurs habitants font des ressources locales, on ne peut considérer ces espaces comme périurbains dans le sens où ils ne sont pas, comme le terme le suggère, sous la dépendance de la ville-centre. Au contraire, leurs habitants réinventent une ville des courtes distances pour tout un ensemble de pratiques commerciales, associatives, sociales voire même professionnelles. Dans ce contexte, ce n'est qu'exceptionnellement lorsqu'ils fréquentent la ville-centre, qu'ils redeviennent des périurbains au sens « classique ». Dans le choix même de leur localisation résidentielle par les ménages, même chez les plus modestes qui jusqu'à présent allaient là où les promoteurs les portaient, il y a une prise en compte nouvelle de la question des mobilités et des déplacements : quitte à s'éloigner, autant le faire à proximité des commerces et des services. Jusqu'à présent, s'installer en périurbain ne signifiait pas changer ses pratiques précédentes de mobilités. Aujourd'hui, on observe une adaptation plus rapide des mobilités quotidiennes, jusque dans les modes de transport utilisés.

c) L'évolution du rapport à la mobilité

Cette évolution du rapport à la ville et à l'emploi est concomitante, comme cela apparaît déjà en filigrane des propos précédents, de transformations dans le champ des mobilités, nombre des périurbains enquêtés revendiquant une moindre dépendance à l'automobile.

Il ne s'agit bien sûr pas de surévaluer l'importance de ce mouvement dans un contexte où l'automobile apparaît toujours comme le gage d'un mode de vie périurbain mobile et dispersé du point de vue de ses ressources territoriales, qu'il s'agisse de l'emploi, des commerces, des services ou des équipements ; certes ces derniers se (re)localisent de plus en plus dans l'espace périurbain, mais selon des géographies et des logiques différenciées qui conduisent

autant à un ancrage local à petite échelle qu'à une dispersion effective des pratiques à grande échelle. Dans ce contexte, la voiture offre toujours plus de souplesse et d'efficacité face à une offre alternative parfois inexistante (notamment dans les secteurs d'étude toulousains), parfois incomplète et non concurrentielle en termes de temps de trajet. La voiture apparaît ainsi comme l'instrument de l'autonomie, le gage d'une liberté dans l'organisation des déplacements qui, s'il prévaut surtout à l'heure de la vie active, reste parfois déterminant aussi au moment de la retraite active où les pratiques de chaque membre du ménage restent fortement différenciées, chacun vaquant à ses occupations à son propre rythme.

Cette importance toujours centrale de l'automobile ne doit cependant pas masquer le développement de nouvelles pratiques de mobilité, parfois balbutiantes, mais qui tentent de mettre la voiture à distance, pour des raisons diverses et parfois combinées, reposant avant tout sur des arguments financiers, également pratiques et, en dernier lieu, écologiques. Plusieurs processus coexistent, traduisant des degrés divers dans le développement d'une alter-mobilité périurbaine.

Ceux-ci ressortent d'abord d'une automobilité que l'on pourrait dire apprivoisée, par les ménages d'abord, devant ou accompagnant parfois des politiques publiques, dans le sens où elle cherche à répondre aux spécificités de l'espace périurbain, à s'adapter aux particularités de ses besoins, à transformer ses faiblesses en forces. Elles témoignent alors d'une volonté de renouveler la mobilité automobile, qui reste, compte tenu de la configuration de l'habitat, des réseaux et des pratiques, incontournable pour une majorité de périurbains, mais en la rationalisant ou en l'articulant aux autres formes de mobilité. La rationalisation se lit par exemple dans l'adaptation des horaires et / ou des temps de travail dont font preuve certains ménages qui optent soit pour un mi-temps, soit pour des horaires décalés, soit pour quelques grosses journées libérant une moitié de semaine afin de minimiser le poids, temporel, psychologique et financier, de la voiture. On pense aussi au développement du covoiturage, encore largement spontané, auto-organisé par des ménages qui essaient de mutualiser le temps et le coût du trajet domicile-travail, phénomène que met en évidence la saturation, et les agrandissements successifs, des aires de covoiturage s'égrenant le long de l'autoroute Toulouse-Albi à Gaillac, Rabastens et Saint-Sulpice. Concernant l'intermodalité entre la voiture et d'autres moyens de transport, c'est le rabattement sur les gares qui ressort le plus des entretiens, la présence de la gare apparaissant comme un facteur de choix déterminant dans la localisation résidentielle. L'utilisation de la voiture n'est alors pas gommée, même lorsque le trajet domicile-gare est réduit (de l'ordre d'une vingtaine de minutes), pour des raisons qui tiennent au confort (conditions météorologiques notamment), au chaînage des utilisations (aller faire les courses ou récupérer les enfants en rentrant de la gare), aux habitudes également. Mais elle est articulée à de nouveaux comportements qui montrent que les périurbains sont disposés à changer leurs habitudes dans certaines conditions.

Pour poursuivre sur la pratique ferroviaire²², le développement de l'usage de ce mode de transport pour les mobilités, notamment professionnelles et scolaires, est réel. Si certains ménages se refusent aux contraintes, notamment horaires²³, que suppose le recours à ce mode de transport collectif, d'autres font au contraire valoir ses avantages qui sont de plusieurs ordres. Le premier est d'ordre financier puisque ce mode de transport, par les différentes possibilités d'abonnement qu'il offre, pris en charge pour moitié par les employeurs, permet une économie conséquente, notamment dans les secteurs où la rapidité de l'accès aux pôles d'emplois métropolitains est conditionnée par l'emprunt d'une autoroute à section payante (secteur de Saint-Sulpice notamment). Le second facteur ressort de considérations plus pratiques ou fonctionnelles : pour les actifs ou les étudiants dont le lieu d'emploi ou d'étude est proche de la gare ou dans un quartier desservi par un transport urbain accessible à la descente du train (métro, bus, vélos en libre service) d'abord, mais également pour les retraités qui ont à se rendre dans le centre ville, notamment pour ceux d'entre eux qui ont pratiqué la ville du temps de leur vie professionnelle et qui y ont quelques repères. Un troisième élément renvoie au temps social que représente le trajet en train. On sait que le temps du trajet domicile-travail est rarement un temps « vide » : il sert notamment de sas entre la sphère professionnelle et la sphère privée, sert de support à des activités telles que l'écoute de la radio et est souvent optimisé selon une logique de « cabotage » (Jaillet, Rougé, Thouzellier, 2006). Si cette dernière activité est évacuée de la pratique ferroviaire, les deux autres sont en revanche exacerbées dans la mesure où elles sont libérées de la « vigilance » et du stress occasionnés par l'automobile. Les enquêtés reconnaissent ainsi apprécier pour les uns les temps de lecture, pour les autres les sociabilités qui se sont construites au fur et à mesure des trajets, les mêmes usagers se retrouvant et partageant un moment de convivialité pré ou post journée de travail. Quoique moins présent, l'argument écologique a été avancé par certains ménages, sans jamais constituer en revanche le moteur du changement de pratiques.

Il serait malgré tout réducteur de limiter ces changements au champ des navettes tant on en observe également à l'échelle intracommunale ; dans ce cas, les pratiques de mobilité dans leur ensemble évoluent sous l'effet d'un recours de plus en plus fréquent aux mobilités douces telles que la marche à pied ou le vélo. Les ménages dénoncent d'ailleurs fréquemment le manque d'aménagements adéquats pour ces pratiques, alors même qu'ils les plébiscitent non seulement pour des activités ludiques (promenades) mais également de plus en plus pour des déplacements « utiles » (dépôt des enfants à l'école, courses de proximité, parfois même navettes domicile-travail). Il existe donc sans doute dans ce domaine un champ d'action privilégié pour les collectivités locales.

²² Forme de transport en commun la plus développée puisque les espaces étudiés sont hors des périmètres de transports urbains tels que tramway ou métro et que les bus interurbains, empruntant les axes routiers, cumulent les désavantages liés à la circulation routière (embouteillages notamment) et ceux liés à la contrainte horaire.

²³ Qu'il faut entendre en termes de ponctualité, de fréquence et de temps de transports.

d) Des mobilités résidentielles et une implication locale témoin d'un ancrage périurbain

Au-delà des reconfigurations des mobilités du hors travail, dans leur géographie comme dans leur modalité, qui peuvent naître de considérations économiques ou écologiques autant que d'une volonté d'ancrage périurbain, deux marqueurs nous semblent à même de témoigner de la réalité de cette inscription locale : les mobilités résidentielles d'une part, l'implication dans la vie locale d'autre part.

Les mobilités résidentielles donnent à voir des stratégies d'installation nouvelles qui, loin du schéma simpliste d'une mobilité contrainte et non maîtrisée du centre vers la périphérie, témoignent en fait d'une variété de situations : le périurbain est plus qu'un territoire de passage offrant aux jeunes couples la possibilité d'acheter un premier bien et d'élever leurs enfants selon un mode de vie plus conforme à leurs idées. Ainsi, les déménagements sont souvent guidés par le réseau familial : beaucoup de ménages se sont installés dans les différentes zones d'enquête, franciliennes comme toulousaines, car ils y avaient des attaches familiales et le rôle des réseaux familiaux dans la recherche d'un logement, en accession à la propriété comme en location, apparaît à plusieurs occasions. Parmi les originaires de banlieue, les mobilités résidentielles se font dans le même secteur de la région pour conserver des distances acceptables de navettes domicile-travail, même s'ils se sont plus ou moins éloignés selon leur solvabilité, notamment dans le secteur francilien, où les plus aisés se sont installés dans les Yvelines et ceux dont la capacité d'endettement est plus faible en Eure-et-Loir et dans l'Eure. Enfin, même pour les ménages qui correspondent à la figure classique du périurbain « ex-urbanisé », le projet de rester sinon dans cette maison, du moins dans le secteur, est réel et une part non négligeable des personnes interrogées, dans le Vexin et autour de Pacy-sur-Eure par exemple, a d'ailleurs opéré une mobilité résidentielle de proximité témoignant de l'ancrage progressif dans un territoire de mieux en mieux connu et pratiqué.

Pour les ménages qui ne disposaient pas de cette connaissance préalable du terrain, qu'ils viennent d'autres contextes territoriaux et / ou de l'espace rural, la stratégie mise en évidence n'est pas non plus celle d'une mise à distance de la ville mais celle d'une maximisation de l'accès à un ou plusieurs pôles urbains susceptibles de leur procurer de l'emploi, l'accès à des équipements et services urbains. À ce titre, ceux qui ont eu l'expérience d'une autre résidence périurbaine peuvent estimer, au regard de cette expérience, la qualité, notamment paysagère et sociale, des communes périurbaines dans lesquelles ils s'installent : à ce jeu, il va de soi que les secteurs d'Houdan-Montfort-l'Amaury et de Pacy-sur-Eure proposent une qualité supérieure par exemple à celle de la vallée de la Seine, entre Triel et Vaux-sur-Seine, et le périurbain toulousain des attributs pour l'heure en deçà de ce que d'anciens périurbains franciliens ont pu connaître. Pour les ménages d'origine provinciale qui se sont installés en ville nouvelle, dans des pavillons clés en main, sans avoir une connaissance préalable de ce territoire, d'autres facteurs ont pu jouer, comme l'importance d'une offre concentrée, parfois en relation avec des lieux d'étude antérieure. Ainsi, des cadres, anciens élèves de l'ESSEC qui ont fait leurs études à Cergy considèrent par exemple qu'il est possible d'avoir une vie agréable dans des pavillons à proximité d'équipements urbains, à distance raisonnable du quartier d'affaires de La Défense et dans un environnement offrant de nombreuses possibilités

pour l'éducation et les loisirs des enfants à proximité, dans un espace marqué par une forte présence des jeunes.

Sur le plan de l'implication dans la vie locale, l'ancrage dans le village ou le bourg s'effectue très souvent par l'intermédiaire des enfants ; l'école primaire contribue à tisser un réseau de sociabilité voire d'entraide. La vitalité du milieu associatif de ces espaces périurbains n'a rien à envier à celle d'espaces plus urbains. Un certain nombre de personnes enquêtées participent, voire organisent des activités associatives de loisir ou culturelles, étoffant par là même le panel des activités jusqu'alors proposées, puisque l'arrivée de jeunes contribue à élargir ou renouveler les attentes. Il ne s'agit pas pour autant de bousculer le paysage associatif existant mais bien d'en préserver l'identité originelle, comme en témoigne, notamment dans le Vexin, le maintien du terme de « Foyer rural ». Nombre de manifestations s'inscrivent dans la même tendance à la revendication de la ruralité, non seulement dans le Vexin où l'effet Parc est patent par exemple dans l'organisation de la Fête de la pomme, mais également dans des territoires ruraux moins labellisés à l'image des territoires périurbains de l'est toulousain où les « marchés gourmands » et foires du bio sont de plus en plus ancrés.

Mobilité résidentielle et implication dans la vie locale apparaissent bien comme les deux faces d'une même tendance à l'ancrage périurbain et sont d'ailleurs souvent fortement liées, même si les tenants et les aboutissants diffèrent en fonction de la catégorie sociale et des capacités de déplacements.

Ainsi, on peut voir dans l'attachement nouveau, manifesté par certains périurbains, au cadre bâti ancien largement réinvesti, un prolongement de leur goût pour l'authenticité et la ruralité auxquelles concourent les manifestations précédemment évoquées comme la multiplication de sentiers de randonnée qui sont autant d'occasions pour les périurbains d'exprimer leur besoin de nature, celui-ci ne s'arrêtant pas toujours aux limites de leur jardin. Cette occupation d'un parc rural ancien traduit souvent le souhait de retrouver une familiarité au lieu. Il participe de la revendication du caractère rural de la résidence à travers notamment la reprise des corps de ferme par des enfants d'agriculteurs, sans que l'activité agricole soit forcément maintenue. Ce parc ancien de logements est également recherché par des périurbains qui poursuivent leur parcours résidentiel localement : la recherche d'une résidence dont l'architecture est considérée comme étant de plus grande qualité architecturale (maison ancienne de centre-bourg) va de pair avec la volonté de s'inscrire dans une histoire locale et un environnement dont on souhaite cultiver l'authenticité. Cette phase dans le parcours résidentiel correspond à une connaissance plus fine du territoire de vie, à un attachement aux lieux mais aussi à des conditions financières plus confortables que lors du ou des premiers achats. L'ancrage local, signalant un fort attachement à un cadre de vie censé garantir l'identité des villages, peut alors s'accompagner d'un blocage de la construction, d'un renchérissement des prix et finalement d'une double fermeture, topographique et sociale, l'intégrisme paysager participant de cette clôture.

À l'inverse, pour les plus modestes, dont la mobilité est difficile, il peut s'agir d'un ancrage par défaut qui se manifeste dans deux domaines notamment. Ce sont d'abord les déplacements qui peuvent être sources d'inquiétude pour des ménages qui doivent jongler

entre voiture (une seule pour le ménage) et transports en commun et privilégient dès lors le repli local dès que cela est possible. Ce dernier peut également se matérialiser dans la sphère résidentielle : certains ménages sont demandeurs d'un logement social dans la commune, car ils sont installés dans le parc locatif privé auquel ils accèdent difficilement, par connaissance, parfois à la suite de l'échec de leur projet d'accession et d'une revente, du fait de leur surendettement.

Conclusion : Du périurbain aux périurbains, pour un changement des regards sur la société périurbaine

Le choix des terrains d'enquête, à plus grande distance de Paris et de Toulouse que les investigations précédemment menées dans ces deux aires d'étude, a sans doute largement présidé à l'identification de figures renouvelées « du » périurbain, aujourd'hui difficilement réductible à un modèle unique. Ces terrains, situés en position intermédiaire entre ces grandes villes et des villes moyennes, sont également structurés par un tissu de bourgs et de petites villes à même de satisfaire une grande partie des besoins de la population. Cet espace périurbain se révèle socialement divers ; il voit évoluer ses figures « traditionnelles », celles des actifs notamment, il en voit d'autres s'affirmer, celles des retraités, ou d'autres émerger, celles des décohabitants, sans doute exemplaires de stratégies nouvelles.

Par l'intermédiaire de ces figures, ce sont tous les discours et pratiques relatifs à l'emploi, au rapport à la ville, à la mobilité et à l'ancrage qui sont brouillés et se heurtent au système de représentation traditionnel des sociétés périurbaines : la complexité des modes de vivre et d'habiter en périurbain induit un changement des regards de la société périurbaine sur elle-même mais aussi des élus sur les territoires qu'ils ont à gouverner. Est-ce que les ménages s'adaptent en effet plus rapidement ou est-ce que l'offre locale, en lien avec les politiques publiques, conditionne ces évolutions ? Ce renouvellement des regards suppose une réorientation des politiques publiques pour partie déjà à l'œuvre.

Partie 3 : Un réajustement de la gestion politique signe d'un degré de « maturation » des « territoires périurbains » ?

Initiatives des élus et renouvellement des compétences intercommunales jouent sur le devenir des territoires ruraux face à la complexification des processus de périurbanisation et à l'évolution des mobilités. Si des orientations nouvelles sont le fruit d'injonctions nationales et de directives européennes, elles n'en sont pas partout au même stade de réalisation et d'aboutissement à l'échelon local ; les effets de contexte jouent pour comprendre la diversité des priorités et des réalisations. Œuvrant à un projet politique qui vise à préserver les spécificités des espaces périurbains tout en les adaptant aux exigences nouvelles, aussi bien économiques que sociales et environnementales, les acteurs de ces territoires semblent être des vecteurs de leur entrée en durabilité.

À cet égard des entretiens exploratoires ont été réalisés auprès :

- d'élus de la Communauté de Communes du Pays de Houdan (CCPH) : M. Tétart, maire de Houdan, Président de la CCPH et vice-président du Conseil Général des Yvelines en charge des transports ; M. Le Goaziou, maire d'Orgerus et vice président de la CCPH en charge des transports ; et de la Communauté de Communes des Villages du Drouais (CCVD) : Mme Desseyne, maire de Serville, présidente du syndicat organisant le transport scolaire dans le secteur Yvelines/Eure-et-Loir,
- d'élus de la Communauté de Communes des Portes Normandes (CCPN) : M. Masson, maire de Saint-André-de-l'Eure) et de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure (CAPE) : M. Lehongre, maire de Pacy-sur-Eure dans le secteur de l'Eure,
- d'élus de la Communauté de Communes du Pays de Cocagne (CCPC) : Mme Delpy, maire de Puylaurens ; et de techniciens de la Communauté de Communes Tarn-Agoult (CCTA) et du SCOT du Vaurais (Mme Deffaux, Chargée de Projet SCOT / Urbanisme-Aménagement) et du SCOT du Vignoble Gaillacois, Bastides, Val Dadou (SCOT VGVBD) : Mme Dupont, Responsable du service Urbanisme, dans le secteur tarnais,
- d'un élu de la Communauté de Communes Lauragais-Revel-Sorézois (CCLRS) : M. Jean-Louis Barreau, premier adjoint au maire de Blan dans le secteur tarnais et haut-garonnais du bassin de vie de Revel.

L'analyse comparative de leurs objectifs et réalisations politiques montre des capacités d'adaptation et d'anticipation, et, d'une certaine façon, leur degré de maturité dans la prise en compte de ces questions. C'est du moins une des pistes à explorer et à étayer à partir des discours recueillis et des enjeux qu'ils soulèvent vis-à-vis d'une entrée possible en durabilité de ces espaces en périurbanisation.

Ces EPCI, bien que géographiquement voisins, ont des visions différentes²⁴ en ce qui concerne les perspectives pour leur territoire ; la CCVD, la CCPN, la CCPC et la CORA (Communauté de communes du Rabastinois) mettent en avant le concept de **solidarité**, la CCPH, la CAPE, la CCTA et la CCLRS misent, quant à elles, avant tout sur **l'attractivité**. Nous les approcherons ici de manière comparative et selon les entrées sectorielles suivantes : mobilités et transports, logement, emploi, services et équipements.

1. D'une « politique des transports » à « une politique de la mobilité » ?

Sur les terrains franciliens, là où la CCVD délègue au SIVOM la compétence transport limitée au transport scolaire, et compte sur la solidarité spontanée pour permettre le covoiturage, la CCPH innove. Après avoir négocié le cadencement des horaires de trains et notamment aux heures habituelles de fréquentation maximum, elle souhaite mettre en place un service de transport à la demande en complément des lignes régulières de proximité. Basé sur un principe d'inscription préalable et de réservation (jusqu'à 48 h à l'avance), ces minibus (de 8 places) sillonneront le territoire de l'intercommunalité et transporteront ses usagers de points en points préalablement choisis. Le territoire intercommunal vise à fournir un service performant et de qualité (pas nécessairement rentable) à ses usagers, en particulier aux personnes âgées, aux jeunes et aux femmes au foyer non motorisés, autant de captifs du périurbain.

Entre ces deux approches, les EPCI de l'Eure se cherchent encore. D'un côté, la CAPE se lance dans une réflexion autour d'un PDU en soulignant les difficultés inhérentes à son contexte : « *Oui, on est en train de lancer un Plan de Déplacement Urbain au niveau de la communauté d'agglomération. Mais on a un territoire de 41 communes qui est très étalé avec dans des endroits des communes à 100 habitants et d'autres 27-28 000 habitants* » (Maire de Pacy). Quant à la CCPN, elle se distingue par une absence de réflexion à l'échelle du territoire de l'EPCI alors que dans le même temps la commune de Saint-André travaille sur une autre approche des déplacements en favorisant les modes alternatifs à l'automobile : « *Par contre à l'échelle de la commune on est en train de développer ce qui est piétons et vélos. On a un schéma de déplacements doux sur la commune et on va commencer les travaux de pistes cyclables et de cheminements et puis on a aussi mis en place un minibus et on va essayer d'en mettre un deuxième en partenariat avec les associations* » (Maire de Saint-André).

²⁴ Ces différences de visions et de politiques posent en filigrane d'autres questions en direction du profil socio-économique des élus, de leurs parcours professionnels et socio-géographiques. En effet, nous percevons des divergences dans les manières de faire, de penser, d'agir, d'appréhender le changement, entre des élus « périurbains » (c'est-à-dire issus des « premiers propulsés »), des élus « ruraux » mais « nés » ou « ayant travaillé » ailleurs et des élus « ruraux » enracinés. Mais les divergences entre élus viennent aussi de la diversité des territoires qu'ils administrent. Cet ensemble de systèmes de représentations et de valeurs des acteurs locaux en « territoire » souligne par là l'importance des effets de contexte.

Cependant, ces deux structures s'interrogent sur l'amélioration du maillage en termes de transport, en particulier en direction de la région parisienne ou des villes moyennes environnantes : « *Il y a aussi une demande pour mettre en place un service de transport vers Dreux et il me semble que la population va de plus en plus vers Dreux pour le commerce, plus qu'Évreux* » (Maire de Saint-André). La question des nœuds et des connexions dans le réseau est soulevée, celle des parcs relais qui participent des paysages périurbains et sont dévoreurs de foncier, tout comme celle du stationnement en gare de Vernon ou du report vers la gare francilienne de Bréval. De manière unanime, les élus soulignent leur manque de compétences et d'ingénierie dans ce champ-là : « *on est un peu à court de compétence et d'ingénierie. Tout ça, ça fait partie des choses à développer et ça sera un des enjeux des prochaines élections* » (Maire de Saint-André).

Dans les territoires d'étude toulousains, le décalage est flagrant entre le discours porté par les techniciens, conscients de l'évolution des besoins en matière de déplacements, et les actions développées par les élus, encore largement enfermés dans une logique de polarisation par Toulouse et les villes moyennes (Albi et Castres) : « *Y'a un travail à faire sur la typologie des voies de circulation, sur les déplacements et la nature de ces déplacements, est-ce que là on n'est que sur du domicile travail et des gens qui prennent l'autoroute que parce qu'ils vont jusqu'à Toulouse ? C'est un territoire intermédiaire entre deux pôles régionaux et y'a pas eu de volonté politique assez forte et y'a pas d'élus du Conseil Régional ou du Conseil Général qui se soient saisis de la politique des déplacements, c'est ça le problème politiquement. Mais je me sens seule pour porter ça. Et je ne sais pas forcément aujourd'hui comment entrer, à part la révision du SCOT* » (Responsable de l'Urbanisme au SCOT VGBVD).

Bien sûr, la question de la desserte vers le pôle urbain toulousain et les villes moyennes tarnaises reste cruciale et des aménagements en faveur de son amélioration sont encore nécessaires, qu'ils visent à faciliter l'utilisation et l'accès aux aires de covoiturage (« *Au niveau du département du Tarn, y'a un transport qui a été mis en place par le Conseil Général, c'est un bus qui va d'Albi jusqu'à Lavaur en passant par l'autoroute et s'arrête à toutes les aires de covoiturage qui ont été créées et aux heures de pointe, y'a un bus qui passe toutes les 20 minutes, ça a renforcé les pratiques de covoiturage* » (entretien avec la chargée de projet du SCOT du Vaurais), ou à améliorer la fonctionnalité des gares qui font l'objet d'un « *projet de réaménagement, en lien avec le cadencement de la ligne ferrée, donc réaménagement du parking de Couffouleux, Lisle sur Tarn et de Gaillac et installation de locaux vélos* » (Responsable de l'Urbanisme au SCOT VGBVD). Pour autant, même sur ces actions publiques que l'on pourrait qualifier de « classiques », le discours des élus accuse un temps de retard flagrant, comme en a témoigné l'entretien avec le président du SCOT du Vaurais qui, alors que le schéma est en cours d'élaboration, met en garde les communes du sud du territoire (partie prenante de la communauté de communes du SESCOAL) contre les effets de la création de l'autoroute Toulouse-Castres, confessant par là même l'absence de prise en compte de cet aménagement majeur pour les territoires de l'est toulousain dans la réflexion des élus du SCOT.

Sans compter que l'invention de nouvelles modalités de déplacements qui répondent à des besoins nouveaux de populations diverses n'en est qu'à ses balbutiements, au mieux à l'échelle des communes, et non de l'intercommunalité, que ce soit en termes de moyens de déplacement alternatifs, « *Tout ce qui est piste cyclable, au niveau circulation douce, ça se met en place mais chacun le gère un peu indépendamment, et ça reste encore sur un quartier, pour aller d'un endroit à l'autre, mais sur des petits morceaux, y'a pas une réflexion forcément globale, donc intercommunale même pas encore* » (Chargée de Projet du SCOT du Vaurais) ou de système de transport interne au bassin de vie : « *Il est question aussi de développer quelque chose sur le transport à la demande, qui est aussi quelque chose d'intéressant pour notre territoire rural, qui pourrait tout à fait être développé. Pour l'instant, c'est porté par Graulhet qui a une navette mais mineure et par Gaillac où y'a un bus qui fonctionne assez bien, après sur tout le rural, nous on aimerait essayer de mettre quelque chose en place* » (Responsable de l'Urbanisme du SCOT VGBVD). D'autant que de telles innovations se heurtent, dans le cas notamment de la CORA, à une opposition politique forte entre les deux villes centres de l'intercommunalité, Rabastens et Couffouleux : alors que les enjeux de la desserte du territoire sont exacerbés par le difficile franchissement du Tarn, le projet de passerelle permettant de séparer et de sécuriser les circulations douces aujourd'hui mêlées aux circulations automobiles a été abandonné, faute de portage politique. « *Y'a un seul pont qui est trop étroit, qui n'offre pas de sécurité en matière de déplacements doux, qui est engorgé et qui débouche surtout sur Rabastens dans le centre ville sur une voie très étroite où on ne peut pas se croiser, enfin y'a des difficultés de circulation impressionnantes. Y'a un besoin, on a fait une étude de faisabilité pour faire une passerelle modes doux à la demande d'une association, et la CORA n'a pas voulu s'engager sur la maîtrise d'œuvre de cette étude sur un financement, y'a pas eu consensus au sein de la communauté de communes pour porter ce projet, y'a eu une étude de faisabilité faite, mais on était déjà trop dans le technique et le portage n'y était pas donc aujourd'hui la passerelle elle est enterrée* » (Responsable de l'Urbanisme du SCOT VGBVD).

Globalement, en contrepoint de la qualité et de la maturité des réflexions menées dans les sphères techniciennes, les réponses politiques des acteurs de l'est toulousain semblent encore largement en deçà des réalités, et la question de la mobilité, qu'il s'agit de limiter plus que d'accompagner, est largement abordée par le biais du développement économique local qui viendrait, *ipso facto*, réduire les déplacements quotidiens : « *Forcément la question des déplacements, puisque la majorité de la population travaille sur l'aire urbaine toulousaine, du coup, en découle une volonté d'essayer de créer des économies résidentielles pour éviter tout ça. Au delà des questions environnementales de Grenelle, il y a la volonté de créer des zones d'activités sur place, pour offrir un potentiel d'activités et faire que la jeune population du territoire puisse elle aussi trouver du travail parce que tout le monde n'a pas forcément envie d'aller sur Toulouse ou sur Albi* » (Chargée de projet du SCOT du Vaurais).

L'exemple du projet d'autoroute entre Toulouse et Castres est révélateur de ce manque d'anticipation et de projet de la part d'élus de communes directement impactées, notamment celles du secteur de Puylaurens : ils ne voient dans ce projet qu'un effet d'aubaine,

d'opportunité qu'ils ne transforment pas en tremplin pour repenser le territoire. Ce projet est pourtant au centre des politiques territoriales pour les collectivités du sud du Tarn depuis une bonne vingtaine d'années. Il est depuis l'origine pensé comme un moyen de remédier à la crise industrielle qui touche cette partie du département depuis le déclin des usines textiles à Castres et de celles du cuir à Mazamet. Dans cette perspective, le mot clé le plus souvent utilisé pour parler des objectifs du projet d'autoroute est « désenclavement ». La connexion vers Toulouse est principalement envisagée avec une orientation économique : elle vise à connecter le sud du Tarn à Toulouse sans que la question des territoires traversés ne soit véritablement étudiée. L'enjeu du développement d'un bassin en déclin regroupant néanmoins 100 000 habitants prend le dessus sur le projet territorial plus large en même temps que les effets structurants d'une autoroute font office de croyance largement partagée. Sans oublier que le plus important des employeurs privés de Castres et des environs (le groupe pharmaceutique Pierre Fabre) est depuis l'origine un ardent défenseur du projet d'autoroute. La lenteur du désenclavement du sud du Tarn l'a même conduit au début des années 2000 à relocaliser une partie de ses activités installées à Castres entre Lavaur et Saint-Sulpice, à proximité de l'autoroute Toulouse-Albi, cette installation donnant lieu à la création d'un arrêt spécifique du TER Toulouse-Mazamet. Dans les territoires traversés, morcelés du point de vue de la construction intercommunale et sans démarche SCOT reliée à celle de Toulouse, l'orientation économique (tout au moins les discours sur les zones d'activités) a aussi le dessus sur le projet. Les principaux impacts attendus se matérialisent par des zones d'activités et la construction de lotissements sans vision partagée à l'échelle de ces territoires intermédiaires. Il semble même que l'anticipation de ce type d'effets a impacté la construction intercommunale : des communes de la périphérie de Castres comme Soual ont préféré ne pas rejoindre la communauté d'agglomération Castres-Mazamet, au profit d'une communauté de communes comprenant Puylaurens et d'autres communes plus éloignées de Castres comme Cuq-Toulza. On ne peut d'ailleurs que remarquer la similitude de ces comportements opportunistes et attentistes avec ceux observés dans le cadre du projet, avorté, de grand contournement routier par l'est de Toulouse ou encore dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Rail de la Région Midi-Pyrénées qui prévoit une amélioration de la desserte TER, pour l'heure peu efficace, de la ligne Toulouse-Castres.

Entre projet abandonné, réalisation en cours et autoroute dont on est aujourd'hui loin d'être sûr qu'elle se réalise, les territoires situés entre Toulouse et Castres-Mazamet, dont Puylaurens et les communes alentours, naviguent à vu. L'absence d'un projet d'ensemble fort, clairement exprimé et appuyé sur un leadership politique d'envergure nationale explique cette situation. Le contraste est ici important avec les orientations et les projets territoriaux observables dans l'Albigeois et plus largement dans les territoires traversés par l'autoroute Toulouse-Albi. Il l'est aussi avec la situation de Revel et de ses alentours. Dans ce territoire, l'absence d'autoroute n'empêche pas une inscription nette dans la dynamique toulousaine via les réseaux économiques dans lesquels le maire de la ville est impliqué et sur lesquels il pèse par le biais de son rôle dans le pôle de compétitivité Agrimip. Dans les territoires intermédiaires entre Toulouse et Castres, rien de tel et les démarches d'opportunité de l'acteur économique majeur (le groupe Pierre Fabre) mais aussi des territoires dominant. Dans ce

contexte, la prise en compte de la complexification des mobilités n'est pas absente mais elle ne débouche pas sur la production de lectures des dynamiques territoriales l'intégrant pleinement. Le « d'abord l'autoroute », même s'il se heurte à des réticences dans les communes concernées (associations d'opposants divers et variés), ne permet pas de penser un fait majeur : l'entrée du territoire dans l'aire d'influence toulousaine après avoir longtemps fonctionné sur lui-même. Les limites de l'aire urbaine ne sont pas loin et cela se ressent aussi bien dans les déplacements domicile-travail que pour l'accès aux loisirs ou aux commerces. Ce changement ressenti par les acteurs locaux n'est pas aujourd'hui encore pleinement « construit » par eux : s'ils ne considèrent pas leur commune comme périurbaine, ils ont bien compris qu'ils ont à prendre en compte sur leur territoire des profils différents dans leur rapport au déplacement. Cette difficulté à s'approprier pleinement cette lecture nouvelle et à la traduire en action politique renvoie alors à la faiblesse de l'ingénierie disponible dans ces territoires intermédiaires et au faible renouvellement des élus en place dans ces secteurs. Pour la plupart, ce sont des locaux, plutôt âgés. Puisque l'enclavement a tenu ces territoires à l'abri d'une urbanisation très rapide ces dernières années, ils n'ont pas connu ou seulement à la marge, de renouvellement de leur personnel politique. Il est notable que parmi les élus rencontrés, celle et ceux qui ont d'autres mandats (intercommunaux, départementaux voir européens) ou que leurs expériences ont conduit à vivre ailleurs avant de revenir, portent un regard différent sur l'aménagement de leur territoire comme sur les manières d'y vivre des habitants.

On peut ainsi repérer les prémisses d'une prise en compte, certes différenciée, par les acteurs des territoires, d'une mobilité diversifiée et changeante de leurs habitants. Dans l'exemple le plus abouti, celui de la CCPH, on sent l'émergence d'une « politique de la mobilité » plus que d'une simple politique des transports. L'idée est d'affirmer la place d'une instance en capacité de construire des réseaux innovants autorisant la multimodalité pour permettre à ces « urbains du rural » comme à ces « ruraux du périurbain » d'accéder à tout point de ce « territoire ». Cette avancée dans la réflexion sur les mobilités et le transport va de pair avec le redéploiement des services et équipements à l'échelon intercommunal. Elle veut aussi proposer des éléments de réponse à une demande citoyenne, à des injonctions nationales et internationales concernant le développement des mobilités douces. Houdan a dessiné et constitué son périphérique vert pour les circulations douces. Il y a là matière à agir en termes de durabilité sur le territoire de la CCPH qui tente d'articuler les échelles, les vitesses et les temporalités pour mettre en œuvre une politique de la mobilité articulée à ses autres secteurs d'intervention (logement, équipements, emploi). Inexistant dans le cas extrême de la communauté de communes du pays de Cocagne, ce processus reste encore balbutiant dans les autres territoires enquêtés, à l'image de la CCTA qui voit bien dans le triptyque habitat / déplacements/ économie « *le tiercé gagnant du SCOT* ». Si le tout semble encore avoir du mal à s'articuler, il demande à être accompagné.

2. Une politique du logement pour « habiter » pleinement le périurbain ?

Le logement pose la question de l'ouverture du marché immobilier périurbain à des catégories oubliées, méconnues ou émergentes et à des formes nouvelles dépassant, tout en l'intégrant, le modèle pavillonnaire. De ce point de vue, les politiques menées dans les intercommunalités sont tantôt de simples politiques du logement, avec des interventions ponctuelles, au coup par coup, tantôt des politiques de l'habitat autorisant l'apparition de nouveaux modes d'habiter dans ces espaces périurbains.

Sur le terrain francilien, cette distinction est patente. Pour la CCVD, la politique du logement se veut une résultante d'une conjoncture économique. La récente transformation (septembre 2010) de l'ancienne Mairie de Serville en un logement social (le premier et unique de la commune) participe davantage d'un affichage politique que d'une réelle stratégie de développement d'une offre résidentielle diversifiée.

À l'inverse, la CCPH mène une politique du logement bien plus mûrie qui vise à permettre aux habitants de se loger au plus près de leur emploi, grâce à une offre de logements à prix attractifs et diversifiée – locatif aidé, accession à la propriété, y compris pour de jeunes ménages ou des familles éclatées. Le prix moyen d'un logement à Houdan étant de l'ordre de 3500 €/m², l'installation de ménages de 35 – 40 ans avec enfants déjà au collège se fait au détriment de celle de jeunes ménages sans enfants. Or, le Président de la CCPH constate un déficit d'enfants dans les classes maternelles et un excès d'enfants en âge d'entrer au collège au point de devoir y ouvrir des classes supplémentaires et de fermer des maternelles. C'est pourquoi il tente d'enrayer ce phénomène par une offre de logements diversifiée et économiquement adaptée.

Pour compléter l'offre de logements, plusieurs initiatives ont été menées : densification du centre bourg à Houdan, comblement des dents creuses, construction de petits collectifs ou réhabilitation d'anciens bâtiments industriels (transformation de l'ancienne usine de tisane « La Boldoflorine » à Houdan en logements collectifs au centre bourg). Cette politique n'est pas sans incidence sur les formes urbaines et sur l'aménagement des bourgs. La préservation du caractère rural du territoire est recherchée dans une politique d'aménagement des centres des communes. La CCPH a d'ailleurs contractualisé (premier Contrat de Développement de l'Offre Résidentielle des Yvelines) avec le Conseil Général pour un développement équilibré de l'offre résidentielle, anticipant un besoin qu'elle sentait poindre, comme une conséquence de la politique multisectorielle menée par la communauté de communes. La CCPH souhaite ainsi attirer par exemple les jeunes travailleurs, ou les familles monoparentales. Enfin, elle a mis en œuvre un Plan Local de l'Habitat Intercommunal en 2008 pour une durée de 6 ans qui prévoit la réalisation annuelle de 130 logements par an, soit environ 800 sur 6 ans, dont 26 % pour le logement locatif social, 31 % pour le logement en accession sociale et accession intermédiaire, et 51 % pour le logement en accession sur le marché privé classique.

Entre ces deux approches, les deux EPCI de l'Eure offrent, là encore, d'autres pistes. Ainsi dans la CCPN, le décalage est grand entre un ensemble de communes rurales qui gardent la

maîtrise de leur urbanisation et continuent de s'inscrire dans une urbanisation assez « traditionnelle », c'est-à-dire dans un « laisser-faire privé-public », et l'approche de la commune la plus importante du secteur, Saint-André, qui fait preuve d'une innovation tant dans ses projets que dans ses partenariats. Mais cette communauté de communes vit bien là une transition car elle rappelle qu'elle a encore à gérer « les coups partis » (250 logements en promotion immobilière traditionnelle en périphérie immédiate). Du côté de la CAPE et plus directement sur le secteur de Pacy-sur-Eure, la réflexion semble vouloir atteindre un nouveau palier, du côté de l'occupation du sol et des formes de logements souhaitées (diversification de l'offre en logements sociaux en particulier), comme dans la manière de repenser les tissus existants et de permettre leur évolution en lien avec le renouvellement des populations : *« nous avons un potentiel de 30 à 40 hectares urbanisables sur Pacy-sur-Eure. On réfléchit sur des petits collectifs à proximité du centre-ville. [...] c'est par rapport au fait de la vie, c'est les gens qui veulent décohabiter. [...] A l'époque, c'était une volonté des gens, ils voulaient un peu s'écarter, aujourd'hui c'est une obligation pour les gens qui veulent démarrer dans la vie. On essaie au niveau de la commune, dans le PLU, on l'a fait puisqu'on a rouvert des zones à construire de façon à faire diminuer la pression foncière par rapport à l'offre ; il y avait très peu d'offres et on voulait relancer ça. On a encadré tous les projets de 35 % d'habitations à loyer modéré ».*

Les terrains toulousains présentent des contrastes similaires, même si un faible nombre de communes ressort finalement d'une stricte politique du logement, au coup par coup. L'évolution vers une politique de l'habitat semble plutôt la règle, même si le décalage sur ce thème reste fort entre les impulsions données par les techniciens et l'ancrage de pratiques politiques longtemps axées sur la maison individuelle.

Cette évolution repose d'abord sur le constat partagé du développement de nouveaux besoins en matière de logement, tant en direction de petits logements abordables, en lien avec la décohabitation de jeunes qui quittent le foyer parental, de ménages qui se séparent ou de personnes âgées qui n'ont plus les moyens physiques ou financiers d'assumer l'entretien d'un pavillon, que de logements moyens à grands destinés notamment aux familles recomposées mais selon de nouvelles modalités, car *« des terrains de 2 000 mètres carrés autour, les gens financièrement n'ont pas forcément les moyens, ça ne les intéresse plus de devoir passer tous leurs dimanches à passer la tondeuse, tous les stéréotypes qu'on a connus au cours des 20 dernières années, petit à petit ça évolue les gens sont à la recherche d'autre chose »* (Chargée de projet du SCOT du Vaurais). Ces nouvelles attentes contribuent dès lors à réviser la lecture des parcours résidentiels qui ne se construisent plus uniquement ni majoritairement depuis la ville centre ou la banlieue mais bien plutôt au sein même du territoire, les élus se devant alors de répondre à cette propension nouvelle des ménages à s'ancrer dans le périurbain. *« Ça participe à la recomposition du territoire et ce qui fait que les mouvements sont plus internes que systématiquement tournés vers l'extérieur. Le parcours résidentiel se construit vraiment plus maintenant sur le territoire alors qu'avant c'était un lieu de passage. Y'a une stabilisation qui est en train de se mettre en place sur le territoire à laquelle il faut*

répondre en termes de typologie, de diversification des différentes catégories » (Chargée de projet du SCOT du Vaurais).

Ces réponses sont pourtant d'autant plus difficiles à faire accepter aux élus qu'elles s'inscrivent en rupture avec les modes d'urbanisation qui ont longtemps eu cours dans ces territoires, soit qu'ils aient joué la carte de la périurbanisation, soit qu'ils soient restés très ruraux dans leur mentalité, même si certaines communes, à l'image de la petite ville de Lavour, ont d'ores et déjà fait évoluer leurs modes de faire : *« La question de l'habitat reste primordiale parce qu'on a été dans un fonctionnement en gros depuis 20 ans où ça a été développement de la maison individuelle, plus de 80 %, 90 % de la consommation foncière c'est de la maison individuelle avec une moyenne sur les 15-20 dernières années de 1 800 mètres carrés par parcelle. [...] Lavour a je pense depuis très longtemps eu une volonté de maîtriser, d'essayer de canaliser les choses donc y'a un développement aussi mais qui s'est moins étalé, un peu plus dense, plus réfléchi, en termes de projets. À St-Sulpice, c'est du pavillonnaire avec des implantations en raquette, un peu tous les clichés qu'on peut trouver, tout ce qui peut poser problème. C'est là dessus qu'on les fait travailler le plus à travers le SCOT, sur la question de l'habitat, des typologies de l'habitat, de la taille des parcelles, des aspects architecturaux au sens très large, des aspects paysagers* » (Chargée de projet du SCOT du Vaurais).

On voit malgré tout les intercommunalités se doter d'outils qui témoignent d'une percolation progressive de la sphère technique vers la sphère politique de cette prise de conscience de la nécessité de changer les modes de faire. Si le SCOT reste le document cadre de référence des communes de la CCTA pour faire évoluer les politiques communales (*« l'objectif c'était d'avoir une vigilance par rapport à l'évolution de ces documents d'urbanisme pour que les choses qui sont en réflexion au SCOT commencent à être plus ou moins intégrées en fonction du niveau où on en est dans les PLU »*), il n'en va pas de même dans le secteur du Rabastinois. Si de grandes orientations sont données par le SCOT du Vignoble Gaillacois, Bastides et Val Dadou (diminution de moitié de la consommation d'espace urbanisé), l'absence de prescription territorialisée renvoie aux intercommunalités la responsabilité de traduire ces principes en actions et a donné naissance à deux PLH, dont un porté par la CORA et approuvé en 2010 *« afin de répondre à l'ensemble des besoins en logements sur son territoire et de continuer à attirer de nouvelles populations tout en préservant son cadre de vie »* (Vice-président de la CORA chargé de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'habitat). Ce programme prévoit notamment de maintenir la part de logement locatif à hauteur de 25 % (grâce à un doublement de l'offre) du nombre de résidences principales, mais de porter la part du locatif social de 2,5 % à 10 %, de diminuer la part de logements vacants et enfin d'accélérer le rythme de la construction (de 100 à 153 logements par an) en divisant par près de trois la consommation foncière par logement. Par l'affichage croisé de quatre orientations complémentaires (maîtrise du foncier, production d'habitat social, requalification de l'existant, émergence de nouvelles formes urbaines), c'est bien une véritable politique de l'habitat que tente de se doter cette communauté de communes.

On voit bien combien les politiques locales apparaissent très diverses et ces observations demanderaient à être bien évidemment étayées davantage. Toutefois, il semble émerger, dans la manière d'urbaniser, un autrement en « périurbain », et une rupture quant à l'omniprésence de la maison individuelle en accession, même si ce modèle reste dominant.

3. L'emploi : quelles marges de manœuvre pour les élus ?

L'emploi est au cœur des enjeux de mobilité pour raccourcir les navettes domicile-travail mais aussi au cœur des enjeux de développement local, cassant l'image d'un périurbain « dortoir » ; c'est le « nerf de la guerre ». Une nouvelle fois, la capacité à mobiliser les outils et les initiatives individuelles des élus sont autant d'éléments qui viennent infléchir l'avenir des territoires.

Si la plupart des EPCI s'appuie essentiellement sur l'élément routier structurant pour proposer des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC des Forts et ZAC « Actipôle 12 » dans la CCVD) avec pour objectifs d'accueillir de nouvelles entreprises de secteurs divers, tout en permettant également à celles déjà implantées de continuer à se développer, émergent, dans la CCPN et dans la CAPE, des alternatives à un simple développement périphérique des zones d'emplois (requalification de friches...). Mais c'est au sein de la CCPH que la politique de développement économique menée est là encore la plus complète, s'inscrivant dans un cadre global et multisectoriel. En effet, la CCPH a été la première intercommunalité du département à signer un contrat de développement équilibré du territoire avec le Conseil Général des Yvelines. Outre l'octroi de subventions, cet engagement permet à la CCPH de définir des priorités sur son volet développement économique dont la ligne générale consiste à favoriser l'emploi local. C'est ainsi que la CCPH se trouve en situation de solde positif en termes d'emploi créés versus actifs résidents. Pour répondre à son objectif de création d'emplois, elle privilégie au sein de ses zones d'activités, l'installation de PME/PMI présentant un fort taux d'emploi par mètre carré d'occupation : *« Ce n'est pas intéressant dans une zone de louer un grand hangar de 3 000 m² où il y a employés. On préfère un labo où beaucoup de gens viennent et c'est encore mieux s'ils viennent d'ici »* (maire d'Orgerus). De plus, la communauté de communes est adhérente à la Plateforme France Initiative « Mantois / Nord Ouest Yvelines Initiative » (PFIL). Cette plateforme donne aux jeunes entreprises (créées depuis moins de 3 ans) l'accès à des prêts d'honneur sans garantie, cautions et intérêts et les dote d'un accompagnement et de conseils dans leur création et le suivi de leur activité. Enfin, la communauté de communes exerce une politique d'aide à la création de jeunes entreprises. C'est ainsi qu'en 2005 a été ouverte une pépinière d'entreprises de 1 700 m². Seize entreprises se sont d'ores et déjà installées. Elle a aussi une politique d'anticipation foncière à l'échelle communautaire ; le maire de Houdan a siégé à l'EPFY et a été l'un des premiers utilisateurs de cette structure nouvelle. La capacité d'innovation de cet élu est liée à son inscription dans de nombreux réseaux, politiques et institutionnels. *« D'abord, ici, et dans un souci d'économiser la terre, je ne vends des terrains dans la zone industrielle que si on a fait un critère, qu'on puisse globalement être à 25/30 emplois pour un hectare »* (Maire de Houdan).

En complément de l'aide à la création d'entreprises, la communauté de communes du Pays Houdanais a mis en place depuis 2007 un Bureau pour l'Emploi. Ce bureau aide les demandeurs d'emploi dans leur recherche et leurs démarches. Il permet aussi de se substituer à certaines démarches de Pôle Emploi et évite de ce fait aux personnes concernées de se déplacer. De plus, ce bureau rentre dans la Mission Locale Intercommunale de Rambouillet, dont la CCPH fait partie, qui accompagne les jeunes de 16 à 25 ans dans leur entrée dans la vie active.

Les terrains toulousains apparaissent une nouvelle fois, pour la plupart d'entre eux, à la croisée des chemins, ni cantonnés au simple développement de zones d'activités, aussi « pensé » soit-il, ni parvenus au panel d'actions de la CCPH en faveur d'un développement économique que l'on pourrait qualifier de choisi.

Ainsi, le développement économique constituant l'une des compétences obligatoires des communautés de communes, la création et la gestion de zones d'activités économiques d'intérêt communautaire sont devenus légion afin de « *ne plus être qu'un territoire dortoir, proposer une part d'emploi* » dans le cas de la CCTA ou de « *maintenir le ratio emploi / habitant* » dans le cas du SCOT VGBVD. Dans le secteur de Revel, Alain Chatillon, maire de Revel depuis 1989, sénateur de la Haute-Garonne, président de la Communauté de Communes, s'intéresse particulièrement aux questions d'emploi et d'industrialisation. Il a rédigé pour le Sénat un rapport d'information (mai 2011) intitulé « *Réindustrialisons nos territoires* » qui propose des mesures pour aider les PME. Il soutient en particulier l'agro-alimentaire et les économies vertes porteuses d'emplois selon lui dans le domaine des biomatériaux, du chanvre par exemple. Il est également président d'Agripip Innovation, le pôle de compétitivité dédié aux entreprises de l'agri-agro-alimentaire, et de la Sem Forum d'entreprises, créée en 1992 et dédiée au développement économique local. Celle-ci a permis à 24 entreprises de s'implanter sur le site et de créer une pépinière d'entreprises pouvant accueillir une quinzaine d'entreprises en gestation. Elle a ainsi contribué au démarrage de 45 entreprises, soit 650 emplois créés dans ce cadre. Aussi riche qu'elle soit, on peut regretter que cette stratégie économique constitue, du moins pour l'instant, le seul pilier de la politique de cette intercommunalité qui soumet toutes ses autres actions à la poursuite et à la satisfaction de ces intérêts économiques. Plus largement, dans tous les territoires toulousains, la stratégie apparaît double : d'une part, tirer parti du desserrement économique qui constitue un leitmotiv de l'InterSCOT toulousain et favoriser la création ou l'extension d'entreprises locales en leur offrant des conditions (d'accessibilité notamment) nouvelles, le tout en essayant de répartir les spécialisations économiques afin de favoriser la synergie des activités plutôt que leur concurrence. La chargée de mission du SCOT du Vaurais affirme ainsi que « *le but du jeu, ce n'est pas d'attirer l'aéronautique mais de proposer des choses qui permettent de venir compléter ce qui peut se trouver sur l'agglomération toulousaine. C'est aussi se positionner sur le desserrement des activités économiques dont ils parlent beaucoup en bénéficiant de l'autoroute, c'est de travailler en lien avec le SCOT Nord Toulousain qui développe aussi des zones d'activités sur Bessières, Villemur et avoir cette continuité, chaque zone d'activités ayant ses caractéristiques. Par exemple sur les Portes du Tarn, l'objectif*

c'est d'avoir une mixité d'activités avec du tertiaire, des services, du commerce dans une zone qui sera embranchable fer pour accompagner certaines entreprises qui ne trouvent pas à proximité de Toulouse de quoi se localiser mais qui ne sera pas une concurrente de la zone de Montbartier, grosse zone d'activités autour de Montauban prévue avec de l'embranchable fer autour de la logistique un peu comme Eurocentre. Nous ça sera vraiment pour permettre aux entreprises locales de venir se positionner sur ce secteur parce qu'elles sont à l'étroit pour développer leur activité et puis du coup peut-être en attirer des complémentaires mais sur des créneaux plus petits, plus réduits, d'autres angles d'ouverture ». À ces réponses économiques traditionnelles commencent à s'en ajouter de nouvelles qui permettent d'allier requalification de l'existant et adaptation aux besoins nouveaux des entreprises : en témoigne l'ouverture en juin 2012 à Lavaur, dans la CCTA, d'un pôle de services conçu comme un hôtel d'entreprises, installé dans les anciens abattoirs réhabilités de la ville et proposant la mutualisation d'espaces communs, de bureaux, de salles de réunion et de formation et de plateaux d'activité.

Le caractère innovant d'un tel projet est double puisqu'elle renvoie non seulement à une nouvelle manière de concevoir les modalités de l'implantation économique mais également à une préoccupation nouvelle en matière d'accompagnement de l'emploi puisque ce pôle concentrera en outre des bureaux pour les partenaires et prestataires de l'emploi et de l'action sociale et sera le siège du Point Emploi intercommunal et du CCAS. On retrouve ainsi la logique déjà à l'œuvre dans la communauté de communes du Rabastinois où un espace emploi, point d'appui de la Maison Commune Emploi Formation de Gaillac, permet aux personnes en recherche d'emploi de consulter les offres, d'être aidées dans les démarches administratives en étant notamment mises en relation avec divers partenaires (mission jeunes...) qui y assurent des permanences.

Encore balbutiantes pour certaines, très récentes voire à l'état de projet pour d'autres, ces actions mettent en évidence l'élargissement de l'éventail des solutions envisagées par les élus afin de favoriser une économie qui dépasse le cadre de la sphère résidentielle au profit d'un tissu diversifié qui permette à chaque résident de trouver à travailler localement tout en étant accompagné dans cette démarche.

4. Un espace rural doté d'aménités périurbaines

Une telle volonté n'est toutefois pas incompatible avec des actions en faveur du volet « services et équipement », révélateur, dans les politiques publiques, de l'effort que souhaitent réaliser les élus en faveur d'une certaine autonomie de leur territoire. Ce secteur est en effet le premier à participer, avant même l'emploi, plus difficile à implanter ou à réimplanter localement, à la constitution de polarités secondaires en marge des grandes agglomérations.

L'idée est pour les élus de faire venir en milieu rural des services publics souvent associés à la ville, comme les Caisses d'Allocations Familiales, mais par des moyens innovants : « *On a aussi de la visioconférence, c'est important pour le public semi-rural. Cela permet aux gens*

d'être en vis-à-vis direct. Par exemple, ils veulent traiter avec la personne de la CAF pour les allocations familiales ; ils iront à un truc où ils pourront à la fois faire leurs démarches et ils auront la personne en vis-à-vis. Et donc, ça, on va le faire dans quatre communes, plus Houdan. C'est un moyen de rapprocher les gens en milieu rural du service, pas les obliger à se déplacer ».

S'agissant de l'implantation des équipements publics, celle-ci ne dépend pas uniquement de la bonne volonté de l' élu et c'est par exemple le cas des lycées. Pourtant la capacité anticipatrice d'un élu peut être une carte jouant en faveur de son territoire. Si l' élu a prévu du foncier pour l'implantation du nouveau lycée dont la Région parle, si l' élu a préparé son argumentaire pour vanter les atouts de la situation de sa commune, ce sont là des postures qui peuvent influencer les arbitrages. Voici un extrait du discours du maire de Houdan concernant le projet d'un nouveau lycée : *« Moi, dans la vie, j'ai appris un truc : je me tiens prêt, moi. Donc, le jour où ça sera urgent, où est-ce qu'on en fait un ? Pour en faire un, il faut avoir un terrain qui soit bien zoné au PLU, pas trop loin d'une gare, pas trop loin d'une route, pas trop loin d'un centre ville parce que ce n'est pas des mecs de 4^{ème} ! La gare pour les profs, pour tout ça ; c'est vraiment important pour un lycée, la gare. Parce qu'après, vous avez beaucoup de profs qui ne sont pas là... Je l'ai zoné pour ça et bien j'attends. Au lycée de La-Queue-les-Yvelines, on a amené le centre-ville près du lycée, parce qu'on l'a fait dans les champs ! ».*

Dans le cas de Pacy-sur-Eure et de Saint-André-de-l'Eure, les politiques locales répondent à des situations plutôt d'urgence face à l'arrivée de populations nouvelles en lien avec de grosses opérations de logements. Il s'agit là d'implanter des équipements publics pour suivre l'apport en population et répondre à la saturation de l'existant ou satisfaire des exigences nouvelles : *« On aurait dû démarrer un PLU mais pour le moment on modifie le POS en fonction des projets, mais il faut absolument qu'on le fasse d'ici la fin de l'année pour accroître notre visibilité à moyen terme. Là on subit les 200/350 logements ... on aurait bien aimé qu'il y en ait un peu moins parce qu'il faut laisser le temps à la population plus ancienne d'absorber cette nouvelle population... »* (Saint-André). Paradoxalement, ce manque d'anticipation et son coût, en matière notamment de mise à niveau des réseaux et des services publics, semble aujourd'hui servir d'aiguillon à la prise de conscience d'un changement nécessaire dans les modes de faire : *« aujourd'hui, c'est une charge financière d'accueillir des nouveaux habitants parce qu'il faut amener les réseaux, développer les équipements, les services publics etc. dans lesquels l'État se désengage. Ce message passe de plus en plus »* (Responsable de l'urbanisme du SCOT VGBVD). De la même manière, le secteur du rabastinois et plus largement du Gaillacois.

Pour les services de proximité, type commerces, de plus en plus d'élus prennent l'initiative d'implanter des épiceries multiservices offrant des facilités fiscales et des baisses de loyer au commerçant prêt à s'installer (Bazainville). Quant aux services postaux, ces derniers ont tendance à être transférés aux mairies ; ainsi le personnel communal prend en charge une partie de l'activité postale.

À travers ces éléments de centralité que souhaitent préserver ou créer les élus, émerge une réflexion sur la morphologie urbaine des villages. Il s'agit d'abord de reconquérir l'espace central des bourgs pour les doter à nouveau de fonctions commerciales qui ont souvent disparu. Il est ainsi question à Orgerus (78) de réaménager la place centrale mais en préservant son caractère rural, qu'élus et résident associent aux platanes qui la bordent et à son cœur enherbé. L'enjeu est que cette place ait une position de carrefour au sein de la commune, captant les flux en faveur des commerces locaux, devenant un véritable lieu de convivialité et de rencontre au moment des temps forts de la commune : fête annuelle, marchés forains. Il s'agit ensuite de développer les périphéries pavillonnaires selon de nouvelles logiques afin que le tout résidentiel fasse place à une mixité fonctionnelle grâce à des ZAC habitat plébiscitant des lotissements avec cœur de services que l'on trouve notamment à Saint-Sulpice.

Enfin par aménités urbaines, on entend aussi une mise en valeur touristique, largement associée, dans ce cadre rural, aux politiques de préservation environnementale. Mais là encore, au-delà de la nécessité reconnue presque unanimement de limiter la consommation foncière, les démarches engagées arrivent à des stades d'accomplissement très différents en fonction des types de compétences dont les intercommunalités se sont dotées et des démarches innovantes initiées (à ce titre la CCVD apparaît la plus en retard), sans oublier que d'autres acteurs peuvent avoir la charge de cette compétence (cas des Pays notamment présents dans l'est toulousain). Dans la plupart des territoires, il semble que cette question ne soit prise en charge que dans un énième temps du projet intercommunal : puisque les aménités rurales jouent naturellement en faveur de l'attractivité du territoire, l'essentiel consiste d'abord à mener des actions en faveur de l'emploi, du logement et des mobilités, quel que soit l'ordre de priorité que leur donnent les intercommunalités, afin d'organiser au mieux le développement du territoire. Ce n'est que dans un second temps que les risques qui pèsent sur ces aménités et leur nécessaire prise en compte dans le projet deviennent la source de questionnements afin de valoriser au mieux le territoire : « *Pour beaucoup d'élus, ce n'est pas le point central alors qu'on s'est aperçu, en allant sur le terrain, qu'il y a plein d'éléments du paysage que même moi à force de circuler je ne voyais pas, sur lesquels je ne m'étais pas focalisée, donc je pense que les élus c'est pareil, ils savent qu'il y a un bosquet, mais de là à leur dire attention si les agriculteurs ne font pas gaffe et qu'ils coupent le petit bosquet, ça va changer les choses... c'est une étape supplémentaire* » (Chargée de projet SCOT du Vaurais).

De son côté, la CCPH, en conciliant développement économique et environnemental, accorde une place croissante au tourisme vert. Elle s'est dotée d'un office du tourisme qui promeut la région par la réalisation de guides et l'organisation d'événements récurrents : l'accueil récent d'une étape de départ de la course cycliste « Paris – Nice » en est une belle illustration. L'enjeu est toujours la promotion et la mise en valeur du patrimoine naturel, historique et culturel du territoire. À titre d'exemples, nous pouvons citer : la réhabilitation du donjon de Houdan, la création d'une galerie d'art contemporain accueillant des artistes de tous horizons, le projet de création d'une salle de spectacle de 600 places... Enfin, la charte paysagère constitue la pierre angulaire de la politique environnementale du territoire et participe de sa

mise en valeur touristique : la gestion de l'eau, autour des rivières (la Vesgre et la Vaucouleurs), est maîtrisée et récompensée d'un grand prix de l'environnement. L' élu utilise d'ailleurs une expression exprimant une vision bien définie du développement local en terme touristique : « *Et moi, je veux développer le tourisme lent. Et donc, nous partons sur un schéma de voie verte qui permettrait de garder les touristes qui se baladent dans le territoire, donc qu'ils puissent aller en gîtes ruraux, qu'ils puissent passer une nuit, manger dans un restaurant, acheter un pot de miel. Donc, il faut des touristes lents, pas des touristes rapides...* ». Reste à savoir, en termes de marketing territorial, quels aspects du territoire seront vantés ? Moins aboutie et plus centrée sur une offre de loisirs à l'échelle intercommunale que sur une offre à proprement parler touristique, la politique mise en œuvre par la CCTA témoigne malgré tout d'une valorisation nouvelle des espaces périurbains. Par la délégation de la protection et la mise en valeur de l'environnement (sentiers de randonnée et actions relatives aux rivières), de l'aménagement et de la gestion de la base de loisirs d'intérêt communautaire Ludolac et de l'aménagement et de la gestion de l'Asinerie de la Treille, l'intercommunalité s'est dotée des moyens de coordonner son action sur le territoire afin d'y susciter une appropriation différente de l'espace.

Cette entrée sectorielle des politiques publiques ne doit pas faire oublier que ce sont des liens qui existent entre les différents secteurs des politiques locales que naît un véritable « projet de territoire » et qu'ils conditionnent sa faisabilité : c'est ce que l'on trouve du côté de Houdan, de Revel ou encore de Saint-Sulpice et c'est ce qui peine à apparaître du côté des Villages du Drouais, de Pacy-sur-Eure et de Saint-André-de-l'Eure, de Rabastens et de Puylaurens.

Pour développer l'un de ces exemples, la commune de Revel appartient à l'InterSCOT toulousain, plus précisément au SCOT Lauragais qui comprend donc 159 communes, 10 communautés de communes sur 3 départements et deux régions. Le maire-adjoint de Blan, commune rurale tarnaise proche de Revel, reconnaît qu'au début, il pensait que les communes rurales devaient rester entre elles « *et puis on s'est mis avec Revel, et je m'étais toujours dit qu'avec Revel, on serait cité-dortoir parce que Revel quand même, c'est assez grand comme ville. Mais en fait non, ça se passe bien, je vois là depuis deux ans, on travaille ensemble* ». Un exemple de ce travail intercommunal est la création d'une crèche associative gérée par la communauté de communes (à Blan), d'un Office de tourisme intercommunal et d'une Maison commune Emploi Formation. Ces pratiques intercommunales sont déjà anciennes – la première structure de coopération – le District Lauragais-Revel-Montagne Noire remonte à 1994. Il s'est transformé en 2001 en Communauté de Communes du Lauragais, Revel et Sorèzois qui rassemble 27 communes. L'habitude pour les élus de réfléchir en commun au devenir de leur secteur, le frottement à Toulouse dans l'Interscot contribue à l'émergence d'une gestion plus « mature » du territoire. Le projet de SCOT par exemple prend en compte le principe de polarisation du territoire pour éviter l'étalement urbain, en précisant que 40 % de la population nouvelle sera accueillie sur Revel considéré comme pôle d'équilibre, 15 % sur Sorèze, pôle de proximité, et 45 % sur les pôles de proximité secondaire dont 5 % sur Saint-Félix-Lauragais. L'accueil de 7 000 nouveaux habitants nécessitera la construction de

4 000 logements jusqu'en 2030 avec l'idée de diversifier l'offre de logement (pour Revel et Sorèze, 10 % de logements collectifs). Pour autant, au sein d'un même secteur, le degré de réflexion et de maturation peut varier. La petite commune rurale de Blan qui est dans la même communauté de communes que Revel montre quelques signes de fragilité. Il y a d'abord un manque de centralité : *« Il n'y a pas de raisons de s'arrêter, il n'y a pas un bistrot, pas de place, il n'y a pas de cœur de village. (...) On traverse Blan en général sans même s'apercevoir qu'il y a un village »* (Revel 14). Malgré l'augmentation de la population, les commerces et services ont du mal à se maintenir. La petite boulangerie ferme une fois qu'elle a vendu sa fournée, la poste n'ouvre qu'à certains horaires. Le lien entre nouveaux et anciens habitants ne se fait pas bien. Les nouveaux habitants ne sont présents ni dans les associations ni au conseil municipal. L'adjoint au maire reconnaît que la mentalité des nouveaux arrivants, qu'il qualifie de néo-ruraux est différente : *« ils arrivent et de suite ils veulent les transports en commun, ils veulent de suite qu'on leur mette une lampe publique, de l'éclairage public devant leur porte, ils veulent... Ils veulent tous les avantages comme en ville. Et ça, on le ressent dans la mentalité des gens, des gens qui ne discutent plus, on ne peut plus discuter avec eux. Ils sont chez eux, ils sont solitaires, ils s'enferment... »* (Revel 10). Pire, des tensions et des bagarres nous ont été signalées dans un lotissement. Il reste donc du chemin à faire pour parler d'une maturation du territoire dans ce cas, même si l'intercommunalité fait évoluer les réflexions.

Pour autant cette entrée sectorielle était nécessaire pour montrer les différences de degré de réflexion et de concrétisation qui existent à l'échelle des intercommunalités. Ce gradient est lié avant tout au contexte plus global du processus de périurbanisation dans les régions étudiées, avec des portions d'espace plus ou moins affectées par la poursuite de l'étalement urbain. Il est également lié à l'âge de l'intercommunalité mais peut-être surtout au contexte de sa création, selon que la constitution est née de l'opposition à un autre territoire sans projet commun véritablement solide ou d'une politique plus offensive d'extension territoriale avec un argumentaire bien ficelé pour convaincre des communes hésitantes voisines. Tous ces éléments entrent en ligne de compte pour expliquer que des intercommunalités se situent à des stades différents de maturation politique et territoriale. En fonction de ce degré de maturation, les territoires assument plus ou moins pleinement leur caractère périurbain, sans avoir à se positionner en permanence contre la ville et pour la campagne, comme cela a été longtemps le cas.

Conclusion : Des acteurs en responsabilisation, l'affirmation d'un « faire périurbain » et de logiques de projet plus autonomes ?

L'analyse des discours des élus, certes succincte, fait ressortir une vision élargie du « territoire de l'action publique » et de la construction institutionnelle de ces relations (tant avec les administrés qu'avec les structures de niveau supérieur, et aussi bien pour les démarches de partenariat, de financement que de planification). Cette complexité dessine ainsi

des formes de valorisation et d'attractivité nouvelles dans ces espaces « ruraux » confrontés au processus de périurbanisation. N'y aurait-il pas là, dans ces manières de penser et d'agir, l'affirmation d'un « espace périurbain » perçu de plus en plus comme une « ressource territoriale » ? C'est à dire propice à l'émergence d'une « intentionnalité des acteurs concernés » (Mollard A. et Pecqueur B., 2007). Les territoires de circonstance, défensifs dans le sens où le regroupement procède d'une injonction plus ou moins bien acceptée et où la logique de gestion prédomine, qui ont longtemps maillé l'espace périurbain, ne se transformeraient-ils pas par percolation, diffusion de cette nouvelle manière de penser l'espace périurbain par de pôles moteurs et structurants vers les communes voisines, en des territoires de coopération intercommunale choisis, revendiqués, c'est-à-dire ayant réussi à dépasser la simple agrégation de municipalités et ayant su redéfinir, si ce n'est un intérêt général, du moins des biens communs localisés à préserver/ à faire émerger/ à accompagner ?

– *Du point de vue de l'organisation territoriale*

Si cette réflexion autour des périmètres cohérents est encore balbutiante dans la plupart des terrains que nous avons étudiés, il ressort une volonté de trouver/retrouver une place dans un ensemble urbain de plus en plus complexe et pour ce faire l'échelle de l'EPCI apparaît comme la plus adaptée. Ainsi le maire de Saint-André reconnaît qu'« *un des objectifs est de ne pas se faire phagocytter par Évreux ou la région parisienne et au niveau de la communauté de communes il y a une envie de s'affirmer et de rendre le secteur attractif en termes économiques et de services... c'est un de mes chevaux de bataille ... mais les communes plus rurales des alentours sont encore frileuses... mais petit à petit les syndicats des eaux, du collège... devraient fusionner avec la communauté de communes, c'est un des enjeux à venir mais on manque encore d'un réel projet communautaire, il a du mal à émerger ... ça se travaille ! C'est des rapports de forces !* ». Dans 3 des 4 secteurs étudiés, cette « tension » entre les élus plus « urbains » et les élus plus « ruraux » est soulignée, même si les prémisses d'une meilleure compréhension des enjeux et des problèmes de chacun, l'amélioration d'une écoute mutuelle, se font jour.

La situation de la CCPH, apparaît à nouveau très novatrice et mérite d'être exposée. En effet, pour les élus rencontrés s'affirme une vision commune et la volonté de construction d'un « territoire de projet » : « *... si vous n'avez pas une structure territoriale qui est capable de négocier et de porter un projet, ... s'il n'y a pas une structure d'intégration qui soit avec sa fiscalité à elle, sa fiscalité propre, et non pas un syndicat intercommunal, ou la somme de syndicats intercommunaux, chacun sectoriel, ça ne marche pas ! Parce que ces syndicats intercommunaux sectoriels ne se parlent pas ! Ils ont des présidents en concurrence, ils ont tout ce que l'on veut, mais ça ne donne rien. Donc, il n'y a pas de projet de territoire s'il n'est pas porté par une structure sincère qui porte un projet* ». Une vision du « territoire de projet » qui déborde des limites administratives : « *faire cela sur des circonscriptions administratives, cela n'a aucun sens. Quand vous êtes sur un territoire, surtout quand vous êtes en rupture de zone tarifaire, en rupture de tout, vous ne pouvez pas dire : il y a une*

frontière ! ». Et qui s'est accompagnée d'une démarche forte de diagnostic « *on a fait une enquête... À un moment donné, ces histoires de distances (le mec qui joue au tiercé pendant que sa femme va chercher les enfants à l'école par exemple, ou l'inverse) : ça vous délimite un territoire. Celui-là, il est cohérent et il débordait en Eure-et-Loir. Les cinq communes, elles y étaient dedans naturellement* ».

À leurs yeux, cette « cohérence » participe de la puissance d'action et de résistance dans un contexte de « concurrence » plus ou moins affirmée et de risque de devenir une « simple réserve paysagère » : « *Ainsi, cette zone rurale, plus on la regroupe massivement sur un grand territoire, plus elle serait cohérente et plus elle résisterait à toutes les tentatives de découpage rural en jardins pour chacune des agglos autour. Et quand les gens s'achètent des jardins, c'est pour y planter des trucs et moi je ne sais pas ce qu'ils veulent y planter ! Je préfère gérer le jardin* ».

Cette démarche de projet, ces élus la poussent jusqu'au bout vers un « aménagement » plus qu'un « ménagement » avec une volonté d'extension territoriale : « *on a été chercher 19 communes d'un coup et deux récemment. Et on en a encore cinq à faire dans la finalisation* », et d'organisation de ce territoire : « *on peut changer le bassin de vie en fonction des équipements structurants qu'on y met, ..., ou faire que des communes qui a priori n'étaient pas vraiment dans le bassin de vie, qu'on puisse les raccrocher. Si on a des éléments structurants à leur proposer, au centre, elles changent leurs habitudes. Donc, quelque part, ça donne automatiquement des raisons de venir. Et si on a la piscine ici, et bien, vous pouvez aller à l'hôpital faire votre consultation pendant que votre gamin est à la piscine, ... Donc, rechanger des centralités* ». Doucement mais sûrement ils pensent articulation des échelles et polarisation : « *Et donc, première idée, c'est qu'on peut recentrer, élargir les bassins de vie par des éléments structurants qui rendent naturel le tropisme et puis deuxièmement, quand on va sur un plus grand territoire, il y a des pôles d'animation secondaires... Donc, aujourd'hui, il y a notre activité centrale plus des pôles secondaires qui par capillarité viennent rattacher* ».

Sans s'enfermer trop vite dans cette idée d'un renouveau de la proximité et d'une mixité périurbaine – où l'on sait après Marie-Christine Jaillet que « la bonne distance »²⁵ peut certes permettre une conception de l'accueil renouvelé des espaces périurbains mais n'est pas, non plus, exempte de logiques affinitaires et d'une quasi-clubbisation dans cette « ville émietée »²⁶ –, n'observe-t-on pas un réel processus de détachement²⁷ de la part de certains secteurs périurbains par rapport à la ville-mère ? Au delà, ces parties, ces « archipels » qui

²⁵ Marie-Christine Jaillet, « Contre le territoire, la bonne distance », in M. Vanier (Dir.), op. cité, p. 121

²⁶ Voir le dernier ouvrage d'Eric Charmes, *La ville émietée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, PUF, Coll. La ville en débat, 2011, 288 p.

²⁷ Au sens psychanalytique, c'est-à-dire ne signifiant ni exclusion, ni rejet, ni négation, acceptant le rôle protecteur de la ville mère mais étant aussi en capacité de revendiquer une individuation, une mise à distance, une capacité de recul, à prendre des initiatives.

s'affirment ne sont-ils pas de plus en plus en capacité de s'ajuster non seulement par rapport au noyau central mais encore les uns par rapport aux autres, dans une logique de système ?

– *Du point de vue des systèmes de représentations et d'actions*

Le discours, répandu non seulement dans la sphère politique, l'opinion publique mais aussi parmi les périurbains eux-mêmes, élus et habitants, autour d'un espace périurbain disqualifié, ne cède-t-il pas la place à la revendication, sous l'effet de l'ensemble de ces logiques (capacité d'organisation, maîtrise du devenir du territoire, autonomisation des modes de vie et des politiques), d'un nouveau système de valeurs qui met les élus autant que les habitants en capacité de revendiquer / d'assumer le périurbain, de se revendiquer / de s'assumer périurbains ?

Le rôle de l' élu semble se renouveler ; il va chercher de l'aide et multiplie les démarches de subventions, tente de trouver des alternatives entre les politiques du rural et celles de la ville, fait appel à des partenaires pour l'accompagner dans des projets innovants... À titre d'exemple, la CCPH mène une politique pour le moins diversifiée en matière de subventions, et parvient même à bénéficier, au titre de son appartenance (partielle) à la région Centre d'aides européennes via le FEDER, dispositif auquel la région Île-de-France, trop dotée en ressources aux yeux des institutions européennes, n'est pas éligible, ce qui est le signe manifeste d'un volontarisme actif : *« Moi j'ai appris depuis que je suis maire, à chaque fois qu'on a une idée c'est de se dire comment je vais aller à la pêche aux subventions. Où je vais chercher des sous... On va aller frapper à toutes les portes. Le seul risque c'est qu'on nous dise non, on peut trouver des gens qui nous disent oui »*. Il s'appuie alors sur le Département : *« J'ai été le premier à signer un contrat de développement équilibré du territoire avec le département... On s'est mis d'accord sur un programme pluriannuel. On l'a pratiquement fini et ça donne des résultats »*. Pour le maire de Saint-André-de l'Eure, c'est dans le développement de partenariats et dans la volonté de faire de sa commune un « laboratoire » que se dessine un renouveau de son rôle : *« on travaille un peu avec le CETE dans le cadre du projet BIMBY, avec le CAUE pour tout ce qui est aménagement des espaces publics et de parking végétalisés, on essaie de solliciter des structures, des petits bureaux d'études pour gagner en compétences et en idées... »*. Du côté de l' élu de Pacy-sur-Eure, il s'agit de jouer le « grand frère » en direction de petites communes rurales et d'apparaître ainsi si ce n'est l'égal, du moins une alternative au maire de Vernon (qui n'est pas du même bord politique) : *« Oui, il y a eu une réflexion à Saint-Aquilin. Ils avaient des projets du côté de l'A13 mais globalement par rapport aux nuisances, par rapport au point de captage d'eau qu'il y a à côté, ils sont assez embêtés, donc ils sont en train de signer un contrat avec le CAUE pour essayer de rentrer, il a organisé un concours, et donc Saint-Aquilin voudrait essayer d'être dans les 5 collectivités retenues pour monter un projet avec le CAUE. J'ai fait un courrier pour accompagner et dire que j'allais dans le même sens »*.

Une telle montée en puissance de ces élus et de la perception qu'ils ont du potentiel de leur territoire, les rends moins frileux quant aux démarches de planification, leur donne des atouts dans la négociation, parfois même les poussent à se lancer en solo : *« Je pense qu'on va aller*

vers un SCOT pour nous communauté de communes, puisqu'on va passer à 41 au lieu de 34 ; je pense qu'on se fera notre SCOT parce que quelque part, on est certain de ce territoire est tel que je viens de vous le décrire, il est suffisamment costaud et résistant... Je crois qu'on s'est mis un truc qui a un sens : du rural qui s'organise, qui est cohérent, etc.....Et comme on a déjà tous les éléments : on a du schéma de développement territorial, on a de la charte paysagère, on a la gestion des rivières, on a le tourisme, on a fait toutes les couches, on a notre SIG, et tout ça... Le SCOT on va se le faire nous-mêmes ».

Conclusion : La durabilité périurbaine, à la croisée entre recompositions des pratiques et renouvellement des représentations

Abordée, dans sa première partie, par une analyse statistique qui révèle la complexité de l'espace périurbain et des sociétés qui s'y localisent, confirmée ensuite par la plongée au cœur de terrains aussi divers qu'exemplaires, la recherche que nous avons menée sur deux aires urbaines a confirmé, s'il en était besoin, l'impossible univocité de l'analyse de la périurbanisation : son ralentissement dans les couronnes les plus proches est concomitant d'une poursuite plus lointaine qui mêle poussée pavillonnaire et formes de densification, non plus (seulement) dans les plus petites communes mais plutôt dans les bourgs et petites villes. Si le terme de « périurbain » est, depuis longtemps déjà, source d'interrogations, cette étude ne fait que confirmer que s'il désigne bien une position, il recouvre des morphologies spatiales et sociales variées, produites dans des contextes qui le sont aussi. Les résultats de la recherche montrent que les espaces enquêtés relèvent d'un mode d'urbanisation qui résulte de processus de plus en plus différenciés.

Certes s'y réalise une poursuite généralisée de la demande pavillonnaire (laissant en suspens la question foncière pourtant essentielle en ces temps d'injonction à la durabilité) mais les dynamiques sociales et économiques qui la sous-tendent se diversifient et se télescopent. Il n'y a pas de processus unique dans l'évolution du phénomène périurbain lui-même, pas plus que de figure unique des périurbains. Le ralentissement dans quelques secteurs va de pair avec la poursuite dans d'autres, selon de nouvelles logiques dont celle de la proximité des pôles secondaires. Quant à la prégnance des figures d'actifs navetteurs, qui par ailleurs se diversifient, elle coexiste de plus en plus avec l'émergence de nouveaux profils.

Ainsi, le front urbain se densifie, l'espace périurbain se resserre autour de polarités qualifiées ici de « secondaires » qui certes ne remettent pas en cause la structuration « monopolaire » de l'aire urbaine parisienne ou toulousaine mais offrent néanmoins des sas de « décompression » à la complexité métropolitaine, des lieux d'un « autre temps » et/ou d'un « temps à soi » de plus en plus appréciés par ceux qui y résident. Au-delà de la question des pratiques habitantes, oscillant entre stratégies, tactiques et réajustements, les explorations de terrains font ressortir la capacité des acteurs locaux à tenir un discours sur « leur » espace et à définir une politique ou un projet qui lui soit propre, à côté des métropoles. Après avoir symbolisé l'échec des politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme fonctionnant au coup par coup, l'espace périurbain n'offrirait-il pas aujourd'hui les signes d'une évolution des politiques locales ? Celles-ci iraient dans le sens, si ce n'est d'un ménagement, du moins d'un aménagement des territoires périurbains procédant d'une anticipation et de la construction de projets plus locaux parfois élargis à l'intercommunalité. Le périurbain serait moins perçu comme le réceptacle de populations et d'infrastructures déversées par la ville, mais vécu et construit comme une véritable terre d'accueil. Les projets de territoire à l'œuvre viendraient faire écho à des parcours de vie qu'il est désormais possible d'inscrire pleinement et durablement dans l'espace périurbain.

Ainsi, dans un contexte de métropolisation qui se poursuit, et d'une forte pression foncière et immobilière, les espaces de la périphérie sont confrontés à une diffusion résidentielle encore intense mais surtout plus complexe. Cette complexification du processus de desserrement urbain dessine en corollaire des ségrégations socio-spatiales de plus en plus fines. Dans la lignée des espaces urbains plus denses, le périurbain acquiert aussi une capacité d'atomisation des phénomènes sociaux-spatiaux. Notre travail, bien qu'exploratoire, questionne ainsi la pertinence d'un regard sur les espaces périurbains par la seule focale « centre-périphérie ».

Les recompositions observées pourraient s'appréhender comme une forme « *d'entrée dans la durabilité des espaces périurbains* » par incorporation, mais sans forcément dilution, des villes petites et moyennes autour de l'agglomération, ou par constitution de pôles de services à partir d'un agrégat de bourgs et/ou de communes rurales. S'ils sont marqués par des dynamiques de spécialisation sociale nées des modes de production du logement, les espaces périurbains apparaissent aussi comme porteurs du germe d'une reconstitution de l'intégrité urbaine. Celle-ci reposerait sur un besoin d'ancrage et d'une forme de proximité des périurbains qui maintiendraient cependant un lien plus distendu, plus ou moins maîtrisé, avec la « ville mère ». Rompant avec le modèle « centre/périphérie », les espaces périurbains atteindraient ainsi une sorte « d'âge mûr ».

Pour tenter d'approcher plus finement ces recompositions, nous avons dû changer de regard et réajuster nos méthodologies. En effet, les analyses à l'échelle des aires urbaines n'ont pas mis en évidence de changements majeurs, si ce n'est à la marge, sous la forme de quelques indices révélant une diversité de situations et d'évolutions. Mais les enquêtes de terrain, qui ont cherché à confirmer ces pistes, ont fait émerger des innovations, des évolutions nous conduisant à un retour à des analyses quantitatives à des échelles plus fines, pour réinterroger et remettre en perspective les apports des enquêtes. En couplant ainsi analyse quantitative et qualitative à des échelles fines, il est possible de dépasser la simple lecture centre / périphérie à l'échelle métropolitaine pour être attentif aux logiques centre / périphérie internes au périurbain. On ne peut déceler ces recompositions fines qu'à des échelles zoomées, trop souvent absentes dans les études appréhendant les espaces périurbains en termes de couronne ou de quadrant d'appartenance. Au-delà de la description d'une société, de modes d'habiter et de modes de vie en pleine recomposition, l'apport de notre travail repose également sur l'innovation méthodologique dont il a fait preuve dans sa manière d'aborder le périurbain. Il montre qu'il faut changer l'échelle de lecture : ne pas lire l'espace et les sociétés par rapport à la ville mais à l'échelle du périurbain lui-même.

La durabilité du périurbain est sans doute à rechercher dans la convergence entre des attentes mieux formulées et des pratiques renouvelées de la part des habitants, des réponses plus adaptées des acteurs locaux et des représentations nouvelles des chercheurs, des aménageurs et de l'ensemble des acteurs de l'urbain. Cependant, il est nécessaire de souligner l'importance des effets de contexte, de sites et de situation comme facteurs de différenciations et supports de ré-organisation de l'habiter périurbain. Au delà, les capacités de maîtrise

foncière, les modes d'appropriation des dispositifs règlementaires, le maillage de bourgs, les paysages..., sont également des pièces maitresses de justification d'un périmètre d'intervention, d'une volonté de « distinction », ou de construction d'une « image de marque ». N'y a-t-il pas lieu, afin d'en accompagner l'entrée en durabilité, d'explorer davantage la fabrication de ces espaces *autrement* urbains ?

Bibliographie

AGUILERA A., MASSOT M.H., PROULHAC L., 2006. « L'intégration du périurbain francilien à la métropole francilienne. Une mesure des flux quotidiens de personnes », in LARCENEUX A., BOITEUX-ORAIN C. (dir.), *Paris et ses franges, étalement urbain et polycentrisme*. Éditions universitaires de Dijon, 73-97.

ALBERT P., BONNIN-OLIVEIRA S., CAVAL J., LABORIE JP., 2009, *Prestation d'étude sur la connaissance du phénomène d'étalement urbain et des paramètres définissant une utilisation rationnelle de l'espace*, rapport CERTU, 79 p.

ARAGAU C., 2007. « Voie express et ségrégation : les fluctuations du marché foncier et immobilier aux franges ouest de l'Île-de-France », *Norois*, 205, 81-94.

BACCONNIER-BAYLET S., THOUZELLIER C. 2011, Vieillir en maison individuelle dans les espaces périurbains toulousains, *Sud-Ouest Européen*, n°31: 29-41.

BAUELLE G. et al., 2004, « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », *Cybergéo*, n°287.

BERGER M., ROUGE L., THOMANN S., THOUZELLIER C. (2010), Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Paris, Marseille, Toulouse), *Espace populations sociétés*, n°1: 53-67.

BERGER M., 2008. « Mobilités résidentielles, mobilités quotidiennes. Une approche des déterminants sociaux des aires de déplacement en région parisienne », in SÉCHET R. GARAT I., ZENEIDI D. (dir.), *Espaces en transactions*. Presses Universitaires de Rennes, coll. « Géographie sociale », 29-46.

BERGER M. (dir.), 2006. *Mobilités résidentielles, navettes et recomposition des systèmes résidentiels en région parisienne*, Publications du PUCA, collection Recherches, 160 p.

BERGER M., JAILLET M.C., 2007. Introduction au numéro 205 « Vivre les espaces périurbains », *Norois*, 7-9.

BIDOU C., 1984, *Les aventuriers du quotidien. Essai sur les nouvelles classes moyennes*, Paris, PUF, 200 p.

BONNET M., AUBERTEL P. (dir.), 2006. *La ville aux limites de la mobilité*, coll. « Sciences sociales et Sociétés », PUF, 316 p.

CAILLY L., 2009, « Des territorialités aux spatialités : pourquoi changer de concept », in VANIER M. (dir.), *Territoire, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*, Rennes : PUR, pp. 151-156.

CAILLY L., DODIER R., 2007. « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois*, « Vivre les espaces périurbains », n° 205, pp. 67-80.

CERTEAU M. (de), 1980, *L'invention du quotidien 1 : arts de faire*, Paris : Gallimard.

CERTEAU M. (de), 1980, *L'invention du quotidien 2 : habiter, cuisiner*, Paris : Gallimard.

CHALAS Y., 2007, « L'individualisme habitant : la vie en deçà et au-delà du quartier », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 102, pp. 41-49.

CHARMES E., 2011, *La ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, PUF, Coll. La ville en débat, 288 p.

CUFF D., 2008. « Mobilités : un futur posturbain ? », *Urbanisme*, n° 361, pp. 49-51.

DEBARBIEUX B., 2009, « Territoire, territorialité et territorialisation...aujourd'hui encore et bien moins que demain », in M. Vanier (dir.), *Territoire, territorialité et territorialisation. Controverses et perspectives*, PUR, pp. 19-30.

DEMANGE D., DIAS D., LANGUMIER J., 2008, « Mutabilité du périurbain », *Les annales de la recherche urbaine*, n°104, pp.149-156.

DESJARDINS X., 2009. « Peut-on habiter au vert quand le pétrole devient cher ? », revue POUR n° 199, 116-122.

DESPONDS D., 2005. *Stratégies résidentielles et logiques ségrégatives. Investigations dans l'aire d'influence de Cergy-Pontoise*, 760 p., Éditions Connaissances et savoirs, Paris.

DONZELOT J., 2009, *La ville à trois vitesses*, Paris : Éditions de la Villette.

ENAU C., LANNOY P. LORD S, 2011. « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], 7 | 2011, Online since 19 September 2011, connection on 10 May 2012. URL : <http://articulo.revues.org/1765>

GODARD F., 1990, « Sur le concept de stratégie », in BONVALET C. et FRIBOURG A-M., *Stratégies résidentielles*, Paris : INED- Plan Construction et Architecture-MELTM, collection Congrès et Colloques n° 2, pp. 9-22.

GOUX D., MAURIN E., 2012. *Les nouvelles classes moyennes*, coll. « La République des Idées, Seuil, 124 p.

HAUMONT N., 2001, *Les pavillonnaires. Étude psychosociologique d'un mode d'habitat*, Paris : L'Harmattan.

JAILLET M-C., 2009, « Contre le territoire, la bonne distance », in M. Vanier (dir.), *Territoire, territorialité et territorialisation. Controverses et perspectives*, PUR, pp. 115-121.

- KAYSER B., 1990. *La Renaissance rurale, sociologie des campagnes du monde occidental*, Armand Colin, 316 p.
- MONNET J., CAPRON G. 2000, *L'Urbanité dans les Amériques, les processus d'identification socio-spatiale*, Toulouse : Presses Universitaires du Mirail.
- MOTTE B., 2006. *La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*. Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, Beaucire F. et Massot, M.H. (dir.).
- PINSON D., THOMANN S., 2001, *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, Paris : l'Harmattan.
- PURCELL M., 2003, « Excavating Lefebvre : The right to the city and the urban politics of the inhabitants », *Geojournal*, n°58, cité par GRANIER J-P., « Introduction », *Une violence éminemment contemporaine. Essais sur la ville, la petite bourgeoisie intellectuelle et l'effacement des classes populaires*, Contre-Feux, Agone, 254 p.
- RAYMOND H. et al., préf. de Henri Lefebvre, [1966] 2001, *L'habitat pavillonnaire*, Paris : L'Harmattan.
- ROUGE L., BONNIN S., 2008. *Les « captifs » du périurbain 10 ans après*, Rapport pour le compte du CERTU dans le cadre du groupe d'études « Périurbain » de la DGUHC/CERTU.
- SAINT-JULIEN T., LE GOIX R. (Dir.), 2007. *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin.

1. Synthèses des entretiens dans le secteur francilien élargi

a) Synthèses des entretiens du secteur de Saint-André-de-L'Eure

1 - Me et Mr A, âgés tous deux de 27 et 24 ans, résident dans un pavillon depuis novembre 2009 et possèdent deux véhicules. Ils ont fait construire à St-André « *parce que c'est moins cher Tu passes la barrière des Yvelines, les prix ils doublent* » et que ce n'est pas non plus trop « *paumé.... Il y a des écoles, des commerces de dépannage, des services* ». Ils résidaient précédemment à Bueil (27) dans un logement individuel et encore avant à Ivry-la-Bataille (27, dans un appartement), les deux en tant que locataires. Ils sont originaires de Poissy et travaillent tous les deux à l'aire d'autoroute de Morainvilliers dans les Yvelines (où ils se sont rencontrés). Ils s'y rendent en voiture et font coïncider leurs emplois du temps afin de limiter l'utilisation de la voiture. Ils reconnaissent pratiquer « *6 fois par an* » le covoiturage « *mais c'est pas évident même s'il y a pas mal de monde qui travaillent dans les Yvelines dans le coin* ». Leur installation répond d'un désir de « *calme et de tranquillité* » et d'un refus de s'installer en banlieue. Ils reconnaissent garder leurs habitudes en concentrant leurs pratiques dans les environs de leur lieu de travail (parents, amis) « *parce qu'ici on ne connaît personne pour le moment* », tout en estimant trouver des qualités à Évreux « *il y a des magasins et c'est moins loin* », à Anet « *c'est sur le chemin du retour et il y a des commerces* ». Enfin ils affichent une préférence pour Rouen quand il s'agit d'aller dans une grande ville : « *Paris on n'y va plus, Rouen c'est tout aussi bien et c'est moins galère pour s'y rendre* ». Leur souhait, dans un avenir proche est de pouvoir se relocaliser professionnellement dans le secteur : « *à St André, peut-être pas, mais du côté de Vernon on essaye de trouver un boulot pas là-bas* ». Le revenu du ménage est estimé à 1800 euros par mois.

2 - M et Me B sont âgés de 25 ans et ont deux enfants de 2 et 4 ans. Ils résident dans un appartement, place Gambetta en plein cœur de St-André au-dessus du supermarché, qu'ils louent depuis octobre 2008 et ils possèdent deux voitures. Lui travaille comme agent dans un Lycée à Versailles (établissement dans lequel ils se sont rencontrés quand elle était surveillante d'internat). Auparavant, elle résidait dans une maison individuelle à La Couture près d'Ivry-la-Bataille (27) et d'Anet (78) et elle faisait les trajets jusqu'à Versailles. Au moment de la constitution de sa famille, elle ne souhaitait pas aller dans l'agglomération parisienne et voulait « *rester proche de sa famille, ..., je voulais aussi garder un cadre campagnard* ». Elle convainc son conjoint (qui résidait à Versailles) de venir s'installer à St-André « *c'était moins cher qu'autour d'Anet... et il y avait des écoles pour les petits... et puis c'est à 800 mètres pour y aller à pieds* ». Son souhait était « *de devenir propriétaire d'une maison autour de la ville, avec un jardin pour les enfants* ». Ses pratiques à elle se concentrent autour du logement : commerces à St-André, parfois à Evreux, piscine à Pacy-sur-Eure et ballades dans les environs, dans la campagne ou en forêt le week-end. Son conjoint passe lui pas mal de temps en voiture et n'a pas trop envie de reprendre la voiture le week-end. Plutôt bien implantée dans le secteur, elle n'a plus trop le temps de s'investir (pompiers volontaires) depuis l'arrivée des enfants. Ils ne vont jamais en région parisienne, à part pour le travail, et pratiquent plus facilement les villes d'Évreux ou Dreux, et parcimonieusement Anet et St-André. Les revenus du ménage sont estimés à 1700 euros/mois.

3 - Me et Mr C sont âgés de 30 et 33 ans et vivent avec leur fille de 8 ans. Ils sont propriétaires d'une maison individuelle qu'ils ont achetée en 2005 et possèdent deux voitures. Le ménage résidait auparavant dans un appartement aux Mureaux où ils étaient locataires. Le départ de Paris vers Montigny-le-Bretonneaux de l'entreprise du mari ainsi que la naissance de leur premier enfant, les

engagent à faire le saut de l'accession à la propriété. Après avoir prospecté dans les Yvelines, ils décident de passer la frontière de l'Île-de-France pour des raisons budgétaires. Ils ont visité des maisons dans l'Eure-et-Loir et du côté de Pacy-sur-Eure (27) mais « *flashent* » pour une maison dans un lotissement de St-André « *c'est un coup de cœur, c'était moins cher qu'ailleurs et il y avait une école et des commerces... je voulais quand même que ça fasse un peu ville... moi je suis espagnole et j'aime la ville* ». Toutefois, déçue par le niveau de l'offre locale (elle a été membre des parents d'élèves, pratiquait les commerces locaux et les équipements sportifs), l'épouse se rend souvent à Évreux, ville où elle vient de trouver un boulot à mi-temps, et de temps à temps à Chartres qu'elle trouve très belle et très agréable ou à Ezy-sur-Eure pour le marché. Elle ne pratique quasiment plus l'agglomération parisienne, qu'elle connaît peu, si ce n'est pour se rendre chez ses beaux-parents. Son époux étant souvent en voyage professionnel à l'étranger, il est peu impliqué à St-André et se déplace peu en dehors des allers-retours à Montigny lorsqu'il est en France.

4 - Me et Mr D sont âgés de 65 et 68 ans, elle était aide-ménagère chez des particuliers à St-André et lui est retraité de chez Renault (Flins, 78). Avant de faire construire à St-André, ils étaient locataires d'un appartement HLM à Étréville près d'Évreux. Ils se sont installés dans leur pavillon, rue des coquelicots, en 1981 dans « *une ville à la campagne pour ne pas avoir les écoles et les commerces trop loin, ..., on n'a qu'une voiture et on ne voulait pas en acheter une autre... on peut très bien fonctionner avec une seule ici... on a trois vélos par contre* ». Ils sont très ancrés à St-André, où ils ont de la famille, et se rendent parfois à Évreux (familles, amis), Mantes pour les grandes surfaces, voire à Dreux et Rouen, « *mais jamais Paris, non c'est fini, c'est l'enfer pour rouler, pour se garer... faut pas nous en parler* ».

5 - Me et Mr E sont âgés de 63 et 65 ans, elle était aide-ménagère chez des particuliers à St-André et lui ouvrier à Évreux. Leurs revenus sont estimés à 1800 euros. Après avoir vécu en HLM à Évreux, ils ont fait construire dans ce lotissement et s'installent dans leur maison en 1981 mais envisagent de plus en plus de déménager pour se rapprocher du centre-ville de St-André « *c'est plus rassurant car il y a toutes les commodités, ..., on prendra moins la voiture* ». Le choix de St-André a été dicté par des raisons pratiques (écoles, commodités, services, prix du terrain...) et plus sentimentales : « *ma tante habitait ici et j'en gardais de bons souvenirs* ». Pour ses déplacements, elle utilise très souvent le vélo, quand son mari est lui « *plus voiture, il va plus à Évreux, moi je trouve tout ce qu'il me faut ici* ». Leurs déplacements les emmènent à Évreux ou Mantes pour les centres commerciaux et les spécialistes, parfois Rouen, Étretat, Honfleur pour les visites, et enfin Pacy-sur-Eure et Paris pour aller rendre visite aux enfants.

6 - Me et Mr F sont âgés de 31 et 39 ans et vivent avec 2 filles de 3 et 6 ans. Ils travaillent tous les deux à Procheville, lui comme chef d'atelier et elle comme manutentionnaire. Ils étaient locataires d'une maison individuelle à Pacy-sur-Eure et souhaitaient devenir propriétaire d'une maison individuelle (ils ont fait construire en 2008, rue de Madrid dans un lotissement). Les raisons de leur installation à St-André sont d'ordre financier « *par rapport au 78 et à Pacy c'est moins cher ici... et il y avait des commodités car on ne voulait pas être trop en campagne* » et ils reconnaissent se trouver un peu trop loin du boulot. Ils apprécient de pouvoir se déplacer à pied dans St-André, en particulier pour accompagner les enfants à l'école et pratiquer quelques commerces. Sinon, ils vont dans les centres commerciaux d'Évreux ou de Magnanville près de Mantes en sortant du boulot, et parfois, pour les loisirs à Rouen, Paris (plus rarement) et Pacy-sur-Eure où ils ont gardé des amis. Enfin, une fois par an, ils partent à Madagascar (pour la famille de l'épouse). Les revenus sont estimés à 3500 euros/mois.

7 - Mr G (veuf depuis peu) est âgé de 62 ans et vit avec ses deux fils de 42 et 40 ans. Ils sont originaires de St-André et viennent juste de s'installer dans le pavillon (ils résidaient auparavant chez l'employeur du père). Ils sont locataires, mais reconnaissent avoir des difficultés financières (le père est retraité agricole, l'aîné est employé à la déchetterie de St-André et le cadet est sans activité). Ils se déplacent en scooters, ne possédant pas de voiture. Leurs déplacements sont essentiellement concentrés sur la commune avec parfois des trajets en direction d'Évreux et de Vernon (petits boulots, médecins, ...).

8 - Me et Mr H sont âgés de 63 et 65 ans. Ils sont propriétaires d'une maison individuelle depuis 1981 (forte mobilisation en raison d'une mauvaise construction) et résidaient avant dans un appartement HLM à Évreux. Ils travaillaient à Évreux et, après avoir décidé de se lancer dans l'accession à la propriété, ont trouvé du travail à St-André. Le couple possède un véhicule automobile et un vélo. Ils se sentent bien intégrés à la commune, qu'ils pratiquent (commerces, amis, ..), mais vont souvent à Évreux (boutiques, cinéma, amis).

9 - Me et Mr I, sont âgés de 41 et 42 ans avec 3 enfants (9 ans et des jumeaux de 14 mois). Précédemment propriétaires d'une maison à Gargenville (78), ils souhaitaient se rapprocher d'Évreux (lieu de travail du mari, il est informaticien et elle est en congé parental et travaillait avant à Poissy) et acquérir une maison plus grande et surtout « être plus en campagne mais avec tous les services et les commerces, ici il y a l'école, le lycée, des banques, des commerces,..., on en avait marre de vivre en banlieue ». L'installation à St-André est dictée par des considérations financières « on cherchait plus du côté d'Anet où j'ai mon frère, ou de Pacy, mais c'était trop cher pour la surface qu'on voulait ». Ils apprécient leur installation « c'est plus animé que là où on était, je trouve qu'il y a plus de mixité, les gens prennent le temps de faire connaissance, de se mélanger,..., ici il y a des commerces et on peut se déplacer à pied ou à vélo, là où on était il fallait tout le temps la voiture, il y avait des bouchons et puis c'était très pollué ». Récemment installés (2010), ils reconnaissent ne pas avoir beaucoup de loisirs, juste quelques soirées chez des amis à Mantes et parfois les commerces, le cinéma, les formalités administratives et les services de santé à Évreux, mais se sentent déjà « bien intégrés... on est à l'association sportive... on envisage d'en faire davantage dès qu'on sera stabilisés ». Le ménage estime gagner 4500 euros/mois.

10 - Me et Mr J sont âgés de 33 et 35 ans et vivent avec leurs deux enfants de 8 ans et 11 mois. Elle est conseillère dans une banque à Mantes (actuellement en congé maternité) et lui est comptable à Evreux. Précédemment locataires d'un appartement F3 à Mantes, ils décident d'accéder à la propriété d'une maison individuelle suite à la mutation de Monsieur à Évreux. Ils choisissent de s'installer à St-André en raison du faible coût du terrain mais surtout, selon elle, en raison des services et des commerces de proximité « moi j'aime bien quand ça fait un peu ville quand même, j'aurais pu vivre à Paris mais c'est trop cher et Mantes c'est pas possible, c'est trop difficile ». Ils souhaitaient acquérir une maison à rénover mais les prix proposés ont eu raison de leur désir. Ils se rabattent alors vers la construction dans un lotissement. Elle dit parfois regretter la proximité de Paris « il y a moins d'offre culturelle mais plus d'offre naturelle, c'est une autre vie, mais avec des enfant c'est pas mal ». Toutefois, elle s'autorise avec sa fille quelques excursions à Paris en voiture ou en train (au départ de Bueil). Sinon, ils naviguent pas mal dans les environs (des amis à Pacy-sur-Eure et à Mantes, des activités sportives à St-André et à Pacy-sur-Eure, des sorties culturelles, des restaurants et du shopping à Évreux, Rouen ou Paris). Elle reconnaît changer ses habitudes et apprend à connaître les commerces locaux afin de faire moins de trajets en direction de Mantes. Ils estiment leurs revenus à 3500 euros/mois.

11 - Me K est âgée de 58 ans et vit seule dans un appartement dans le centre de St-André, qu'elle loue. Précédemment locataire d'une maison dans un petit village, elle souhaitait s'installer « *dans un grand village pour avoir toutes les commodités* » et elle a trouvé du travail à St-André (elle travaillait à Louviers). Elle concentre ses activités à St-André et sort parfois à Évreux avec des amies.

12 - Me L est âgée de 61 ans et vit avec ses quatre enfants (32, 30, 26 et 22 ans). Elle est retraitée et les enfants travaillent tous à Évreux. Précédemment locataires d'un appartement HLM à Évreux, elle et son mari ont fait construire une maison individuelle en lotissement (le mari est récemment décédé). Ils se déplacent en voiture mais apprécient la commune pour ses commodités et sa diversité « *c'est à la fois la campagne et un peu l'urbain aussi, c'est bien, et puis la ville d'Évreux n'est pas loin et c'est bien situé entre Paris, Rouen, Mantes, on trouve de tout pas trop loin* ». Le revenu familial oscille entre 1200 et 3000 euros (en fonction des périodes d'activités).

13 - Me et Mr M sont âgés de 27 et 24 ans et vivent avec deux enfants de 3 ans et 3 mois. Ils sont propriétaires, depuis septembre 2008, d'une maison mitoyenne aux franges du centre-ville de St-André. Lui travaille comme employé à la Communauté de Communes à St-André et elle, actuellement en congé maternité, travaille à Paris comme employée dans une compagnie d'assurance. Lui se rend à son travail en voiture ou à vélo (selon le temps) et elle prend la voiture jusqu'à la gare du Bueil, puis le train jusqu'à St-Lazare, puis le métro (1h30 de trajet). Ils sont nés tous les deux à St-André et ont vécu quelques années dans un appartement à Ézy-sur-Eure (27), à l'époque la mari travaillait également en région parisienne dans une entreprise de travaux publics, avant de trouver du travail à St-André et de pouvoir accéder à la propriété dans cette commune pour rester proche de la famille. Ils se déplacent essentiellement en voiture, sauf pour le tout venant qu'ils font dans les commerces de la commune. Ils ne vont plus à Paris (sauf pour retourner au travail) et reconnaissent s'être complètement recentrés sur Évreux « *c'est une petite ville où il y a tout ce qu'il faut..., au pire Paris n'est pas très loin et c'est facilement accessible* ». Les revenus sont estimés à 3500 euros/mois.

14 – Mr et Me N sont âgés de 32 et 35 ans et ont une petite fille de 8 ans. Originaires de Mantes-la-Ville, où ils vivaient en appartement en location « *en plein carrefour, près d'une gare et d'une autoroute, un vieil appart avec de la moisissure... la totale quoi !* », ils souhaitaient « *changer d'air quoi* » et ont fait appel à un promoteur qui leur a proposé de faire construire à St-André (installation en 2010) : « *On ne connaissait pas du tout Saint-André. On a contacté plusieurs constructeurs et c'est ici que ça nous a plu. C'est surtout au niveau du prix que l'on cherchait* ». Toutefois, cette migration ne se fait pas sans critère : « *Le centre ville, l'école, le collège juste en face, et la tranquillité ont joué. Je recherchais vraiment la campagne mais sans être trop campagne. Ici c'est parfait même si on a un peu le bruit de la circulation, mais c'est tranquille* ». Anciennement intérimaire à Mantes, elle est actuellement sans emploi et espère pouvoir en retrouver un à St-André, son mari est chef de chantier en région parisienne. Pour s'y rendre, il prend la voiture jusqu'à la gare de Bréval, puis le train. Récemment arrivée, elle reconnaît s'être encore peu investie dans son nouveau lieu de vie qu'elle dit apprendre à connaître : « *c'est joli St-André, il y a des magasins mais j'ai encore quelques habitudes sur Mantes... je suis un peu timide* ». Sinon elle pratique la commune à pied, pour des raisons économiques et dès qu'elle le peut prend la voiture pour se rendre à Évreux « *j'aime bien, c'est pas trop loin, c'est une petite ville agréable... j'y vais de plus en plus, il y a Anet aussi que je ne connaissais pas et c'est un peu moins cher qu'ici* ». Les revenus du ménage sont estimés à 2600 euros/mois.

15 – Mr et Me O sont âgés de 34 et 39 ans et ont deux enfants (un garçon de 3 ans et une fille de 10 ans). Originaires de Dancourt (78) où ils étaient locataires en HLM, ils font appel à un constructeur

pour faire construire une maison. Ils sont tous les deux employés à la médiathèque de St-Quentin-en-Yvelines, lui est actuellement en congé parental. Après une prise de connaissance des prix franciliens, ils décident de franchir la frontière, regarde sur Ézy-sur-Eure, puis sur Pacy-sur Eure et finalement décident de s'installer à St-André « *Je ne me suis jamais dit, « tiens je vais habiter à Saint André », c'était le prix des terrains, ici c'est 70 000 euros et à Pacy ça en vaudrait 140 000. En Île-de-France, c'est très très cher !* ». Toutefois, bien que restreint par le prix, le ménage souhaite s'installer à proximité de services et d'équipements et sur un axe « *La proximité de services et de la famille. Le collège aussi, comme il n'y en a pas beaucoup dans le 27, à part à Ézy-sur-Eure. Principalement le collège je dirais et la proximité de la N 12 pour se rendre au travail ou aller voir la famille à St-Quentin et à Dreux* ». Récemment arrivés, le ménage est dans un optique « active » par rapport à cette installation, en partie pour des raisons financières : « *On fait du culturel, on sort, on essaie de découvrir la région. Sinon je fais de l'escalade au gymnase en face, j'y vais à pied. Je fréquente la bibliothèque de Saint-André, on fait l'heure du conte le mercredi pour les enfants et les petites expos itinérantes, en gros on y va deux fois par semaine. Maintenant on va moins au ciné c'est une façon de faire des économies et puis petit à petit on apprend à connaître des gens du coin* » et semble facilement faire le deuil du vécu plus urbain précédent : « *on essaie de découvrir la région, en randonnée, en ballades. La plupart du temps on prend la voiture. Autrement, on va sur Évreux, pour des magasins, comme Castorama, ou Décathlon, et pour des produits exotiques. Il y a Pacy-sur-Eure, j'y vais que pour un magasin de vélo spécialisé, ..., les courses courantes on les fait à St-André, il y a le Mutant ou le Carrefour, c'est suffisant, sinon je vais en ville (St-André), on marche avec mon fils, on va à la bibliothèque, en boulangerie* ». A l'écart de l'agglomération parisienne, ils disent apprécier y retourner pour s'y promener et plus particulièrement à Paris : « *Quand ma femme travaille le samedi, on y va tous ensemble, du coup on la dépose à son boulot et moi et les enfants on va voir les parents, ou bien on va à Paris, on laisse la bagnole et on prend le RER, ça fait plaisir aux enfants et nous on aime bien déambuler dans Paris, pour les achats de plongée et de randonnée. En fait, maintenant j'aime bien prendre les transports dans Paris, le bus surtout et puis j'aime bien aller à l'Apple Store* ». Appréciant leur installation : « *c'est la Normandie aux portes de Paris, c'est apaisant !* », ils envisagent de migrer dans le sud de la France « *On essayera de descendre du côté de Perpignan, pour faire de la rando c'est génial là-bas !* ». Les revenus sont estimés à « *presque 3000 euros/mois* ».

16 – Me et Mr P sont âgés de 36 et 51ans (lui est divorcé et vit actuellement en concubinage) et vivent avec 3 ou 5 enfants à la maison selon les semaines. Il s'est installé en 1997 dans cette maison achetée aux enchères. Ils résidait auparavant à Nogent-le-Roi, près d'Aubergenville, dans un appartement du parc privé. Plus jeune, il a résidé dans un appartement du parc de Renault à Aubergenville. Il s'est lancé seul dans cette accession, puis a rencontré sa nouvelle conjointe : « *je serais resté dans les Yvelines si c'était pas si cher* ». Il reconnaît avoir eu du mal à s'habituer à son nouvel environnement : « *J'ai mis six ans à m'y faire. Car au niveau commodités, à l'heure que j'arrive c'est mort ! Je pars au boulot en bus à 5h45 et je reviens à 18h45. Ceci dit je ne regrette pas, je ne retournerai pas là-bas. Il m'a fallu du temps, mais je ne bougerai pas d'ici. C'est un changement de vie quand on passe 36 ans dans un coin...Le plus dur dans un premier temps c'est les transports, avant j'avais la ligne de train pour St-Lazare, l'autoroute, les commodités, c'était énorme ! Après c'est un choix mais j'ai eu du mal, il m'a fallu du temps pour m'habituer, c'est un autre rythme, j'anticipe maintenant du coup quand je suis ici, je suis tranquille, ici c'est la campagne, quand je suis en week-end je suis presque en vacances, c'est plus lent et ça fait du bien* ». Depuis quelque mois, il essaye même de limiter ses allers-retours à Aubergenville grâce aux nouvelles technologies et à la possibilité que lui offre son entreprise de pouvoir travailler à domicile : « *Et maintenant je peux travailler à domicile, voyez l'ordinateur, je peux surveiller de la maison. Je prends les machines en main d'ici* ». Le ménage

partage sa vie entre Aubergenville (travail, commerces, familles) et St-André (commerces, quelques activités de loisirs, écoles des enfants) : « *Globalement on vit sur Saint-André. On va faire les courses au Mutant et au Carrefour Market. Ma femme n'a pas le permis, donc on y va ensemble. Ma femme, elle aime mieux Évreux pour faire un peu les magasins, mais elle n'a pas de voiture, donc si besoin elle se rend dans les magasins de St-André. Quand on va voir la famille c'est sur Aubergenville, du coup on en profite pour faire les courses, les magasins, ça ferme plus tard qu'ici et c'est plus fourni. On y est à peine en 35 minutes, mais il y a le péage quand même* ». Bien que peu présent, il revendique un réseau de connaissances au niveau local lié à sa conjointe « *ma femme connaît un peu de monde, elle est originaire du coin et ses parents sont venus s'installer ici depuis 2 ans, et puis avec les voisins on se fait des bouffes, des apéros, on peut dire que c'est des amis* ». Il dit apprécier son installation : « *Pour moi il y a de la vie, des fois on se promène à pied, des fois on va boire un verre. Il y a de la circulation, des fois il y a des motards de Paris en ballade qui s'arrêtent boire un verre. C'est bien géré, si on regarde la petite revue il y a des choses mais c'est à chacun de se bouger. Quand j'étais dans les Yvelines j'étais président de la maison des jeunes, je me suis occupé d'une association ici j'étais président des parents d'élèves, puis après j'ai pris le secrétariat... Je me sens plus proche de Saint-André, je me sens Andrésien, en plus mes enfants y sont nés ... je ne vais quasiment plus à Paris* ». Les revenus du ménage sont estimés à un peu plus de 2000 euros/mois.

17 – Me et Me QSA, couple de 42 et 60 ans, avec 3 enfants (8, 6 et 3 ans). Originaires de Mantes-la-Jolie où ils résidaient en appartement HLM, ils souhaitaient s'installer à la campagne et accéder à la propriété d'une maison : « *je préfère payer pour la même surface mais avec la tranquillité et que ça m'appartienne. On est arrivé à Saint-André pour une question de budget, il y a qu'ici que j'ai trouvé. A la base on cherchait dans toute la région, mais on a trouvé ici* ». Là encore, bien que contrainte par les prix fonciers et/ou immobiliers et motivée par le souhait de quitter un environnement jugé trop perturbant, l'installation ne se fait pas sans une certaine « maîtrise » : « *Oui, j'avais regardé les écoles. J'ai fait du repérage. Je suis venu, j'ai fouiné, je me suis renseigné. Ensuite quand ils seront plus grands je serai en retraite, je pourrai emmener mes enfants à Évreux. Moi ce que je recherchais c'était un cadre de vie pour que mes enfants n'aient pas de mauvaises fréquentations. On voulait quitter les quartiers* ». Arrivés en 2010, lui continue à faire les déplacements en direction de Mantes (il est mécanicien), quant à son épouse, elle est en recherche d'emploi (après avoir travaillé dans une entreprise à Évreux). Cette situation professionnelle rend l'insertion locale difficile : « *Notre temps libre, c'est devant la télé, on n'a pas le choix d'aller ailleurs. Le budget c'est serré, on ne peut pas aller ailleurs. Alors je me repose. On reste ici à la maison, on ne fait pas encore des choses, on n'est pas encore familiarisés, il ne faut pas brusquer les choses. Pour l'instant ce n'est pas le top l'intégration. De toute façon il n'y a pas grand choses ici* », mais ils apprécient le fait qu'il y ait des commerces « *même si c'est un peu cher, sinon on va à Évreux* ».

18 – Mr et Me R sont âgés de 38 et 36 ans et ont deux filles de 11 et 9 ans. Originaires de La-Celle-Saint-Cloud (78), où ils résidaient en appartement HLM, ils souhaitaient plus d'espace et décident de s'installer dans une maison dont ils font l'acquisition en 2008 à St-André, pour des raisons financières : « *J'aimais bien où on était, mais c'était hors de prix, donc il fallait s'éloigner... On cherchait d'abord à l'échelle du département, du coup on est à coté puisqu'on est dans le 27* ». Ils travaillent tous les deux en région parisienne, lui à Paris chez France Télécom (il s'y rend en voiture) et elle à Mantes comme éducatrice. Si lui bénéficie d'une voiture de fonction, elle n'avait pas l'habitude de conduire puisqu'elle prenait le RER et regrette un peu l'absence de transports collectifs. Toutefois, pour y pallier, elle souhaitait une commune bien équipée : « *il nous fallait des écoles. On avait des critères et tout correspondait à Saint-André* », et elle a vite essayé de se « repérer » afin de

limiter ses accès vers l'agglomération parisienne et vers les lieux de ses anciennes habitudes : « *Avant on était dans la ville, ici aussi, on a tout sur place et pour les commodités on avait Plaisir, là c'est un peu la même chose avec Évreux, il n'y a rien qui soit dérangeant. On s'est trouvé à peu près dans les mêmes repères que là-bas* ». Cette repolarisation des pratiques : « *j'ai trouvé la gym juste à côté de la maison, moi ça va... Nos activités c'est tout à Saint André. Il fallait que tout soit à pied, on ne voulait pas avoir à courir partout. Sinon on bouge, on va au ciné sur Évreux. On va à la bibliothèque de Saint-André aussi...* », participe alors d'une disparition des pratiques en direction de Paris : « *On est loin de la capitale, déjà que j'y allais pas beaucoup avant...* ». Les revenus sont estimés à 4000 euros/mois.

19 – Mr et Me S sont âgés de 41 et 39 ans et ont 3 enfants (12, 8 et 7 ans). Originaires de la banlieue parisienne et souhaitant accéder à la propriété d'une maison individuelle, ils sont portés vers St-André par les coûts immobiliers et fonciers trop élevés dans les Yvelines : « *on cherchait un logement proche de la banlieue parisienne. Mais on n'a pas retrouvé dans notre budget dans le 92 et le 78. On a contacté un agent immobilier qui nous a dit qu'il y avait des terrains à Saint-André et surtout dans l'Eure, et on est venus ici, on a visité. On a vu les commodités pour les enfants, le collège pour les grands juste à côté, les écoles et le cadre de vie, la vie de village et de ville en même temps. On voulait se retirer de la ville, éviter le béton, on voulait sortir de là* ». Une installation lointaine, qui bien que contrainte, laisse transparaître l'importance d'une localité pourvue en équipements. Installés en 2009, lui continue de se rendre en région parisienne pour son activité professionnelle qu'il a du coup délocalisée dans l'Eure (il est le gérant d'une entreprise de systèmes de retraitement d'air) et dans laquelle il emploie son épouse « *Ma femme s'occupe de l'administratif de mon entreprise ici, à la maison* ». Ils répartissent leurs activités entre St-André, Évreux, Vernon, Pacy-sur-Eure et Paris « *Au début, on avait gardé des habitudes, mais maintenant on fait tout ici. Dans les parages c'est Évreux...Le weekend, on est entre Paris et ici, quand il fait beau on se balade sur la région Vernon, Saint-André. La dernière fois c'était sur Paris pour vous dire...* ». Les revenus sont estimés à 3500 euros/mois.

20 – Mr et Me T sont âgés de 36 et 34 ans et ont deux enfants de 5 et 3 ans. Originaires de Chanteloup-les-Vignes, ils décident de s'éloigner et de demander une mutation professionnelle. Lui est muté à St-André, à Eurovia, et la famille décide alors de le suivre et ils acquièrent une maison. Depuis leur installation en 2008, l'épouse est en recherche d'emploi. Elle exprime un sentiment d'abandon, du fait d'une absence de permis, d'une difficulté financière et d'un enfermement dans le domicile : « *Oui on a l'impression d'être abandonné, mis à distance de la ville. Là-bas, il n'y avait pas besoin de permis. Ici pour le travail il faut le permis pour chercher du travail. A 5 km tu trouves du travail, mais il n'y a pas de bus, ce n'est pas normal, il y a plein de gens qui cherchent du travail. En fait pas de permis, pas de travail. Et les petits là, ils sont à la maternelle, mais après quand ils iront à la grande école, ils devront marcher 25 minutes, ce n'est pas facile, ils sont encore petits. Dans les Yvelines, ce n'était pas pareil, c'était à côté on ne marchait pas trop* ». Elle reconnaît qu'à part l'école, elle n'avait pas pensé à tous ces à-côtés : « *on voulait tellement partir de là où on était, mais on n'a rien trouvé plus prêt dans nos prix* ». Revenus non exprimés.

b) Synthèses des entretiens du secteur de Pacy-sur-Eure

1 - Mr et Me A sont âgés de 42 et 49 ans et ont deux enfants de 20 et 15 ans. Anciennement propriétaires d'un appartement au Blanc-Mesnil (93), ils décident de quitter la « *banlieue* » pour se mettre au vert et « *essayent* » Pacy-sur-Eure : « *on a d'abord loué ici pour savoir si ça nous plaisait et*

puis on a réussi à avoir nos mutations dans le coin, alors on a décidé de faire construire ». Ils habitent, depuis 1999, ce pavillon qu'ils ont fait construire dans un lotissement. Les raisons de cette installation sont financières « *c'est moins cher de l'autre côté de la frontière des Yvelines* » et fonctionnelles « *Pacy c'est bien, c'est mi-ville mi-campagne, il y avait le collège pour les filles, des commerces, des services... et puis Vernon n'est pas loin non plus* ». Ils travaillent actuellement à Pacy-sur-Eure, lui comme ouvrier et elle comme auxiliaire de vie pour la municipalité. Leur fille aînée travaille et prépare son baccalauréat par correspondance, la cadette est scolarisée à Pacy-sur-Eure. Ils se déplacent essentiellement en voiture (2 véhicules), lui travaille dans la Zone Artisanale à proximité de l'échangeur autoroutier et elle fait des visites dans le secteur. Les pratiques se concentrent essentiellement sur un axe Évreux, Pacy-sur-Eure, Vernon selon les besoins et les désirs (achats divers, loisirs, santé, culture ...), parfois Tournayville (Ikéa et centre commercial régional), parfois Giverny (Musée, promenade) et plus rarement Paris (shopping, culture). L'ensemble des déplacements se font en automobile « *des fois on va prendre le train à Vernon, sinon on va en voiture jusqu'à une porte et on prend le métro, aller à Paris c'est galère quand même !* ». Ils apprécient leur installation et leur environnement, « *c'est moins stressant que la grande ville... c'est agréable ici* », tout en souhaitant rester à distance de toute implication locale : « *on connaît nos voisins, quelques habitants du coin, ça nous suffit !* ». Le ménage estime le revenu familial entre 2000 et 3000 euros/mois.

2 - Me et Mr B sont retraités et âgés respectivement de 62 et 65 ans. Propriétaires de leur pavillon (120 m²), rue de la chênaie, depuis 2002, ils ont été très mobiles professionnellement (lui était Pompier de Paris, puis il a fait pas mal de régiment, le dernier à Guéret) et ont choisi de s'installer à Pacy-sur-Eure pour des raisons familiales « *moi je suis né dans l'Eure et ma femme a de la famille ici, son père est à Évreux et notre fille travaille à Vernon* ». Ils trouvent aujourd'hui leur terrain trop grand « *c'est trop d'entretien* » et apprécient d'être en campagne mais sans être trop isolé « *Guéret, c'était trop éloigné de tout, ici c'est bien, rien n'est trop loin ou trop difficile d'accès* ». Possédant deux véhicules, ils rayonnent entre Vernon, Évreux (pour les gros achats, les sorties culturelles), Rouen (pour les spécialistes), Paris (pour les sorties culturelles 2 à 3 fois par an) et Toulouse (1 à 2 fois par an). Ils apprécient leur installation à Pacy-sur-Eure « *il y a tous les commerces, le marché, on peut y aller à vélo c'est pas trop loin [...] on est dans des associations et puis on se connaît bien entre voisins, on s'entraide* ». Ils touchent 3000 euros/mois et en reversent un tiers aux enfants (l'aînée est installée à Vernon et le cadet est à Toulouse).

3 - Me et Mr D sont âgés de 55 et 60 ans et vivent avec leurs quatre filles. Propriétaires d'une maison de 150 m² sur un terrain de 1600 m² qu'ils ont fait construire et dans laquelle ils résident depuis 1993, ils envisagent, après le départ des enfants, de s'installer davantage dans le centre de Pacy-sur-Eure ou de Vernon « *pour avoir moins d'entretien et diminuer l'utilisation de la voiture* ». Nés dans l'Eure, ils ont fait tous les deux leurs études à Rouen puis à Paris. Ils ont travaillé en banlieue parisienne, comme enseignants, puis ont souhaité revenir s'installer dans le coin (lui travaillait à Vernon et elle est en poste à Pacy-sur-Eure). Les pratiques sont très centrées autour de Vernon (boulot, commerces), de Pacy-sur-Eure (qu'ils pratiquent à pied ou à vélo – courses, santé, culture, sociabilités, activités sportives), avec quelques excursions à Évreux (cinéma, spécialistes) et à Paris « *on aime bien Paris, notre fille aînée y fait ses études, on y va assez souvent... en voiture, la SNCF c'est une catastrophe, il y a toujours un problème à Vernon ou à Mantes, au final en voiture c'est plus rapide et ça coûte pas forcément plus cher, pas encore ! On se gare à une porte et on prend le métro* ». Ils disent apprécier leur installation et se sentent bien intégrés « *C'est dynamique comme petite ville, c'est bien, en plus comme il y a plein de parisiens le week-end, c'est animé le dimanche..., c'est parfois amusant de voir*

tout ce monde se côtoyer, ça fait du bien, même s'il y a toujours des râleurs ». Le revenu familial est estimé à 3000 euros/mois.

4 - Me et Mr E sont âgés de 50 et 52 ans et vivent avec leurs trois enfants (20, 18 et 15 ans). Depuis 1993, ils sont propriétaires de cette maison de 120 m² qu'ils ont fait construire sur un terrain de 1000 m². Lui est commercial (région parisienne ouest et Haute Normandie-Picardie) et elle travaille à domicile (garde d'enfants). Précédemment propriétaires d'un appartement à Val-de-Reuil, et encore avant locataires d'un appartement à Rouen, ils décident de faire construire avec l'arrivée du troisième enfant et décident de s'installer à Pacy-sur-Eure « *c'était pratique comme installation pour mon mari, il y avait des écoles pour les enfants, on a tout à portée de main, c'est une petite ville agréable* ». Si son mari est souvent en voiture, Me l'utilise peu « *à part pour aller à Évreux pour faire les grosses courses, aller au cinéma ou faire les magasins* » et regrette qu'il n'y ait pas un meilleur système de transports en commun « *au moins pour aller à Vernon* ». Elle se rend assez souvent à Rouen « *j'y vais en train, c'est facile, c'est mignon comme ville* », quant à ses enfants, « *ils préfèrent Paris, ils y vont en train aussi avec leurs amis* ». Enfin, le week-end, « *quand mon mari n'est pas trop fatigué* », ils rayonnent entre Versailles, Rouen et Caen, pour aller voir les amis et la famille. Le revenu familial est estimé à 4500 euros/mois.

5 - Mr et Me F sont âgés de 75 ans et sont retraités (chef de chantier et fleuriste). Ils sont installés depuis 2003 dans une maison individuelle qu'ils ont fait construire (le mari a participé à la construction). Anciennement propriétaires d'une maison individuelle dans le Val-de-Marne, ils souhaitaient partir à la campagne « *mais on voulait une petite ville pour pouvoir faire tout à pied [...], on voulait le centre-ville pas trop loin et surtout ne pas être trop isolés [...], Pacy c'est bien il y a toutes les commodités et puis c'est entre Paris et la mer* ». Le couple possède une voiture « *pour aller à Évreux quand c'est nécessaire et puis pour aller se promener sur la côte...* ». Ils apprécient leur voisinage et leur vécu dans la commune qu'ils fréquentent essentiellement à pied ou à vélo. Ils ne vont plus à Paris « *c'est trop dangereux et puis pour quoi faire maintenant, on a tout ici et Évreux n'est pas loin* ».

6 - Mr et Me G sont âgés de 65 et 70 ans. Ils sont retraités (commerçants) et se sont installés à Pacy en 1998. Précédemment propriétaires de leur logement (une maison de ville) à Ham en Picardie, ils ont fait construire pour se rapprocher des petits-enfants et des enfants qui travaillent à Gasny (27) ou près de Mantes. Ils souhaitaient surtout « *pouvoir tout faire à pied et pour ça Pacy c'est très bien* ». Ils se déplacent beaucoup : « *tant qu'on est vaillant on en profite* », et naviguent entre Évreux (commerces, médecins, culture), Rouen (sorties), Gasny (famille) et Paris (une ou deux fois par an en train). Ils apprécient cette installation et se sentent bien intégrés « *c'est un lotissement de jeunes qui travaillent tous à Paris, alors on est un peu les grands-parents de tout le monde et donc on est souvent invités [...]* on va à la messe à Pacy et donc on connaît de plus en plus de monde ».

7 - Mr et Me H sont âgés de 65 ans et sont retraités (commerçants). Installés à Pacy-sur-Eure depuis 2009, ils sont propriétaires d'une maison individuelle de seconde main et étaient précédemment propriétaires d'une maison individuelle à Limay, près de Mantes : « *on souhaitait s'éloigner de Mantes et se rapprocher des enfants qui habitent Menilles et Villagat (27) et puis en même temps être dans une petite ville pour pouvoir faire le plus de choses à pied* ». Possédant 2 voitures, ils se déplacent surtout pour les « *grandes courses à Mantes, notre fils est directeur du Auchan* » et pour se rendre à Évreux ou Vernon (magasins, spécialistes, sorties). Ils partent aussi chez de la famille (Rouen, Bernay, Menilles et Villagat) ou pour se promener (vallée de l'Eure, forêt, mer). Ils vont quelques fois par an à Paris (en train) pour aller voir des spectacles et sinon concentrent leur activités à

Pacy-sur-Eure (commerces, médecins, activités sportives...). Ils apprécient leur commune et envisagent de s'installer dans un appartement en centre-ville « *pour avoir moins de jardinage et d'entretiens* ». Le revenu familial est estimé à 1800 euros/mois.

8 - Me I est âgée de 50 ans, elle vit avec ses deux filles de 15 et 12 ans. Elle est propriétaire d'une maison individuelle de 130 m² sur un terrain de 1000 m², rue de la chânaie. Divorcée depuis peu, elle vivait précédemment dans une maison en location à Magny-en-Vexin (95), jusqu'en 1991, puis ensuite en appartement à Poissy (78) jusqu'en 2002 date à laquelle le couple fait construire. L'ex-époux travaille à Poissy et il faisait les trajets avant de retourner vivre en appartement à Poissy. Elle travaillait avant autour de Poissy comme infirmière et a retrouvé du travail à Pacy-sur-Eure. Souhaitant faire l'acquisition d'une maison, le couple décide de s'installer à Pacy-sur-Eure sur les conseils d'amis qui trouvent la ville « *agréable et vivante* ». Elle possède un véhicule qu'elle dit utiliser beaucoup mais apprécie de pouvoir aussi accéder à toutes les commodités à pied ou en vélo. Elle et ses filles fréquentent parfois Évreux et surtout Vernon « *c'est plus pratique et l'offre en magasins nous convient* », enfin elle apprécie de pouvoir se rendre à Paris (sorties culturelles, shopping) et à Poissy (amis et père des enfants) en train. Ses filles sont inscrites dans un club d'équitation à Saint-Aquilin (commune qui jouxte Pacy-sur-Eure). Elle reconnaît sa chance d'habiter dans un « *quartier chic de parisiens qui travaillent à La Défense C'est mon petit paradis ici* » et apprécie son voisinage « *on fait parfois des repas tous ensemble et chacun participe* ». Le revenu familial tourne autour de 2000/2500 euros.

9 - Mr et Me J sont âgés de 60 ans (lui est retraité, il travaillait comme cadre dans une entreprise à Versailles et elle était commerçante à Pacy-sur-Eure). Ils vivent avec leur fils (28 ans, handicapé mental). Anciennement locataires d'un appartement à Versailles, ils souhaitaient partir « *en campagne* » et décident de s'installer autour de Pacy-sur-Eure où ils font construire une maison qu'ils revendent pour s'installer à Pacy-sur-Eure en 1990 dans une maison de 230 m² avec un jardin de 2200 m² : « *c'est une jolie petite ville, pratique et bien desservie et puis je souhaitais me rapprocher de mon boulot pour pouvoir y aller à pied* ». Ils rayonnent beaucoup dans la région : Évreux, Vernon (commerces, médecins, cultures, ...), Versailles (amis) et Paris (cultures, shopping, promenade) et utilisent exclusivement la voiture « *sauf pour aller voir nos filles à Toulouse, là on prend le train ou l'avion* ». Ils se sentent bien insérés localement « *même si c'est difficile avec les Normands* ». Originaires du Nord de la France, ils envisagent de se rapprocher de Toulouse et de leurs filles. Le revenu familial est estimé à 4500 euros/mois.

10 - Mr et Me K sont âgés de 27 ans, lui est employé dans un laboratoire à Cergy et elle est étudiante en école d'infirmière à Évreux. Ils sont propriétaires, depuis 2010, d'une maison individuelle de 90 m² sur un terrain de 500 m². Monsieur souhaitant se rapprocher de sa famille, ils s'installent d'abord en location dans une maison à Chenu, avant de faire construire à Pacy-sur-Eure « *parce que l'occasion s'est présentée et puis c'est pas mal, il y a des commerces, un peu d'animation* ». Ils sont très utilisateurs de la voiture pour se rendre à Évreux (école de Mme, sorties, courses), Vernon (sorties, famille, amis) et Paris (famille, amis, sorties). Le revenu familial est estimé à 2500 euros/mois.

11 - Me L est âgée de 38 ans et vit avec sa fille de 10 ans dans une maison individuelle de seconde main de 90 m² dont elle est propriétaire depuis 2010. Après avoir vécu à Bayonne, elle est revenue vivre ici, après sa séparation, pour se rapprocher de ses parents. Elle souhaitait une petite ville « *Pacy c'est bien parce que même si on doit prendre la voiture, les distances restent raisonnables, Vernon et Évreux ne sont pas trop loin et on y trouve l'essentiel... je voulais aussi une piscine et pouvoir faire de la danse* » et être proche d'une gare pour pouvoir aussi se rendre en train à Paris et à Rouen « *pour se*

promener, faire des magasins, aller voir des amis et des spectacles ». C'est son père qui lui a trouvé la maison, dans laquelle elle a fait des travaux. Travaillant à domicile comme traductrice, elle se « *fait plaisir* » en allant faire de la danse dans un club en région parisienne (94). Elle apprécie son installation et déclare gagner 3000 euros, « *des fois plus* », de revenu mensuel.

12 - Me et Mr M sont âgés de 25 et 26 ans et sont tous les deux originaires de la Loire. Ils sont locataires d'un pavillon de 65 m². Lui travaille aux Mureaux comme pompier et elle est ambulancière à Vernon. Ils souhaitent trouver une maison abordable financièrement dans une petite ville avec une caserne (ils sont pompiers volontaires). Ils possèdent chacun une voiture, lui est également motard. En dehors du travail et des « *contraintes* » du volontariat, ils naviguent, pour leurs loisirs, entre Les Mureaux (rugby, amis), Vernon (Cinéma, magasins) et Évreux (sorties, magasins). Ils vont quelques fois par an à Paris pour se promener (en train). Ils espèrent pouvoir bénéficier d'un logement de fonction dans les Yvelines et n'envisagent pas de rester à Pacy-sur-Eure, même s'ils apprécient la commune (tous commerces, écoles, caserne...).

13 - Me et Mr N sont âgés de 42 et 45 ans et ont deux enfants. L'homme est cadre informatique dans une entreprise à La Défense et elle est commerciale. L'aîné est étudiant à Cergy et le cadet est lycéen à Vernon. Originaires d'Évreux (ils y ont fait leurs études et s'y sont rencontrés) où ils étaient locataires d'une maison individuelle, ils souhaitent accéder à la propriété d'un pavillon (acquisition en 2000 d'une maison de 140 m² sur un terrain 1000 m²). Le choix de Pacy-sur-Eure répond d'une conjonction de facteurs (mutations professionnelles, prix, proximité de l'A 13, fonctionnalité) : « *Quand nous habitons à Évreux, mon mari était à 800 m de son travail et moi à 5 minutes à pied. Nous avons changé de mode de vie en même temps que notre carrière a évolué. Après un congé maternité je n'ai pas repris mon travail et j'ai suivi une formation pour être commerciale, de même mon mari suite à la délocalisation de son entreprise a repris des cours en école d'ingénieur. Paris était trop cher et on aime bien Pacy donc on s'est installé ici. Nos conditions de vie se sont nettement améliorées [...], c'est plus dynamique dans ce coin qu'à Évreux* » et parce que « *c'est un bon compromis entre ville et campagne* ». Ils utilisent beaucoup l'automobile, même si lui apprécierait qu'il y ait davantage de transports collectifs en direction de La Défense. Très mobiles en semaine, ils apprécient de peu bouger le week-end et vont « *quelques fois à Vernon et une fois par mois on part un week-end au Havre* » pour rendre visite à la famille. Si la grande majorité des pratiques quotidiennes sont regroupées autour de Pacy-sur-Eure et Vernon, l'ensemble des membres de la famille apprécie de se rendre à Paris, les enfants en train « *autour de St Lazare pour faire des courses, les magasins, se promener* » et les parents en voiture « *on laisse la voiture à une porte et on prend le métro* ». Enfin, les enfants ont gardé des contacts à Évreux. Plutôt bien insérés localement, ils apprécient leur installation tant localement : « *c'est important qu'il y ait des commerces à Pacy, c'est dynamique* », qu'à une échelle plus petite : « *c'est bien qu'il y ait des grandes villes à proximité, c'est rassurant ! On est proche de Paris la plus belle ville du monde ! Peut-être qu'on achètera un pied-à-terre à Paris pour les études des garçons et pour y passer des week-ends* ». Les revenus sont estimés à plus de 4500 euros/mois.

14 - Me et Mr O sont âgés de 40 et 42 ans et vivent avec deux enfants de 12 et 15 ans. Originaires de Bretagne, ils ont habité à Aix-en-Provence dans un appartement en location, puis sont arrivés dans le secteur de Pacy-sur-Eure en 2000, d'abord dans une maison en location, puis en tant que propriétaire depuis 2004. Mr travaille à la base militaire d'Évreux, elle est mère au foyer, les enfants sont scolarisés sur Pacy-sur-Eure et Vernon. L'ensemble de la famille est utilisatrice de l'automobile : « *les coûts de transports sont encore abordables... on se déplace comme on le souhaite* » mais ils reconnaissent apprécier le fait de pouvoir bénéficier d'alternatives à la voiture individuelle (covoiturage pour lui quand c'est possible, autobus pour elle et pour les enfants quand il s'agit de se

rendre dans le centre d'Évreux et de celui de Vernon, train pour se rendre à Paris et à Rouen). Leurs activités de loisirs les poussent tout de même à être des automobilistes (activités sportives, fréquentation des centres commerciaux). Ils apprécient néanmoins le fait d'être proche de tous les commerces et des services « *Pacy c'est un bon compromis ... ça ne me plairait pas d'être en pleine campagne* ». Ils rayonnent d'Évreux à Rouen et de Paris à Honfleur, avec quelques fois par an des séjours en Bretagne « *pour la famille* ». Malgré une mutation probable du mari à Paris (à Balard) ils envisagent de rester à Pacy-sur-Eure « *on s'y plaît bien, c'est agréable et pratique* ». Les revenus du ménage sont estimés à 4000 euros/mois.

15 – Me et Mr P sont âgés de 52 et 56 ans. Anciennement propriétaires d'un appartement à Saint-André, ils souhaitaient s'éloigner du lieu de travail de Madame : « *nous cherchions une maison avec jardin, je voulais changer d'air et ne plus habiter au dessus de mon magasin* » et se rapprocher de celui de Monsieur (technicien supérieur à Vernon). Ils apprécient la situation de Pacy-sur-Eure : « *Ce n'est pas loin de l'autoroute, ce n'est pas bruyant, il y a Évreux, Vernon Mantes pas loin, il y a beaucoup de commerces, le cadre de vie est agréable Rouen si besoin, Paris de temps en temps* » et reconnaissent que : « *La proximité des grandes villes permet de mieux revendre les maisons* ». Bien qu'utilisateurs de l'automobile (une chacun et une moto) pour se rendre à leur travail, ils essayent de moins l'utiliser et apprécient leur installation à Pacy-sur-Eure : « *Pacy est bien équipée, l'offre culturelle et sportive est importante, ce qui a compté pour notre fils qui allait à la piscine. Il y a beaucoup de commerces à Pacy, la ville se suffit à elle-même à ce niveau là. C'est important de ne pas faire des kilomètres pour accéder à des commodités ... sauf pour le cinéma on va à Évreux, sinon Rouen ou Paris, on y va en train* ». Les revenus sont estimés à 3500 euros.

16 – Mr Q, retraité (ancien cadre de la distribution presse) de 64 ans est arrivé en 1995 avec son épouse (décédée depuis), après des allers-retours entre la région parisienne (Coulommiers, Evry, Paris 18^{ème}) et Caen. Toujours propriétaire, il habitait avant son installation à Pacy-sur-Eure à Caen. Le choix de Pacy-sur-Eure est lié à sa dernière mutation en région parisienne : « *je connaissais un peu et j'aimais bien, alors quand j'ai dû à nouveau revenir en région parisienne, je ne me voyais pas vivre à Evry. J'avais envie de trouver un coin entre Paris et la mer et Pacy c'est bien comme coin* » et ce malgré une organisation très serrée dans les déplacements « *je prenais le travail à 13h, je partais de Pacy en voiture à 9h jusqu'à Mantes, puis RER jusqu'à Paris gare de Lyon, ensuite train jusqu'à Evry et pour finir le bus jusqu'à la société où je travaillais, parfois j'allais jusqu'à la Porte d'Auteuil en voiture, en 40 minutes, quand ça roule bien, tu y es ... mais je savais que c'était que pour quelques années et on pensait plus à trouver un coin pour y rester après la retraite* ». Il apprécie Pacy-sur-Eure « *c'est bien pourvu en équipement... mais je vais à Ivry-la-Bataille pour le médecin et à Évreux pour les spécialistes, ..., le cinéma à Évreux* ». Il apprécie de vivre ici, se sent bien intégré « *même si c'est un peu aisé, ..., ici on dit Auteuil-Pacy comme Auteuil-Passy à Paris... il y a plus de 4x4 que de Twingo* ». Les revenus sont estimés à 3500 euros/mois.

17 – M et Mr R sont âgés de 32 ans et vivent avec leur fille de 14 mois. Anciennement locataires d'un appartement à Dreux, ils décident dans un premier temps de partir à Anet (28), « *on ne voulait pas rester à Dreux* », dans une maison en location. Suite à des mutations professionnelles, lui (opticien) à Ivry-la-Bataille (27) et elle (enseignante) à Garenne-sur-Eure (27), ils décident de se lancer dans une accession à la propriété « *à Pacy parce que c'est une jolie petite ville à la campagne, on voulait qu'il y ait des commodités... on fait quasiment tout ici* ». Toutefois ils sont très mobiles : « *On va à Évreux, une fois par semaine pour voir notre famille, et faire quelques achats. Pour se balader, ça nous arrive d'aller à Rouen, on y va aussi pour faire les soldes. On va également quelque fois à Paris, pour voir notre famille à Orly, et également pour faire quelques achats. Il nous arrive d'aller dans Paris même* »

pour visiter, environ une fois par an. On y va en voiture mais on peut aussi y aller en train en partant d'Évreux. Il nous arrive également d'aller à Caen ou à Elbeuf pour voir des amis. On va quelquefois se promener sur la côte : Deauville, Trouville... ». Ils apprécient leur installation et, malgré le changement de rythme lié à l'arrivée de leur premier enfant, envisage de s'insérer davantage : *« C'est une ville qui bouge : le fait que les parisiens viennent le week-end, les magasins sont ouverts le dimanche, c'est moins morose. Il y a pas mal d'associations, la ville est bien fournie. Avec mon mari, on aimerait éventuellement s'inscrire à la chorale ou à un sport, pour sortir et faire des connaissances ».* Les revenus sont estimés à 2500 euros/mois.

18 – Me et Mr S sont âgés de 36 et 40 ans et vivent avec leur fille de 8 ans. Originaires de Basse-Normandie, ils ont vécu à Saint-Dizier de 1994 à 2000, dans un appartement HLM, puis lui souhaitait une mutation à la base militaire d'Évreux (elle travaille dans le social à Rouen). Ils ont alors été locataires d'une maison à Vernon, puis ils ont fait construire à Pac-sur-Eure. Ils souhaitaient rester à Vernon mais les prix immobiliers les ont contraints à chercher autour : *« on voulait une commune avec des services, des commerces et des écoles et surtout rester de ce côté d'Évreux pour éviter les bouchons et pour être proches de l'autoroute, ..., on voulait aussi une maison pour faire un placement parce qu'on ne va pas rester et Évreux on n'aimait pas, alors pour tout ça, Pacy c'est très bien et puis c'est une jolie petite ville, agréable, animée ».* En dehors des déplacements en direction du lieu de travail, ils naviguent entre Pacy-sur-Eure (pour les « petites courses », le marché, la pharmacie ... les activités sportives), Vernon « pour les grosses courses » et Évreux, Mantes ou Tourville-la-Rivière « pour tout le reste, les magasins, le cinéma... », enfin ils vont « à Paris sept à huit fois par an pour les loisirs, et le shopping. Et on va voir notre famille à Aunay-sur-Odon et à Flers deux fois par trimestre pendant une semaine à chaque fois ». Ils apprécient leur installation : *« C'est une ville tranquille avec toutes les commodités. Tout est là ! C'est important qu'il y ait Évreux ou Vernon à côté pour faire nos courses alimentaires mais on est au calme à Pacy ».* Les revenus sont estimés à 4000 euros/mois.

19 - Me et Mr T sont âgés de 45 et 47 ans et ont trois enfants dont un vivant encore avec eux (lycéen à Evreux). Lui est militaire à la base d'Évreux et elle est infirmière à Pacy-sur-Eure. Après avoir vécu dans l'Oise et à Orléans, ils s'installent dans le secteur en 1990, d'abord à Ménilles (commune limitrophe de Pacy-sur-Eure) en location dans une maison individuelle, puis ils accèdent à la propriété d'une maison individuelle en 1994 à Pacy-sur-Eure. Ils souhaitaient s'installer entre Évreux et Vernon : *« on voulait être en ville, pour les commodités et pour le bus et puis je ne voulais pas être isolée car mon mari est souvent en déplacement ».* Elle se rend à pied à son travail, le fils prend le bus pour se rendre au lycée et son mari utilise sa voiture. Par souci d'optimisation et pour éviter de prendre la voiture, elle essaye de faire le maximum de courses à pied en rentrant de son travail. Ils se rendent quelques fois à Évreux dans le centre commercial et à Ménilles où ils ont gardé leur médecin. Pour le reste de leurs loisirs, ils vont soit à Paris, en voiture, voir leur fils, soit dans l'Oise voir la famille. Ils apprécient leur installation : *« C'est une gentille petite bourgade. On travaille à côté, c'est très agréable. Et puis Évreux, Rouen ou Paris ne sont pas trop loin si on a besoin d'y aller ».* Les revenus du ménage sont estimés à 4000 euros/mois.

20 – Mr et Mme V sont âgés de 50 ans et vivent avec leur fille étudiante à Rouen. Ils ont fait construire en 1994 après avoir vécu à Verrières-le-Buisson (91). Le choix de Pacy-sur-Eure fait suite à une délocalisation de l'entreprise de Monsieur, de Rueil à Aubevoye (Renault) et au souhait d'une localisation entre plusieurs lieux : *« On a fait une sorte de triangulation puis on a dit : le point à peu près au milieu c'est ici. Puis on s'est dit, une zone à peu près urbaine dans le coin c'est Pacy-sur-Eure. C'est un raisonnement purement mathématique, géographique... Évreux, Vernon et Mantes pour*

que ma femme puisse trouver du travail, elle est infirmière, et on souhaitait une petite ville avec des écoles et toutes commodités, la piscine, le judo... ». Originaires d'Auvergne, ils sont montés à Paris pour trouver du travail et depuis y sont restés : « Au tout début en location, d'abord dans un appartement meublé, après 2 pièces vides. Après on a eu un 3 pièces par le comité d'établissement de l'endroit où je travaillais. Après on a acheté notre premier appartement, qu'on a revendu. Puis on a acheté une maison qu'on a fait construire à Verrières-le-Buisson. On l'a vendu, et on a fait construire celle-là ». Au-delà des contraintes liées au travail et aux achats alimentaires, ils se déplacent quelques fois à Paris et à Rouen, et plusieurs fois par an ils se rendent à Clermont-Ferrand. Les revenus sont estimés à 4500 euros/mois.

c) Synthèses des entretiens réalisés dans le Vexin

Vexin 1 (Ennery)

Famille (femme : 38 ans sans emploi, mais qui travaillait auparavant à Pontoise ; homme : 40 ans, agent territorial). Deux enfants (13 et 5 ans). Les revenus du couple sont estimés entre 1200 et 1800 €. Ils habitaient précédemment à Pontoise (près de Saint-Martin) dans du logement collectif. La commune d'Ennery était connue par l'emploi de M. qui y travaillait depuis 1992. Ils résident à Ennery depuis 2007. M. travaille à Ennery, Mme a cessé de travailler suite à la mobilité résidentielle qui l'a éloignée de son lieu de travail. Ils souhaitaient un pavillon, et un logement plus grand que le précédent (raison : changement dans la structure familiale). Ils étaient locataires du secteur privé et sont devenus locataires d'une maison individuelle dans le parc social (Logis social). Le logement a été obtenu via le réseau de connaissances et l'activité professionnelle de M. Ce déplacement était souhaité par M., avec l'accord de son épouse. L'environnement « vert » est secondaire dans le choix. Ils résident désormais dans une commune périurbaine proche de l'agglomération, mais mal reliée par les transports en commun. M. connaissait cette commune depuis 30 ans et il y travaillait depuis 1992. En fait, comme ils résidaient précédemment à Pontoise, leurs pratiques n'ont guère changé. Ils disposent d'un véhicule personnel. Mme utilise le bus. Pour les commerces, ils recourent surtout à ceux de proximité ou aux grandes surfaces proches (Cergy, Osny). M. assure les déplacements des enfants. Pas de problèmes liés au transport pour M, par contre Mme est soumise aux aléas des bus (plus fortes contraintes), tout du moins quand elle travaillait. Les coûts de déplacement sont limités. La proximité domicile/lieu de travail limite les inconvénients pour M. Toutefois, la dépendance vis-à-vis de la voiture est forte, en raison de la médiocrité de l'offre alternative. Leurs pratiques s'orientent vers Ennery pour le travail, Cergy pour le shopping, Pontoise pour des promenades. Ils semblent apprécier le Vexin. Ils ont peu d'activités culturelles. Les déplacements sont rares, et semblent se limiter aux brocantes. Les loisirs sont restreints à l'espace du domicile ou de l'environnement proche (notamment promenade ou roller pour les enfants). Ils ont des relations avec le voisinage, mais pas d'implication sur le plan associatif ni politique. La sociabilité amicale ou familiale est peu développée (notamment en raison de l'éloignement). Ils considèrent que la population locale est assez âgée et plutôt aisée. Ils ont une appréciation positive de la commune, qu'ils perçoivent comme étant en cours de densification. Ils semblent satisfaits et n'expriment pas de souhait de nouvelle mobilité. L'environnement est perçu comme paisible. Ce ménage a effectué une mobilité résidentielle courte en relation avec le lieu de travail de M. Leurs moyens sont modestes, mais les coûts des déplacements pèsent peu. Du fait d'un déménagement à courte distance, ils ont peu modifié leurs pratiques (commerces, loisirs). La localisation périurbaine semble davantage résulter d'une opportunité que d'un choix résidentiel clairement affirmé. Ils présentent la caractéristique d'être locataires dans le parc social périurbain. On sent un certain isolement chez l'épouse, très contrainte dans ses déplacements.

Vexin 2 (Ennery)

Famille. Femme : 54 ans, travaillant à la Sécurité Sociale à Pontoise ; Homme : 59 ans, retraité. Deux enfants : une fille éducatrice spécialisée travaillant à Conflans-Sainte-Honorine qui réside au domicile familial et une fille de 19 ans qui réside chez eux le week-end et à Montreuil en semaine. Niveau de vie entre 3000 et 4600 € Ils sont propriétaires de leur logement depuis 1989. Les deux époux souhaitaient cette localisation et ce statut d'occupation. Le logement choisi se situait à l'époque à proximité du lieu de travail de M. qui a toujours vécu à Ennery tandis que Mme a vécu à Bessancourt (95). Ils résidaient auparavant dans du collectif et étaient locataires dans le parc privé. La raison du déménagement au sein de la même commune résultait du souhait de changer de statut d'occupation et de disposer de plus d'espace (avoir un nombre de chambres suffisant). Ils ont un véhicule pour les déplacements. Mme travaille à Pontoise, M. travaillait à Ennery. Ils sont proches à pied du centre d'Ennery qui offre certaines commodités. Ils souhaitaient un pavillon avec un jardin et recherchaient un endroit verdoyant, pas trop citadin et avec peu d'immeubles collectifs. Ennery est un bourg et correspond au choix résidentiel commun au couple. La prospection a pris du temps (5 ans) et a recouru au bouche à oreille et aux agences immobilières. Elle s'était limitée à Ennery. De fait, ils sont périurbains depuis longtemps. Ils l'ont vu se transformer mais n'ont pas eu à s'y adapter. Le conjoint est ancré dans la commune depuis longtemps et son épouse dit s'être bien adaptée. Les déplacements sont occasionnés par le travail pour Mme (en voiture), les courses (2 fois par semaine, à Osny : grande surface de l'Oseraie). Pas de problèmes particuliers. Proximité du lieu de travail. Mme va chercher tous les jours sa fille qui travaille à Conflans (car difficultés de déplacement pour elle). Ceci devrait se modifier car leur fille devrait devenir autonome sur ce plan. Ils se déplacent également pour fréquenter les équipements scolaires, de santé (cf. hôpital de Pontoise ou Clinique Sainte-Marie à Osny), de commerce, à proximité. Leurs activités culturelles sont épisodiques (cinéma tous les deux mois à Cergy, shopping à Cergy, tous les deux mois). Pour Mme, le jardinage occupe une place importante ainsi que la peinture ; pour M., un peu de temps consacré au bricolage et à la télévision. Chacun occupe son temps libre séparément, le plus souvent resserré sur le domicile (jardinage, peinture, lecture le week-end). Occasionnellement, ils pratiquent quelques activités ensemble en ville : cinéma, shopping. Ils s'étaient investis dans une association locale (Association des œuvres de jeunes d'Ennery), mais le responsable (un prêtre) ayant changé, ils se sont désinvestis. Ils reçoivent régulièrement (tous les 15 jours) les voisins et ont des contacts fréquents avec la famille proche (une fois par semaine). Presque toute la famille est en Île-de-France, sinon un frère en Bretagne. Ils ont un avis positif sur Ennery et son caractère de bourg « assez rural », mais qui se dégrade un peu en termes de fréquentations (de plus en plus de jeunes...). De plus en plus de jeunes traînent dans les rues (on déplore des phénomènes d'incivilité, comme des destructions d'abribus). Il y a une bonne entente avec les voisins et la qualité environnementale est satisfaisante (verdure). En fait Ennery correspond à un ancrage pour M. et semble satisfaire Mme. Au cœur d'Ennery, on retrouve les vieilles familles et en périphérie ceux arrivés plus récemment et qui ont des origines diverses. Comme M. a toujours vécu à Ennery, il connaît beaucoup de monde. Le centre d'Ennery offre des commerces de proximité (boulangerie, pharmacie, poste), même si certains commerces ont fermé, ainsi de la boucherie-épicerie. C'est le lieu que l'on fréquente pour quelques achats de proximité. Pour le reste, les pôles principaux sont Pontoise (travail), Cergy (loisirs), Osny (courses). Ce ménage n'exprime aucun souhait de changement et témoigne un grand attachement à son ancrage local.

Vexin 3 (Ennery)

Famille : Femme, 36 ans, enseignante à mi-temps ; homme, 36 ans agent immobilier. Trois enfants (13 ans, 11 ans et 8 ans). Propriétaires depuis 2003 d'un pavillon avec 4 chambres et un assez grand

jardin. La famille dispose de deux véhicules. Les deux conjoints avaient souhaité la mobilité résidentielle au moment de l'arrivée du 3^{ème} enfant. Ils cherchaient un certain cadre de vie. Ils résidaient précédemment à Menucourt dans de l'habitat individuel et étaient déjà propriétaires. Le lieu de résidence précédent était à proximité de Cergy et du centre-ville de Menucourt (village « familial », où les gens se connaissent, avec de bons rapports entre voisins, des enfants du même âge). Le cadre de vie a été privilégié par rapport au culturel. Toutefois les pratiques culturelles de cette famille sont denses et diversifiées. Mme travaille à Montigny-lès-Cormeilles et M. travaille à Paris. Le pavillon avec jardin proche d'espaces verts et dans un quartier calme et familial constitue leur idéal d'habitation. Ils cherchaient une petite ville avec un centre (un bourg périurbain), située aux alentours de Pontoise (périphérie) et plus proche de Cergy. Ils connaissaient Ennery (qu'ils ont fréquenté il y a 20 ans quand l'abbé a fondé son association). Ils ont aussi cherché à Pontoise et autour, Vigny et Menucourt, une maison plus grande que la précédente. Ils ont plutôt eu recours au bouche à oreille (ils avaient de la famille à Ennery). Ils se sont renseignés auprès des autres propriétaires locaux, à Ennery. Ils connaissaient déjà le périurbain proche de l'agglomération. Ennery présente une situation proche de celle de Menucourt, mais la sociabilité y est moindre et les déplacements en voitures plus importants et contraints. Cela est formulé comme un regret. Il y a peu de commerces à Ennery (ceci oblige à davantage de déplacements pour les courses qu'à Menucourt). Ils se déplacent avec leur voiture pour le travail, pour la garderie (primaire). Par contre pour le collège, ils s'organisent en co-voiturage entre 3 familles. M. va travailler en voiture à Paris (pénibilité des embouteillages) et se déplace ensuite pour son travail. Ils n'apprécient pas les transports en commun (insécurité et encombrement). Pour les courses, ils font un peu à Ennery et plus souvent à Osny. Le cinéma est à L'Isle-Adam, les restaurants fréquentés à Pontoise (tous les 15 jours), les concerts-spectacles à Paris (tous les trois mois). Ils font leur shopping à Cergy (1 fois par mois). Mme fréquente un club de sport. Les enfants ont des activités (théâtre, danse, batterie), M. fait du football. Les lieux de loisirs et de commerces sont à proximité. Le budget déplacements lié aux loisirs est assez élevé. Les déplacements ont augmenté par rapport à Menucourt, mais surtout en raison de la naissance d'un 3^{ème} enfant et des nouveaux besoins des enfants plus âgés. M. aime aussi le jardinage. Le temps de loisir semble le plus souvent partagé en dépit des activités des uns et des autres. Ils ont beaucoup de loisirs et d'activités à proximité ne nécessitant guère de longs déplacements en voiture (beaucoup de choses à Ennery, secondairement à Osny), pour les activités plus occasionnelles, ils vont à Paris, L'Isle Adam. Cela dénote une intégration dans le lieu et un usage des ressources locales (club de sport...). Leurs relations de voisinage sont assez denses. Mme a gardé des relations avec ses anciennes collègues. Leurs relations familiales sont centrées sur quelques communes alentour (notamment Mériel), leurs relations amicales étendues au Val d'Oise. Ils perçoivent leur lieu de résidence comme habité par des gens d'un peu tous les âges, assez aisés, une population plutôt active, de nombreux natifs d'Ennery, peu de populations venant de l'étranger. Ils ont le sentiment que différentes catégories se mélangent peu : l'absence de mixité constitue un handicap pour les enfants, mais leur sociabilité semble dense. Ennery propose beaucoup de choses sur le plan culturel, par contre l'offre commerciale a diminué. Ils viennent d'acheter une maison à Boissy (Vexin). Le quartier de résidence est perçu comme calme, « familial » et vert. Familiers du périurbain proche et très actifs, ils en connaissent les avantages et inconvénients et manifestent un attachement pour Ennery.

Vexin 4 (Ennery)

Couple ; Mme : 73 ans (nourrice, à la retraite depuis cette année, veuve) et M., 75 ans, son ami, retraité, ancien maçon.. Mme a eu 6 enfants (49, 47, 45, 42, 41 et 39 ans) dont la plupart vit dans les communes alentour. Revenus entre 1200 et 1800 € Mme s'est installée à Ennery avec son premier

mari, dans ce pavillon mitoyen, avec jardin choisi avec son mari, en raison de la taille de la famille. Ils résidaient préalablement à Marines (son mari avait vécu son enfance à Marines et habitait cette commune). Ils ont utilisé leur réseau personnel (en relation avec la mairie) pour prospecter. Mme travaille à domicile. Elle ne garde plus qu'un seul enfant. Ils cherchaient une maison, avec un jardin et peu d'immeubles autour, proche des commerces et des écoles, en centre bourg, plutôt en quartier ancien. Ils souhaitaient de bons rapports avec le voisinage. Les communes envisagées étaient Ennery, Vallangoujard. Ils recherchaient également une localisation centrale. Ils étaient déjà familiers du périurbain et se sont rapprochés de l'agglomération en s'installant à Ennery. Ils disposent d'une voiture dont ils se servent apparemment peu. Lors de l'installation, ils ont considéré qu'il y avait plus de bus à Ennery qu'à Marines. Depuis quelques années, des bus ont été supprimés, cela devient plus difficile pour les personnes âgées qui doivent recourir aux voisins. Il n'y a pas de supermarché à Ennery. Ennery est un centre de proximité (courses du quotidien), Paris est fréquenté pour les loisirs dans le cadre du club du 3^e âge, Osny pour les courses plus importantes, Pontoise pour les relations familiales et le médecin. Pour tout cela, la voiture est nécessaire. Les déplacements ont plutôt lieu le week-end. Cette personne a des difficultés de déplacement. Mme voit ses enfants, le week-end, prend le goûter quotidiennement avec des amies. Elle passe du temps à jardiner et participe au club du 3^e âge à Ennery (des sorties tous les 2 mois : spectacles, concerts, à Paris, où ils vont en car). Elle organise des repas de famille, au domicile ou à Pontoise. Certains des parents des enfants qu'elle gardait sont devenus ses amis. Une grande partie de son intégration locale résulte de son activité professionnelle et associative (club 3^e âge). Il ne reste plus beaucoup de personnes âgées, après de nombreux décès parmi les connaissances. Ennery a enregistré l'arrivée de nouvelles populations, plus jeunes. Quant aux relations personnelles en ville, l'enquête indique plutôt une stabilité, même si de plus grandes difficultés de déplacement semblent se faire sentir. L'absence de petit supermarché à Ennery est perçue comme une contrainte, obligeant à aller faire les courses à Osny. Elle se sent appartenir au Vexin et souhaite continuer à y résider. Elle est familiarisée depuis longtemps avec cet espace (Marines, puis Ennery). Peu d'éclatement de l'espace quotidien car déplacements contraints.

Vexin 5 (Ennery)

Homme, 31 ans, gardien de gymnase, avec une petite fille de 2 ans. Revenus estimés entre 1200 et 1800 € Il dispose d'un logement de fonction, auprès de la mairie, depuis 2010 : appartement T3 situé dans l'école primaire. Il a cherché du travail, a trouvé à Ennery et le logement allait avec l'emploi. Il habitait précédemment en proche périphérie d'une grande ville (Toulouse), dans le parc locatif privé, il était à moins de 10 minutes du centre-ville, dans un quartier périphérique assez calme. Il appréciait la ville pour son potentiel culturel, mais la vie et les loyers étaient chers. Son métier l'obligeait à de nombreux et longs déplacements. En venant en Île-de-France, il a cherché de l'habitat individuel ou dans un petit collectif. Le logement aidé est pratique. Il attachait de l'importance au calme du quartier. Il avait prospecté à Maisons-Laffitte, à Pontoise, mais Ennery s'est imposé par hasard du fait de son activité professionnelle. La crèche où va la petite fille est à Ennery. Il l'emmène à pied. Il travaille 5 jours par semaine et 3 samedis sur 4. Il souhaiterait résider dans une maison avec jardin, être dans un endroit tranquille avec de la verdure, dans l'espace rural ou une petite ville. Il souhaiterait pouvoir acheter une maison à Ennery ou dans la région. Il n'avait pas d'attache locale, ni dans la commune, même si son père réside en région Picardie (à Cottenchy), à une centaine de km. Cependant, il connaît bien le Val-d'Oise puisqu'il est né à Pontoise et a grandi à Jouy-le-Moutier (lieu de son enfance). Il habitait un espace suburbain d'une grande ville, ce qui peut expliquer son regret de n'avoir plus beaucoup de transports en commun. Il dispose d'un véhicule mais a très peu de frais de déplacement car il préfère se déplacer le moins possible en voiture (beaucoup à pied) sauf pour les loisirs : Cergy

pour le cinéma, Osny et son centre commercial pour les courses, la Picardie pour des repas de famille. Il attache plus d'intérêt à la campagne, et ne semble pas particulièrement attiré par la ville. Il fréquente moins la ville aujourd'hui qu'il ne le faisait quand il résidait à proximité de Toulouse. La ville représente un lieu de loisirs qu'il délaisse actuellement : les courses une fois par semaine et les boutiques tous les deux mois (principalement à Cergy et Osny). Il préfère limiter ses déplacements au minimum (un enfant en bas âge à charge). Il se promène une fois par semaine, fait du vélo (une fois par semaine), va au cinéma tous les trois mois, au restaurant une fois par mois. Il a moins de déplacements qu'auparavant et dispose donc de davantage de temps de loisirs. Il pense que ceci va évoluer avec la petite qui va grandir et avoir de nouveaux besoins. Il ne semble pas avoir de vie sociale importante sur la commune, si ce n'est avec quelques personnes, plutôt âgées, qui résident à proximité. Son père habite en Picardie. Son activité professionnelle lui permet un certain enracinement local. Il voit Ennery comme un petit village, tranquille. La vie y est harmonieuse. Les personnes se connaissent mais il n'y a pas beaucoup de transports en commun. On pourrait croire que les personnes âgées sont nombreuses, mais ce n'est pas exact, il y a aussi des jeunes, des femmes enceintes. On construit de nouveaux logements (pavillons) pour que les jeunes restent. Le village est en cours de densification. Les catégories sociales sont assez élevées, car il y a très peu d'immeubles à Ennery, au maximum 4 étages. L'attachement à Ennery semble plus limité qu'à sa commune d'enfance, Jouy-le-Moutier, ce qui est lié à l'absence d'un véritable choix dans le lieu de résidence, même si celui-ci est situé à la campagne, qu'il préfère à la ville. Même si l'emménagement à Ennery est récent et si la résidence antérieure était à Toulouse, il ne semble pas surpris par ce périurbain. Compte tenu de son emploi, de ses moyens et de la fille en bas âge qu'il élève seul, les déplacements sont limités.

Vexin 6 (Ennery)

Famille ; Mme : 41 ans, enseignante de lycée en espagnol ; M., 43 ans, enseignant de lycée en Histoire-géographie ; 2 enfants : 8 et 5 ans). Revenus : plus de 5000 € Ils étaient propriétaires d'un appartement à L'Isle-Adam, à proximité du centre, commune assez tranquille, avec très peu de nuisances. Ils étaient là aussi proches de leur lieu de travail. Actuellement ils habitent une maison individuelle en lotissement, dont ils sont propriétaires depuis 2000. C'est le choix du couple en commun : ils recherchaient un milieu de vie plus « rural ». Le quartier qu'ils habitent est né dans les années 70-71, il s'agit d'un quartier recherché. M. connaissait l'endroit, il venait y faire son jogging quand il était jeune. Le cadre de vie a joué dans le choix d'installation. Ils travaillent au Lycée Pissarro de Pontoise, à 10 minutes en voiture. Ils rêvent d'une maison hors lotissement, qui ait une histoire, dans de l'ancien, si possible dans le village même. Ennery offre des opportunités car elle propose des services proches de la ville et de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise. Elle a plus de 2 000 habitants actuellement. Cette commune offre la possibilité de vivre dans un milieu rural, une forme de « rurbain » dans l'esprit. Lors de leur prospection auprès des agences immobilières, ils ont envisagé Ennery, Nesles-la-Vallée, Pontoise, Auvers et Osny, soit des communes à la périphérie de l'agglomération. Le lieu actuel de résidence n'a pas marqué une rupture majeure. Ils étaient déjà des familiers du périurbain. Ils disposent de 2 voitures. Ennery est très mal desservie. Le recours aux 2 véhicules est indispensable. Ils font un peu de covoiturage professionnel et accompagnent les enfants à l'école à pied tous les matins avant le travail. Ils fréquentent Pontoise pour le travail et les commerces, Ennery pour les commerces de proximité (boulangerie ou pharmacie, bibliothèque), Osny pour les commerces. Pour les musées et expositions, ils vont à Auvers/Oise ou Paris, pour les spectacles et concerts, à Cergy ou Paris. L'accès à Paris est toujours difficile, réservé aux loisirs et aux rencontres avec des amis, par contre les déplacements proches, dans le Val-d'Oise s'effectuent sans difficulté. Pour les activités des enfants, Mme s'occupe de la bibliothèque et M. des activités sportives.

On note un attachement à Pontoise, ville voisine mais le centre, c'est Cergy. Le temps libre est à la fois partagé et séparé. M. pratique régulière un instrument et fait du jogging, va voir un spectacle ou concert 1 fois par mois. Mme s'occupe du shopping et des courses. Avant d'être à Ennery et d'avoir des enfants, ils allaient plus fréquemment au cinéma. Désormais ils accompagnent des enfants à leurs activités. Ils en pratiquent aussi au domicile (lecture, corrections, écriture). M. est conseiller syndical de la copropriété et envisage un investissement politique plus conséquent. Ils font des repas avec des voisins 1 fois par mois, voient la famille proche 1 fois par semaine (le reste de la famille est dispersé en France) et sortent avec les collègues 2 fois par mois. Ils ont tissé de fortes relations de voisinage qui passent par les enfants. Ils ont une image positive du quartier. Depuis environ 10 ans, il y a un renouveau générationnel, des populations plus jeunes viennent s'installer. C'est un quartier dans lequel il y a beaucoup de sociabilité, il y règne une ambiance conviviale et agréable. C'est une résidence très végétalisée, presque sans voitures avec des petites places reliées entre elles, calme et tranquille. La population locale est assez âgée et plutôt aisée. Il y a peu d'agriculteurs. Ils sont périurbains par choix, avec des pratiques très urbaines marquées par l'importance des enfants. Ils justifient et valorisent leur localisation.

Vexin 7 (Ennery)

Famille de 4 personnes ; Mme, 49 ans, agent EDF (travaillant probablement à Cergy) et M., 51 ans, ingénieur en informatique à l'IUT de Saint-Cloud. Deux enfants (17 ans, au lycée et 13 ans, au collège). Revenus entre 3000 et 4600 € Ils ont décidé d'un commun accord de changer de logement car le précédent était trop petit, par ailleurs ils étaient gênés par un voisin trop bruyant. Ils résidaient précédemment à Osny (ville desservie par bus, assez calme), où ils étaient propriétaires d'une maison mitoyenne. Ils cherchaient à acheter un terrain pour faire construire un pavillon plus grand et non mitoyen, au calme, avec des écoles à proximité. Ils n'avaient pas de connaissance préalable de ce lieu. Ils ont prospecté à Ennery, Osny, Pontoise, Puiseux-Pontoise. Le pavillon a été largement auto-construit. Ils s'y sont installés en 1994. Le travail de M. se situe à Saint-Cloud. Il se déplace en voiture, avec beaucoup d'embouteillages. Les coûts qui en résultent sont très importants mais ils voulaient résider dans un endroit calme et être propriétaires d'une maison non mitoyenne. Ils ont prospecté dans un espace de proximité qu'ils connaissaient déjà. Il leur fallait trouver un terrain, puis un constructeur pour le gros œuvre, sachant que le reste a été réalisé en auto-construction. Ils disposent de 2 voitures. Ils ne résident plus dans la ville nouvelle, tout en en étant proches : Cergy pour le commerce, Pontoise pour les restaurants et les loisirs, plus exceptionnellement Paris. Leurs pratiques n'ont guère changé entre leurs deux lieux de résidence. Ils se rendaient davantage à Paris avant qu'ils n'aient les enfants. Ils considèrent que le centre attractif est celui de la ville nouvelle. Ennery joue un rôle pour les commerces de proximité (boulangerie). Le temps libre semble partagé. M. n'a pas d'activité sportive, Mme fait du shopping (Cergy), 1 fois par mois. Ils vont ensemble au cinéma (Ennery, Pontoise) : une fois par mois avec les enfants. Ils vont au restaurant à la même fréquence à Cergy ou Pontoise, avec ou sans les enfants. Une fois par an, ils se rendent voir une exposition ou un musée à Paris. Les activités se déroulent plutôt à proximité et particulièrement à Ennery. Ceci permet de limiter les temps de déplacement. Leur famille est un peu éloignée, dans le Nord de la France, dans le Sud et en Bretagne qu'ils voient 3 fois par an. Leurs relations de voisinage sont bonnes. Ils se voient 2 fois par an si on excepte les croisements dans le quartier. On vote, on rencontre les parents des camarades de classe des enfants. L'intégration repose sur l'école. L'école joue un rôle important pour l'intégration. Mais Ennery fonctionne un peu comme une ville-dortoir. Ils signalent une nuisance sonore plus importante résultant du bruit des avions. Ce ménage ayant des attaches avec le périurbain,

la mobilité résidentielle d'Osny vers Ennery n'a pas modifié les pratiques. Celles-ci l'ont par contre été par l'agrandissement de la famille et les besoins des enfants.

Vexin 8 (Nesles-la-Vallée)

Famille : M., 27 ans, chauffeur de car ; Mme : 44 ans, à la recherche d'emploi, et 5 enfants. Les deux petits sont à l'école primaire de Nesles, deux autres au collège de l'Isle-Adam et la grande sœur au lycée de l'Isle-Adam. Les ressources financières sont limitées, de fortes contraintes dans ce domaine. Revenus probablement entre 1200 et 1800 € Ils habitaient auparavant à Magny-en-Vexin, dans le parc locatif privé. Ils ont fait une demande de HLM, via une association et sont arrivés là par hasard. Ils cherchaient un logement plus grand. Ils sont arrivés dans cet appartement en 2005, comme locataires, dans un petit collectif HLM comportant 14 logements. Il y a un ascenseur et ils résident dans un duplex. M. travaillait à Magny dans le bâtiment, en intérim, avec des chantiers sur Paris. Il utilisait les transports en commun (bus vers Cergy, puis RER). Magny était bien desservi, à la différence de Nesles. Depuis leur installation à Nesles, il travaille à Génicourt (cars Lacroix). Quand sa femme travaille, ils s'arrangent avec une seule voiture (elle travaille de jour et lui de nuit). Les transports sont un vrai problème : ils sont très onéreux et il n'y a pas de covoiturage possible. Ils n'ont pas vraiment choisi la localisation (proposition HLM). S'ils avaient pu, ils auraient préféré habiter en ville, mais pas dans un quartier mal famé. Magny constitue un modèle regretté. Ils ont fait une demande de logement dans une commune plus grande et dotée d'une gare. Ils connaissaient le périurbain, mais ils sont très dépendants des déplacements. Un village n'offre pas les opportunités d'un petit bourg : ils regrettent le manque d'activités et de transports en commun à Nesles. Ils ne disposent que d'un véhicule. Ils fréquentent Parmain, L'Isle-Adam (Carrefour) ou Osny (Auchan) pour les commerces, Cergy, pour le cinéma. Paris n'est pas fréquenté, car trop loin, trop cher. La grande ville apparaît comme une ruche assez inquiétante, comme un lieu de délinquance. Ils vont aussi à Chambly, pour emmener les enfants chez leur père et faire les courses au Leclerc. À Magny, il y avait un Champion. Ils font les courses une fois par mois (mais en plusieurs fois pour les achats de vêtements par exemple, car c'est trop cher en une fois, ce qui augmente les déplacements). La famille de M. est à Magny (parents), il va les voir, parfois. À Parmain, ville la plus proche, on ne trouve rien ; mais il y prend le train. Ils n'ont pas les moyens de sortir, ils ont des dettes. Ils jouent à la console. « *Pour les ballades, on a vite fait le tour ici* ». Pas d'activité pour les enfants au foyer rural : ces activités coûtent cher et il n'y a pas d'aides de la mairie. Leur participation à la vie locale est très faible, M. ne tient pas aux relations de voisinage. Sa femme un peu plus, cela paraît plus important pour elle. Ils ont laissé leurs amis dans leur ancienne commune de résidence (Magny en Vexin) ; ils ne se sentent pas rejetés mais pas non plus particulièrement proches des habitants de Nesles. Ce qui semble typique des villages de ce secteur, c'est l'enfermement le soir... Le quartier est calme. Le cadre est beau avec une jolie petite rivière qui passe en bas. Mais Nesles est isolé : pour faire quelque chose, il faut aller à L'Isle-Adam, à Parmain. Tout déplacement est perçu comme une contrainte en dépit de la faiblesse des distances. Les commerces de Nesles (la superette) sont chers. À Nesles, il y a des retraités, des Parisiens qui ont une maison de vacances et des couples avec enfants. C'est une commune résidentielle, dortoir. Il n'y a rien. On sort le soir vers 18 h, il n'y a rien, sauf le défilé du 14 juillet... À Magny, c'était plus animé. La mairie veut garder sa tranquillité au village, une tranquillité presque inquiétante. Ils ont une perception très négative de l'environnement villageois. Ils semblent subir cette localisation résidentielle. M. est nostalgique de Magny où il a vécu une vingtaine d'années ; s'ils avaient le choix, ils retourneraient à Magny ; cependant, deux contraintes : le logement et le travail, désormais situé à proximité de Nesles. Les déplacements constituent de lourdes contraintes financières, les relations sociales sont assez limitées, plutôt tournées vers la cellule familiale.

Vexin 9 (Nesles-la-Vallée)

Famille de 4 personnes : Mme, 46 ans, professeur des écoles, M. 43 ans, enseignant SES au lycée de Pontoise mais il enseigne aussi dans une école de commerce parisienne. Deux enfants (12 ans et 10 ans). Revenus entre 4000 et 5000 € par mois. Ils habitaient Bezons, et sont venus s'installer en 2003 à Nesles. Ils étaient propriétaires d'une maison individuelle, ont fait l'acquisition d'une maison avec un grand jardin. Ils habitaient un pavillon de banlieue mais ils avaient envie de nature et de calme. Par ailleurs, il y avait des problèmes dans certaines écoles de Bezons. Pour éviter d'y mettre les enfants et comme ils refusaient de les inscrire dans l'enseignement privé (étant fonctionnaires du public, ceci n'était pas pour eux une solution envisageable), ils en ont profité pour déménager. Autrement dit, il s'agissait à la fois de vivre à la campagne et dans un endroit plus privilégié pour les enfants. Bezons semblait aussi bruyant en raison du passage des voitures et de la proximité des voisins. À l'époque, ils cherchaient un lieu pas trop loin de Cergy car M. travaillait à Jouy-le-Moutier. Mme travaille à Parmain (elle a changé l'année du déménagement, elle travaillait auparavant à Bezons) et M., à Pontoise, Paris, et Cergy (université). Ils voulaient un village avec tout ce qui est utile aux enfants quand ils grandissent. Il fallait également des commerces et une activité sociale sur place. Autrement dit, un village, mais pas un lieu-dit dans de la « campagne-campagne ». Ils cherchaient du « rural-urbain ». Nesles était connu de M., qui y avait des collègues. Aujourd'hui, ils souhaiteraient soit habiter Paris pour la proximité, soit le périurbain mais pas la banlieue ! Ils se sont très vite familiarisés avec ce périurbain proche, d'abord parce qu'il s'agissait d'un choix, parce que leur travail était peu distant et parce que l'intégration s'est effectuée par les enfants et l'école. Ils disposent de 2 voitures et d'une moto. Les déplacements ne sont vus ni comme une contrainte, ni comme d'un coût excessif. Pour les activités des enfants, il faut aller à Parmain. Les enfants font de la musique à l'Isle-Adam. Les courses sont faites à l'Isle-Adam. Ils ont de la famille dans l'Oise, dans une ferme. Ils y vont pendant les week-ends d'été et quelques jours pendant les vacances. Ils ont de nombreux amis en région parisienne (Le Plessis-Bouchard, Saint-Germain, carrières, Pontoise, etc.). Ils ont une approche éclatée de la ville et de la métropole (travail à Paris, Cergy ; Paris pour les loisirs et la culture). Un dimanche par mois, ils font une visite à Paris. Quand il fait beau, ils privilégient des ballades en vélo. Ils voient fréquemment des amis, vont au cinéma à Cergy ou à Pontoise. Tout se fait en voiture sauf quand les activités se déroulent au foyer rural. M. fait du tennis une fois par semaine. Les enfants ont des activités sur place le mercredi, à l'Isle Adam, le samedi (rugby). Pontoise est aussi le lieu des activités pour les enfants. Mme fait partie d'une association « La garderie des mômes du Sausseron » qui organise des activités périscolaires et les petites vacances, donc elle connaît assez bien ses voisins. Cette association a embauché une directrice et des animateurs. La sociabilité s'est faite par les enfants. C'est toujours plus simple quand les enfants arrivent petits : on invite les copains et on finit par connaître les parents. Ils sont très bien intégrés dans la vie locale. Le niveau des habitants est assez aisé, cadres supérieurs, avec un fond de vieux résidents, d'anciens agriculteurs. De plus en plus de maisons sont achetées par de jeunes couples avec des enfants. C'est bien pour l'école. Il y a des couples qui travaillent à Paris et viennent habiter ici. Il y a très peu de constructions sur Nesles : la commune fait partie du PNR et il y a des restrictions. La mairie semble un peu débordée par ce renouvellement de population. À Nesles, il y a eu des constructions de logements sociaux en cœur de bourg (réhabilitation d'une ancienne usine-moulin). Sinon, la mairie tend à freiner les initiatives associatives, les demandes des nouveaux périurbains (garderie). Cela inquiète un peu. Néanmoins Mme est très investie dans la vie locale (elle se bat pour obtenir des locaux...) et se montre très au fait des relations habitants/mairie, des associations locales, des fêtes. La fondation d'une famille est présentée comme un grand facteur de changement dans le choix d'une nouvelle résidence et notamment le choix d'habiter une commune périurbaine telle que Nesles.

Vexin 10 (Frémainville)

Couple de retraités, anciens agriculteurs. Mme, 82 ans, et M., 85 ans. Deux enfants de 62 ans (entrepreneur en terrassement) et 42 ans (technicienne en informatique au PNR). Les enfants résident à proximité, Théméricourt pour la fille et Cergy pour le garçon. Revenus estimés : non fournis. Probablement entre 1200 et 1800 € Famille terrienne, originaire de Frémainville. M. a repris l'exploitation de son père qui lui même l'avait reprise de son père. Ils sont propriétaires de la maison et d'une partie des terres. Il est né à Frémainville. Son mode de vie a toujours été basé sur le travail de la terre. Il n'a aucun intérêt particulier pour la ville. Du fait de son activité professionnelle, il n'a jamais envisagé d'y résider. Il exerce encore une activité sur certaines de ses terres. L'idéal de mode de vie est lié au métier. Le fort ancrage local est à rattacher à son histoire familiale. Il apprécie la campagne. Les enfants résident à proximité mais n'exercent plus dans l'agriculture. Ils veulent conserver une vie simple, à la campagne. Ils ne souhaitent qu'une chose, rester dans ce village et sur leurs terres. M. est né ici, a grandi ici et y a vécu toute sa période d'activité professionnelle. Il ne peut faire de comparaison avec autre chose. Ils ont 2 voitures. Ils ne prennent pas le bus : peu de disponibilités d'ailleurs à Frémainville (seulement le matin et le soir). S'ils se déplacent encore en voiture, une partie des déplacements administratifs sont assurés par leurs enfants. Ils vont à Meulan pour les courses, Cergy pour les démarches administratives (la banque, les assurances). Pour acheter du pain, à Hardricourt, ce sont les voisins qui leur apportent. Paris ne représente rien de particulier, pas de pratiques spécifiques dans cette direction, ni aujourd'hui, ni précédemment. Ils se déplacent peu et cherchent à éviter les heures de pointe. Depuis qu'ils sont retraités, ils ont beaucoup de temps libre qu'ils passent à regarder la télévision. Ils vont parfois marcher dans le village pour changer d'air. Auparavant, ils utilisaient beaucoup la voiture pour aller au cinéma, au restaurant ou pour partir en Normandie. Auparavant, ils participaient à la fête communale, à l'association « Foyer rural », aux activités culturelles du village et connaissaient tous ses voisins. Maintenant, avec la nouvelle technologie, c'est aux jeunes du village d'organiser et de participer. M. a de la famille dans le village qui semble avoir perdu à ses yeux un peu de sa convivialité. Maintenant, il y a beaucoup de gens qui viennent d'un peu partout, de Paris ou de la banlieue parisienne. Les loyers sont moins chers qu'en ville et le cadre de vie est meilleur dans la campagne. Ils ont des voisins proches et de bonnes relations avec eux. Frémainville autrefois, c'était un village, tout le monde connaissait tout le monde. Ils ont encore des cousins dans le village. La population de Frémainville connaît un profond renouvellement. Les nouveaux habitants veulent tout changer dans le village. D'où le ressenti de tensions et de conflits. L'enracinement local est fort en relation avec l'agriculture. Ne souhaitent pas changer leurs pratiques et leur mode de vie, lié à l'âge. Ils observent les transformations progressives de la campagne. Ils ne fréquentent plus la ville sauf en cas de nécessité.

Vexin 11 (Frémainville)

Famille. Mme, sage femme de 42 ans, M. ingénieur conseiller en informatique, 42 ans. Trois enfants (17 ans, lycéen à Cergy-St-Christophe ; 15 ans, au collège de Vigny ; 13 ans, au collège de Vigny). Frémainville a été choisi en commun, en 2004. Ils résidaient précédemment à Saint-Ouen-l'Aumône (dans une maison individuelle, en locatif privé). Ils ont choisi de s'installer à la campagne et souhaitaient être propriétaires. M. travaillait alors à Cergy et ils voulaient vivre dans un village avec une école et un collège à proximité. Frémainville offrait l'avantage du calme et était bien situé par rapport à leurs lieux respectifs de travail de l'époque (Cergy et Gisors). Lors de leur prospection, ils ont visité à Grisy-les-Plâtres, à Marines. Ils souhaitaient s'installer dans le Vexin. Mme travaille à Gisors, M. à Levallois-Perret, mais il est amené à se déplacer régulièrement pour son travail. Les enfants prennent le bus scolaire pour le collège et le bus régulier pour le lycée. Ils souhaitaient une

grande maison, au calme, dans un village bien situé par rapport aux lieux de travail, avec école et collège à proximité, avec aussi, dans l'idéal quelques commerces. Le lieu était pratique par rapport au travail, notamment de M. (Cergy à l'époque). L'idéal est défini comme la campagne proche du lieu de travail, l'accès à la propriété. Avoir une grande maison dans le Vexin semblait aussi un désir du couple, plus que le choix d'une commune précise. Ils sont très dépendants de la voiture, tous les déplacements prennent du temps. Ce sont les petits commerces qui font le plus défaut. Ils ont tendance à faire leurs achats sur internet pour les grosses courses, M. passe les récupérer lorsqu'il revient de son travail. Ils évitent de prendre la voiture pour aller chercher du pain. Ils cherchent à optimiser leurs déplacements. Ceci les change de Saint-Ouen-l'Aumône où beaucoup de courses se faisaient à pied, à proximité (le marché était proche). Ils n'avaient aucune attache particulière à Frémenville, ni famille, ni amis. Ils disposent de 2 véhicules. C'est indispensable : les bus sont trop irréguliers. Ils ne vont pas à Paris. Leur rapport à la ville a changé. À Saint-Ouen-l'Aumône, ville dense et bien connectée, il était plus facile d'y avoir accès. Afin de minimiser les déplacements, Mme profite de son activité professionnelle à Gisors pour y faire des courses. Elle ne travaille qu'une journée par semaine. Ils vont parfois à Meulan ou Hardricourt pour les courses, à Seraincourt pour la boulangerie, à Aavernes pour la boucherie, à Vigny pour certains loisirs des enfants, à Gisors pour le travail. M. travaille à Levallois : il s'y rend en voiture. Cergy reste un pôle des pratiques : administrations, loisirs spectacles, banque ou garage ... L'inconvénient à Frémenville, c'est l'éloignement des commerces, des services, des activités de loisirs (cinéma, théâtre). Mme profite de son temps libre (elle ne travaille qu'une journée par semaine) pour faire beaucoup de jardinage. Les enfants voient leurs copains, ils font de la musique à Vigny. Ils vont parfois au cinéma à Cergy. Les enfants utilisent parfois leur vélo pour leurs activités (son fils pour le karaté par ex.). Ils ne se déplacent pas trop le week-end, sauf pour des spectacles. Ils fréquentent leurs voisins, se sont fait des amis avec le temps car ils ne connaissaient personne à leur arrivée. Ils font partie de l'association « Foyer rural », qui organise des activités culturelles, sportives et ludiques pour les jeunes et les moins jeunes. Ceci a contribué à créer un réseau de connaissances. Ils ont un fort désir d'intégration et d'établir des relations : Mme évoque le nécessaire effort pour aller vers les autres, en ayant une vision d'une sociabilité rurale plus importante qu'en ville. Ils sont investis dans les réseaux associatifs locaux. Le cadre de vie est agréable à Frémenville. Ils apprécient la nature, la proximité de la forêt. Il faut juste davantage de transports en commun pour les jeunes. De bonnes relations avec le voisinage proche, mais des conflits à cause de la municipalité. Trop peu de commerces dans le village. Un sentiment d'éloignement des commerces et services. Des déplacements jugés contraignants. On pourrait les qualifier de périurbains en cours d'apprentissage, avec notamment, des changements dans la gestion des déplacements.

Vexin 12 (Frémenville)

Famille de 5 personnes. Mme, 41 ans, M, 41 ans et 3 enfants : 21 ans, en école d'ostéopathie à Cergy ; 20 ans, études de STAPS à Nanterre et 13 ans, au collège de Vigny. Revenus de plus de 4500 € Ils habitaient auparavant un appartement au centre de Paris (6^{ème} arrondissement). Ils ont déménagé pour une grande maison après la naissance du 3^{ème} enfant. Ils souhaitaient un cadre agréable. Ils sont propriétaires depuis 1997. Ils disposent d'un grand jardin et d'un bon cadre de vie. Ils ont trouvé en se promenant à Vigny. Mme travaille comme infirmière au collège de Vigny et M. aux assurances Generali, à Saint-Denis. Auparavant, il se rendait à son travail en transport en commun ; après 1997, il a demandé à décaler ses horaires pour venir en voiture. On ne peut pas faire de co-voiturage depuis Frémenville. Chacun a ses horaires. Ici, beaucoup de temps est perdu dans les déplacements. M. estime qu'il fait environ 100 kms par jour. La priorité était une grande maison dans un cadre agréable et naturel, loin du stress de Paris, proche d'une gare pour le travail. Leur mode de vie a changé

radicalement en quittant Paris. Aujourd'hui le moindre déplacement est assez contraignant, par exemple il faut une demi-heure de voiture pour se rendre à Meulan. Les déplacements sont devenus indispensables et plus coûteux. L'absence de commerces de proximité ne facilite pas les choses. Dans le village, il n'y a qu'une école et une garderie. Vivre en ville est de plus en plus cher, ce qui incite les gens à s'installer en périphérie où les déplacements deviennent contraignants. Ils n'ont pas eu de problèmes d'intégration dans le village. Ils disposent de 3 voitures neuves. À Paris ils n'en avaient pas car cela coûtait trop cher en stationnement et le métro suffisait. À Frémenville, les voitures deviennent indispensables. Il s'agit de la contrepartie à vivre dans un village. La question des transports n'y est pas traitée de la même manière qu'en ville. Les enfants prennent le bus pour se rendre à l'école. Mme et les enfants ont un espace de vie moins éclaté et moins élargi que M. qui travaille à Saint-Denis. Les courses sont faites à Hardricourt. Le cinéma ou le théâtre, les services (administration, banque) sont fréquentés à Cergy ou à Conflans. Ils se rendent parfois à Paris, pour des activités culturelles ou des expositions. Le pôle le plus proche pour eux est Cergy. Ils n'ont pas de famille à proximité. Ceci limite les déplacements. M., qui estime avoir peu de temps libre, s'occupe du jardin, Mme a des activités sportives (gymnastique) dans le village. Les enfants aussi (peinture, danse classique, judo). Pour le cinéma, ils vont à Cergy ou Conflans-Sainte-Honorine. Ils s'investissent dans le milieu associatif, le « Foyer rural ». Ils participent un peu à la vie locale. Il manque des commerces de proximité à Frémenville. Même pour le pain, il faut aller à Seraincourt ou à Vigny. L'avantage est de vivre au calme, dans un cadre de vie agréable, d'avoir une maison à son goût. La forêt est à proximité. Leur mode de vie est beaucoup plus agréable qu'à Paris. Ils ont de bonnes relations avec leurs voisins proches. Au village, il y a 20 % d'ouvriers. Sur 170 foyers, il y a 20 locataires. La population a plus de la quarantaine généralement. La vie locale a été assez conflictuelle parce que les anciens habitants du village ne veulent pas que les choses changent. Cela commence à se stabiliser. Ils se sentent appartenir à ce village. Ils ont une pratique de la ville moins fréquente mais M. continue de travailler à Saint-Denis. Ils ont apprivoisé le périurbain tout en soulignant les changements majeurs de pratiques, notamment liés aux déplacements.

Vexin 13 (Frémenville)

Famille de 4 personnes. M., 56 ans ; Mme., 55 ans, 2 enfants de 18 (lycéen, fils de Mme) et 11 ans (école primaire). Les revenus estimés sont entre 1800 et 3000 €. M. a habité à Maisons-Laffitte, puis à Éragny où il a effectué plusieurs mandats à la mairie. Mme vient de Frémenville. Elle souhaitait revenir sur le village et y rester. Ils ont trouvé leur maison par hasard et ont négocié sans intermédiaires. Ils voulaient quitter le stress de la ville et vivre dans un environnement naturel, avoir une maison selon leur goût. Ils sont venus s'y installer en 1999. M. est au chômage, il travaillait à Fresnes dans les pièces détachées d'automobile (il a une formation initiale d'éducateur spécialisé). Il a cessé de travailler en 2008. Mme travaille dans une banque à Paris. Ils recherchaient la vie dans un village, avec une grande maison, de type ferme. Là où ils résident, les maisons sont assez proches les unes des autres. Il est nécessaire qu'il y ait des équipements scolaires. Ils préfèrent vivre dans un village en périphérie, s'éloigner le plus possible de la ville, être à côté d'une forêt. Ils désiraient être propriétaires et avoir une maison à leur goût. Ils désirent trouver une vieille ferme. Initialement M. ne connaissait personne dans le village, sinon la famille de sa femme qui y a des attaches. Il s'est inscrit au Foyer rural et a lancé l'activité théâtre. Ceci lui a permis de faire de nombreuses connaissances. Il évoque la réduction du coût du déplacement pour lui (au chômage) par rapport à son ancien lieu de résidence. Ils disposent de 2 véhicules. Lorsqu'il travaillait, il utilisait la voiture. Sa compagne prend la voiture jusqu'à Cergy, puis le RER jusqu'à Paris. Pour les jeunes, n'ayant pas encore le permis, c'est contraignant. Ils utilisent beaucoup internet pour les courses et se font livrer. Sinon, ils vont à

Hardricourt, à Meulan, ou à Magny, mais ils n'ont pas toujours envie de prendre la voiture. Quand ils vont à Paris, ils utilisent le RER à cause des problèmes d'embouteillage. Le frère de M. habite à Montreuil. Ils s'y rendent parfois le weekend. Ses parents sont à Paris. Les loisirs sont à Frémainville (club Théâtre). L'aîné fait du foot à Vigny où il faut l'emmener car il n'a pas de voiture. Sa compagne est par ailleurs professeur de Tai Chi à Frémainville, à la Chapelle-en-Vexin et à Chars. Ils vont parfois à Paris pour le théâtre. Le week-end, ils prennent rarement la voiture, sauf pour aller en famille en banlieue. Les loisirs centrés sur la commune. La participation à la vie locale passe par le Foyer rural où M. a lancé les activités théâtre. Sa compagne s'y investit également (elle a créé le Tai-Chi). Ceci leur a permis d'établir un solide réseau de connaissances. M. participe au bureau de l'association des foyers ruraux. Ceci contribue à renforcer sa sociabilité. M. a été élu à Éragny sur Oise : fort activisme et investissement local dans les réseaux. Côté environnement, le lieu leur convient parfaitement : espaces verts, cadre de vie agréable, calme. Tout le monde se connaît, il y a de bonnes relations entre les gens du village. Pour les personnes âgées, ce n'est pas très évident. Il faut aller faire ses courses à Meulan. Frémainville est très mal relié, un bus le matin, un bus le soir. Ceci dit, ils peuvent faire appel à un petit bus qui vient les chercher. Pour les jeunes sans permis de conduire, résider ici est très contraignant. Ils se retrouvent coincés, en particulier le week-end. Le village devient par ailleurs un village dortoir. Il y a deux populations à Frémainville. Des personnes âgées, originaires du village et des jeunes couples de 30 à 45 ans, avec des jeunes enfants. Il y a déjà une classe qui a fermé : on prévoit de nouveaux logements dans le village pour attirer de nouveaux ménages (certains sont contre ces nouvelles constructions). M. a l'impression que les gens se referment sur eux-mêmes. Il y a des conflits à la mairie qui peuvent avoir des répercussions sur le village. Il reconnaît que les déplacements sont plus contraignants que dans leur ancien lieu de résidence, mais il est prêt à accepter cette contrainte en raison de sa préférence pour le calme et la nature : il valorise le cadre rural.

Vexin 14 (Frémainville)

Femme seule, retraitée, 79 ans. Mari décédé, 2 enfants de 56 ans (infirmière, vivant en Normandie) et de 50 ans (gérant d'une entreprise de maçonnerie à Avernès, Vexin). Des revenus inférieurs à 1200 € Ils habitaient en Normandie à Brouay (entre Caen et Bayeux) avant de s'installer à Frémainville en 1974, à la suite d'une annonce indiquant qu'un propriétaire de ferme cherchait un chef de culture expérimenté. Le choix de Frémainville résultait d'une opportunité professionnelle pour l'époux. Ils ne connaissaient pas la région au préalable. Pour se loger, ils bénéficiaient ainsi d'une location pour un prix très modéré. Mme réside toujours dans ce logement en tant que locataire. Retraitée, elle a travaillé dans une ferme en Normandie jusqu'en 1974, depuis, elle est sans activité. Ils souhaitaient conserver leur mode de vie rural et n'ont pas changé de mode de vie en s'installant à Frémainville, son mari travaillant dans une ferme. À Brouay, il n'y avait rien, il était nécessaire de prendre la voiture pour les courses, les démarches administratives. La situation à Frémainville présentait donc des similitudes. Elle dispose d'un véhicule qu'elle ne peut utiliser mais qui sert parfois à ses voisins pour aller faire des courses. Elle dépend de ses voisins ou de son fils pour les courses (à la boulangerie de Seraincourt, à la boucherie à Meulan ou parfois à Magny etc.). Elle ne peut pas se déplacer (manque de transport et faible mobilité liée à la maladie) et est donc dans une grande dépendance. Ceci constitue un énorme problème dans ces petits villages. Il y a bien de rares bus, mais ceux-ci ne sont pas pratiques, même ses voisins plus jeunes ne les utilisent pas. Elle ne connaît pas le mode de vie en ville, mais d'après les gens qui y ont vécu, ce n'est pas le mode de vie qui convient. Elle n'a appréhendé la ville que par le biais des courses ou des démarches administratives. Elle se rend parfois avec son fils à Cergy pour la banque ou les assurances. Elle constate les embouteillages sur l'A 15, surtout le matin. Elle va à Paris une fois par an, au moment des fêtes. Son fils l'emmène parfois chez le médecin. Elle se rend tous les

3 – 4 mois chez sa fille en Normandie. Par contre, cette dernière n'a guère le temps de lui rendre visite en raison de son activité professionnelle. Trois villes dans son espace de vie : Hardricourt, Meulan, Cergy. Le weekend, son fils et ses petits enfants viennent lui rendre visite. S'occuper de son chat, papoter avec la voisine ou regarder la télé constituent certaines de ses occupations. Elle apprécie les fêtes du village qui ont lieu 2 fois par an. Dans le passé elle a participé à l'association « Foyer rural ». Elle a un très bon voisinage, se sent entourée comme dans une famille. Sa perception des citadins et de la ville lui fait dire qu'elle ne serait pas bien en ville. Une certaine urbanophobie et un attachement à la campagne (image du calme, de la verdure...) la caractérisent. Des formes d'entraide se mettent en place. Elle apprécie la campagne, pour vivre tranquillement. Le cadre de vie est meilleur dans un village. Mme est d'origine italienne, ce petit village lui rappelle par certains aspects le village de son enfance calme, au cadre de vie agréable. Elle a l'impression que les gens viennent de plus en plus de Paris pour vivre à la campagne parce que la vie est plus chère en ville, ce n'est pas seulement par rapport au cadre de vie. Des jeunes viennent s'installer ; elle manifeste un fort attachement à son environnement, à sa maison, à son jardin.

Vexin 15 (Frémenville)

Couple de retraités (Mme, 67 ans ; M., 72 ans). Une fille de 40 ans, enseignante en mathématiques, vit à Vigny (Vexin) avec ses enfants. Revenus entre 1800 et 3000 € Ils résidaient, en tant que locataires, à Rueil-Malmaison (92), dans un bâtiment du centre-ville, à côté de la gare. Tout était à proximité (magasins, administrations, santé, transports). Ils recherchaient un cadre de vie agréable, une maison avec un beau jardin, plus d'espace dans la maison, moins de bruit. Le fait déclenchant a été la proposition de vente du logement par leur ancien propriétaire. Le choix du lieu de résidence est le fait du hasard (opportunité de terrain). Ils ont fait acquisition d'un terrain, après avoir négocié l'endroit (M. travaillait dans le BTP, cela a facilité les choses), puis ils ont fait construire. Cela a été à Frémenville mais en fonction des opportunités, la localisation aurait tout aussi bien pu être au sud ou à l'est de Paris. Ils ont choisi les plans de la maison que M. a ensuite pu construire lui-même. Ils sont propriétaires de cette maison depuis 1971. M. travaillait comme conducteur de travaux, il n'avait pas de site fixe, ses bureaux étaient à Rueil même, et ses chantiers, le plus souvent dans la région parisienne. Mme travaillait à la maison (garde de 2 enfants), elle a continué à le faire, à Frémenville. Ce village représente un cadre de vie idéal, sur le plan social comme environnemental, ils ont atteint leur idéal de propriété liée à la construction d'une maison à leur goût. M. avait bien conscience que Frémenville n'était pas accessible en transports en commun. Les déplacements étaient toutefois plus faciles et moins coûteux à l'époque. Le cadre de vie était agréable et apaisant, avec accès à une maison environ 4 fois plus grande que dans leur ancien lieu de vie (au centre ville de Rueil). Les gens étaient aimables et les relations bonnes avec eux. Ils avaient choisi de s'éloigner de la ville pour accéder à un cadre de vie plus agréable pour eux et leur enfant. Cela présentait des inconvénients sur le plan de l'accès à certains services, mais résultait d'une hiérarchie dans les priorités. Dans le village, il n'y a plus aucun commerce, auparavant il y avait au moins des commerces ambulants (pour le pain, le poisson). Ils ont une voiture, qu'ils utilisent quasiment tous les jours en semaine mais ils évitent de s'en servir le weekend. Leurs mobilités sont calquées sur l'évitement des embouteillages. Ils vont à Meulan ou Hardricourt pour les courses, Cergy pour les démarches administratives, le restaurant, le théâtre, la banque, les assurances, le médecin. Ils évitent de se déplacer le week-end pour laisser la voie libre à ceux qui travaillent en semaine. Il leur arrive de partir plus loin, pour cela, ils se rendent à Paris et prennent le train. La famille de Mme est en région parisienne, celle de M., en partie en Tunisie. M. n'a aucune attirance pour la ville, aime la campagne. Depuis la retraite, les pratiques ont changé : il se rend plus à Meulan qu'à Cergy. Il y a toujours quelque chose à faire à la maison :

bricolage, jardin (5 fois par semaine). Le week-end, ils restent à la maison et attendent les petits-enfants. Leurs activités de loisir sont centrées sur le domicile. Avant la retraite, M. participait à l'association du Foyer rural. Il a ensuite laissé sa place aux jeunes. Il maintient depuis longtemps de très bonnes relations avec ses voisins. Les relations avec les habitants du village passent aussi par la garde d'enfants (fréquent). Frémainville leur convient. Ils ne souhaitent quitter ni leur maison, ni le village. Les relations sont très bonnes avec leurs voisins. En plus de 40 ans, ils ont pu tisser un réseau d'amis. Maintenant, les gens s'éloignent du centre ville pour trouver un cadre de vie meilleur et des opportunités immobilières. Les mobilités en ville et en campagne diffèrent fortement. À Frémainville, les populations sont mélangées (beaucoup de retraités et aussi de jeunes couples qui s'installent). Il y a essentiellement des familles françaises.

Vexin 16 (Frémainville)

Famille : Mme, 46 ans ; M. 53 ans ; deux enfants (14 et 11 ans, au collège). Revenus : entre 3000 et 4500 € Ils habitaient précédemment à Hauville, dans l'Eure. Cela leur faisait des temps de déplacement très longs, sachant que Mme travaillait déjà à Roissy. Elle est née à Frémainville et ses parents y demeurent, mais la décision a été commune. Ils adorent le cadre de ce village et ont choisi d'y acheter une maison en 2001. Sa mère les a aidés à trouver des occasions intéressantes sur place. Mme est contrôleur qualité à l'aéroport CDG de Roissy, M. est professeur de sport, au ministère, à Paris. Ils souhaitaient conserver le même cadre de vie tout se rapprochant de leurs lieux respectifs de travail. Frémainville leur offre un environnement agréable et naturel. Ils ont une ferme à proximité, des chevaux et des chiens. L'éloignement de la ville associé à un environnement rural où les activités extérieures semblent importantes. Ils connaissaient déjà ce type de commune. Les déplacements en voiture y sont longs et très contraignants. Ils ont choisi une commune rurale plus proche et Mme s'est dans le même temps rapproché de ses parents. Ils savaient bien que la question des transports n'y était pas traitée comme en ville. Ils disposent de 2 véhicules. Mme travaille 3 jours par semaine et avec des horaires décalés. Même si le temps de déplacement est long, la contrainte est moins forte que quand ils habitaient à Hauville. Lors de ses périodes de travail, elle devait rester dormir chez ses parents à Frémainville. M. prend sa voiture jusqu'à Cergy, puis le RER. Compte tenu de l'évolution du prix de l'essence, les déplacements deviennent plus onéreux. Les transports en commun ne sont pas utilisés (d'ailleurs, M. ignore tout des horaires). Les déplacements quoique décalés, sont perçus comme assez contraignants, notamment pour leur coût et le temps passé en voiture pour Mme. Leurs activités professionnelles sont liées à la ville : Roissy et Paris. Pour les courses, ils vont à Meulan ou Hardricourt. Pour les démarches administratives, la banque, les assurances, à Cergy. Auparavant, à Hauville, la ville la plus proche était Rouen, maintenant, c'est Cergy. La belle famille est en Normandie. Ils les visitent parfois. Le Foyer rural offre des activités intéressantes pour les enfants. Ils vont à Cergy, pour le cinéma, le théâtre. Le week-end, ils ne se déplacent pas, restent avec leurs enfants. Mme fait du cheval. Le fils pratique le judo et fait de la guitare dans le village. La fille fait de la danse et du dessin. Les activités étant à proximité, les enfants y vont dès qu'ils sont rentrés de l'école. La famille participe aux fêtes du village, 2 fois par an. Ils prennent du temps pour le jardinage (3 fois par semaine). Ils font parfois des sorties à Paris, environ 2 fois par an. Comme Mme est née ici, elle connaît beaucoup de monde dans le village. Les sociabilités amicales et de voisinage semblent développées y compris en raison de l'ancrage familial (les parents sont ici). Certains habitants choisissent Frémainville en raison du coût de l'immobilier. Les prix sont moins chers qu'en ville. Mais la vie à la campagne ne leur convient pas nécessairement. Ils ont plus de difficultés pour s'intégrer. Toutefois, ce sont souvent les nouveaux arrivants qui proposent de nouvelles activités. Pour vivre à la campagne, il faut l'aimer. Pour eux, tout va bien dans le village. Le fait que les parents de Mme soient

d'anciens habitants du village facilite également les choses. Parmi la population résidente, ils estiment qu'il y a 70 % d'habitants français et 50 % de populations jeunes (moins de 40 ans). Il s'agit bien ici d'un choix affirmé pour le rural qui était préalablement bien connu.

Vexin 17 (Frémainville)

Couple à la retraite (Mme : 74 ans ; M. : 79 ans). Ils ont eu 3 enfants (52 ans : fonctionnaire dans une banque, à Cergy ; 45 ans : enseignante dans un collège à Cergy-le-Haut ; 42 ans : ingénieur en mécanique, à Éragny). Revenus mensuels, entre 1200 et 1800 € Avant de venir en France, en 1953, M. vivait en Italie (Riace, un bourg rural). Il est venu en France parce qu'à l'époque existait une forte demande dans le BTP. Ils ont ensuite été locataires puis ont acheté une maison à Frémainville en 1970. M. a participé à la construction de plusieurs pavillons à Frémainville, c'est ainsi qu'il a connu le village. Il a d'abord été locataire, puis comme le village lui plaisait beaucoup, il n'a pas voulu le quitter, et il a d'abord trouvé une maison en location. Ils y sont restés pendant 17 ans avant d'en devenir propriétaires. À l'époque, M. travaillait à Cergy. Mme a travaillé quelques années comme auxiliaire de vie, quand elle résidait chez ses parents à Saint-Germain-en-Laye, puis s'est arrêtée pour élever leurs enfants. M. était maçon dans une entreprise à Cergy. Il est à la retraite depuis 1992. Leur actuel lieu de résidence correspond à leur idéal de mode de vie. M. souhaite se sentir à la campagne. Après avoir longtemps vécu à la campagne, il sait que la ville n'est pas pour lui. La campagne, c'est pour ceux qui savent vivre, regarder autour d'eux. Vivre à Frémainville, c'est exactement comme dans son village en Italie, au calme, un cadre de vie agréable. M. a vécu dans un petit village en Italie (Riace, près de Catanzaro, au sud de l'Italie). Il s'agissait d'une campagne paisible, préservée. Son père y avait une propriété. Le village aujourd'hui accessible en voiture ne l'était pas à l'époque. Le goût pour la campagne provient peut-être de ses expériences de jeunesse. Ceux qui décident de vivre à la campagne doivent savoir que le problème des transports est omniprésent, surtout pour ceux qui travaillent loin. Ils disposent d'un véhicule. La voiture est indispensable pour tous les déplacements. Il y a bien des bus entre 5h 45 et 7h 45, mais après plus rien. La voiture permet aussi une liberté que l'on n'a pas avec les transports en commun, même si ces derniers s'avèrent plus économiques. Ils se rendent à Cergy, pour des démarches administratives (préfecture, banque,...). M. va tous les 3 mois à Paris avec ses petits-enfants pour une sortie. Pour les courses légères, ils vont à Seraincourt, sinon, pour celles qui sont plus importantes à Hardricourt ou Meulan (pour le médecin également), parfois Magny-en-Vexin. Ils évitent de faire trop de déplacements. Ils ont beaucoup de temps libre depuis la retraite, ils jardinent ou sortent se promener dans le village. Les enfants et les petits-enfants viennent le week-end. Le week-end, on préfère éviter les embouteillages. Les activités sont centrées sur le domicile. M. a aidé des gens à construire leur maison. Avant sa retraite, il s'impliquait dans le Foyer rural, depuis, il a laissé la place aux jeunes. Il assiste aux fêtes du village (2 fois par an). Mais il ne semble pas avoir de connaissances très nombreuses dans le village. La vie est actuellement un peu tendue dans le village entre les nouveaux habitants et les anciens. Les nouveaux veulent changer les habitudes, mais eux ne souhaitent pas qu'on dérange leur tranquillité. L'environnement naturel est toujours agréable, mais côté social, cela s'est un peu dégradé. Les nouveaux habitants viennent de la ville et ne savent pas ce qu'est la campagne. Parmi les changements dans le village, l'association des foyers ruraux s'occupe de beaucoup d'activités pour les enfants.

Vexin 18 (Frémainville)

Couple retraité (Mme, 62 ans ; M., 61 ans). Un enfant (35 ans), résidant à Meulan. Revenus moyens supérieurs à 4500 € Ils habitaient à Éragny où M. a effectué plusieurs mandats au conseil municipal, puis ont acheté en 1997 à Frémainville. Ils souhaitaient un cadre de vie plus agréable, dans un village.

Ils ont vendu leur maison et acheté un terrain, puis ont fait construire une maison selon leur goût et trouvé un mode de vie plus agréable. La commune a également été choisie parce qu'aucune départementale n'y passe. Elle est ainsi plus calme. Le choix a été commun. M. était ingénieur en informatique (Cergy-Préfecture). Il a obtenu cette affectation à la suite du déménagement de 1997. Mme travaillait comme secrétaire de mairie à Maurecourt (78). Actuellement, M. est élu au conseil municipal. Mme quant à elle est élue à la Communauté de communes 3 vallées du Vexin. Ils souhaitent vivre dans un environnement naturel, avoir leur propre maison correspondant à leur mode de vie et à leurs goûts, quitter la ville, qui ne répondait plus à leur idéal, notamment à la recherche d'un environnement vert et sans stress (associé à la ville). Ils cherchaient des espaces verts, un parc naturel, un cadre de vie agréable, le calme, mais ils souhaitent également rester à proximité des petits-enfants qui sont à Meulan. Ils ont fait le choix de vivre dans un village, associé à un cadre naturel et agréable. Ils savaient que la question des transports ne serait pas traitée comme en ville. L'autre difficulté réside dans l'absence de commerces. Pour trouver une boulangerie ou un petit magasin, il faut aller à Seraincourt ou à Vigny. Ici 90 % des personnes utilisent leur voiture. Ils ont habité Éragny et soulignent que leurs pratiques et leur mobilité n'ont pas changé avec l'installation dans le nouveau lieu de résidence (mêmes activités). Ils disposent de 2 voitures. La voiture est indispensable pour tous les déplacements, le co-voiturage professionnel est très difficile du fait de la diversité des horaires. Il n'y a plus de parking de dissuasion à Cergy, pour inciter à laisser la voiture et à prendre le train. Tout est devenu payant, alors que le parking a été subventionné par la région. Le bus serait une solution alternative. Ils sont confortables, mais le problème est leur fréquence. Ils ont une bonne connaissance de l'ensemble des ressources et aménagements disponibles. Pour les courses ils fréquentent Hardricourt ou Meulan. Il est assez aisé de se rendre à Paris, à condition de ne pas y aller en voiture. Ils vont à la piscine, au restaurant et au théâtre à Cergy, au cinéma à Cergy ou Conflans, à Paris pour des activités culturelles (expositions, colloques, débats). Le week-end, ils ne se déplacent pas, ils restent avec les petits-enfants. Ils s'occupent beaucoup des petits-enfants : les font travailler, les emmènent aux activités (sport, dessin, piano, bibliothèque dans un périmètre local). Ils s'occupent du jardin (3 fois par semaine). Leurs activités culturelles élargissent l'espace des pratiques territoriales : ils se rendent à Paris pour des activités culturelles ; au cinéma à Conflans mais si les déplacements semblent nombreux en semaine, ils sont restreints durant le week-end. Ils ont contribué à l'aménagement d'un étage à la mairie comme espace de lecture et de détente pour les enfants. Ils regrettent d'être dans un village rural où les gens ne participent pas. Ils ont une association dans le village pour les enfants. Ils partent du principe qu'en faisant le maximum pour les enfants, on arrivera à une certaine culture, ils font du théâtre, organisent des fêtes pour rassembler les habitants. Pour la première fois, ils ont fait des expositions de peintures d'enfants à la mairie. M. est membre de l'association le Foyer rural et s'y montre actif. Un fort désir d'investissement dans la vie publique et les relations sociales. La vision du village et de ses sociabilités est très positive (on se connaît tous, c'est comme un immeuble) et entraîne un certain regret qu'il n'y ait pas davantage d'échanges avec certains habitants plus réservés. L'intégration se fait également via des activités à l'école. M. est élu local. Ici tout le monde connaît tout le monde. Ils ont de bonnes relations avec les gens du village. Ils aimeraient bien avoir un quartier où les gens ont plus de sociabilité. On peut dire que plus d'1/3 des gens du village sont réservés et ne souhaitent pas qu'il y ait des projets ou des moyens de transport pour ne pas déranger leur tranquillité. La population tend à s'installer de plus en plus loin des villes en raison du prix des logements. Ils ne sont pas sans rappeler la figure de l'aventurier du quotidien, ici militant du périurbain.

Vexin 19 (Frémenville)

Famille ; (Mme: 50 ans ; M. : 56 ans), trois enfants (22 ans, ingénieur, résidant à Versailles ; 21 ans, bac pro et 16 ans, au lycée). Revenus moyens disponibles : entre 3000 et 4500 € Préalablement locataires dans le parc privé dans le centre-ville de Sannois (95). Ils ont fait l'acquisition d'une vieille maison en 1987. Les loyers devenaient trop chers dans la proche périphérie. Ils recherchaient par ailleurs un cadre de vie meilleur et plus apaisant. Au moment de l'acquisition M. travaillait au centre de tri de la Poste (à Saint-Ouen-l'Aumône) et Mme était professeur de danse vacataire. Tous deux souhaitaient faire ce choix. Ils ont trouvé par hasard. Mme est professeur des écoles à Herblay (95), M. est employé à la Poste (Cergy). Il est cependant amené à se déplacer dans le département en raison de responsabilités syndicales. Frémenville représente un idéal actuellement par son environnement naturel, c'est un endroit calme et apaisant. Il y a à proximité des ensembles boisés propices à la détente. Sannois était très bien relié par les transports en commun. À Frémenville, cela devient un véritable inconvénient vivement ressenti. Très peu de bus en période scolaire, rien pendant les vacances. À Frémenville, il n'y a ni magasins, ni équipements commerciaux. Ils savaient que les voitures seraient indispensables. En hiver, il peut arriver que Frémenville se retrouve complètement bloqué (ainsi en décembre 2010). Mais les inconvénients de l'isolement et du manque de services sont contrebalancés par le calme et surtout la taille plus grande du logement. Ils disposent de deux véhicules. Il s'agit d'assurer les déplacements pour le travail, les courses, mais également de récupérer les enfants non motorisés. Leurs demandes deviennent croissantes. Quand les enfants veulent sortir, il faut les conduire à Cergy-le-Haut. À moyen terme, ceci devrait s'arranger car les deux plus jeunes deviendront plus autonomes. Ils ne font pas de covoiturage avec des habitants car chacun a ses propres horaires et pratiques. Les enfants ont des cartes de transport : utilisation des réseaux. Pour les courses, ils vont à Hardricourt dans les Yvelines ou Meulan, pour le pain à Seraincourt, pour les loisirs (cinéma, théâtre) et les démarches administratives à Cergy. Il y a une salle polyvalente pour le sport à proximité. Mme est inscrite à la salle de gymnastique. M. écoute de la musique. Les enfants vont à l'école de musique à Vigny. Ils ont de la famille à Auvers-sur-Oise. Les activités de loisirs sont donc centrées sur un espace proche. Ils ont peu de temps à consacrer à la vie collective locale. M. participe une journée par an à la brocante de l'association Foyer rural. Ils participaient davantage, par du bénévolat, quand les enfants étaient à l'école. Ils vont encore aux 2 fêtes du village, mais participent à moins de choses. C'est l'école qui semble jouer le rôle déterminant dans la construction des relations et des sociabilités locales. Des liens d'amitié durables se sont créés au sein du village, notamment avec les voisins, et ce même après que les enfants ont quitté l'école. Ils habitent la commune depuis 24 ans et l'école a joué un rôle important pour créer des relations entre les gens du village. Les amitiés constituées à cette période se sont maintenues par la suite. L'immobilier devient de plus en plus cher dans le quartier, donc forcément des populations plus aisées, dont des jeunes couples, viennent s'installer. Il faut plus de moyens qu'avant pour vivre à la campagne. Les dépenses en essence deviennent un problème dans ces communes mal reliées par les transports en commun. Il est par ailleurs nécessaire d'avoir des voitures en bon état. Frémenville n'offre aucun service de proximité sinon l'école, la garderie et une cantine qui va probablement disparaître, une des classes (de 3 à 2) a été fermée l'année précédente. Il y a parfois des conflits dans le village, l'année 2010 a été assez animée. Il est parfois difficile de saisir les causes de ces tensions.

Vexin 20 (Chars)

Famille de 4 personnes (Mme, 31 ans ; M. ,37 ans) et deux enfants : 2 ans et 5 ans (école maternelle de Chars). Revenus mensuels : plus de 4500 € Ils résidaient auparavant à Clichy dans un appartement

dans le parc collectif locatif privé, près du centre-ville. Clichy offrait tous les services à proximité et une bonne desserte. La grande maison (un pavillon à étage sans jardin) où ils vivent actuellement appartenait à sa grand-mère. Ils en ont fait l'acquisition en 2007 lorsqu'elle a été mise en vente à son décès. Ils souhaitaient initialement un jardin pour que les enfants puissent jouer, mais la possibilité d'acquérir rapidement a modifié leur projet. Mme travaillait à Clichy, dans un cabinet d'assurances mais est aujourd'hui en congé parental. M. travaille à Colombes. Ils se projetaient dans un milieu rural, tranquille, calme avec un jardin et beaucoup d'espace et de verdure dans les alentours et de préférence, un peu isolé. Un endroit où l'on respire bien. Cela ne les dérangeait pas de vivre dans un endroit où ils n'avaient pas de connaissances, cela limitait même les problèmes. Le choix d'avoir une maison de campagne avec beaucoup d'espace, c'était d'abord pour les enfants. S'ils ont trouvé la tranquillité, les voitures sont indispensables. Mme allait autrefois à son travail à pied. Ce sont surtout les modalités de déplacement qui ont changé : la voiture est devenue nécessaire. Par ailleurs, Mme a arrêté son activité professionnelle exercée à Clichy. Ils ne disposent que d'une voiture. Pour les déplacements, ils utilisent la voiture ou le train. M. utilise le train jusqu'à son travail qui est sur la ligne du transilien. Mme utilisait sa voiture jusqu'à Cergy puis prenait le RER. Le bus passe très rarement. Ils se déplacent pour le travail, les courses, les démarches administratives, l'école et la santé. Ils essaient de limiter les déplacements en voiture en utilisant le RER depuis Cergy ou en prenant le train depuis Chars. Les coûts des déplacements constituent une réelle contrainte, mais Chars permet pour partie de se passer de la voiture. La gare de Chars n'est toutefois pas correctement adaptée aux personnes à mobilité réduite ou à celles qui ont des poussettes. Le train a des avantages et des inconvénients : c'est sécurisé, confortable, mais un peu cher, avec des problèmes de retards et de grèves et de fortes contraintes aux heures de pointe. Leurs enfants ne sont pas pris en charge médicalement à Pontoise, il est nécessaire d'aller à Paris. Il est toujours difficile de se garer et les parkings sont très chers à Paris. Pour les courses hebdomadaires ils se rendent à Marines, Osny ou Cergy. Pour la pharmacie à Chars ou à Marines. Ils ont peu de temps libre car Mme s'occupe beaucoup des enfants (elle est en congé parental). Elle prend cependant des cours de danse (à Chars) et de massage Shiatsu (à Paris). Mme va parfois voir ses parents à Paris. Sinon, les activités culturelles sont plutôt au domicile. Avec ses amies proches, Mme va parfois au restaurant, au cinéma ou faire les boutiques. Le temps libre est passé avec les enfants, et le mari le week-end. Ils ont quelques relations avec les voisins. Mme discute avec sa voisine avec qui elle fait de la danse, elle a tissé des liens amicaux avec elle. Elle a quelques amies dans la commune et à proximité (Osny). Elle se sent intégrée à la vie locale par l'entremise des enfants. Depuis leur installation à Chars, ils se déplacent beaucoup. Ils sont obligés de prendre davantage la voiture même s'ils utilisent le plus possible les transports en commun. Ils envisageraient d'acquérir une maison avec jardin (pour les enfants), ceci les conduirait à aller s'installer plus loin dans le périurbain et à acquérir un deuxième véhicule car il n'y aurait pas de gare comme à Chars. Chars est une commune pavillonnaire pas trop chère et dont la population semble rajeunir. Mais la vie locale est moitié harmonieuse, moitié conflictuelle. Mme insiste sur le calme et la verdure que représente le cadre de vie.

Vexin 21 (Chars)

Famille de 3 personnes (Mme, 54 ans ; M., 57 ans et leur fils de 17 ans, lycéen). Ils ont par ailleurs deux autres enfants, de 28 et 30 ans et des petits-enfants. Revenus mensuels moyens, de l'ordre de 2600 euros. Ils sont arrivés dans ce logement en août 2010, comme locataires. Ils résidaient auparavant à Chars dans une maison dont ils étaient propriétaires. Des difficultés financières les ont conduits à vendre (problèmes de surendettement). Ils ont connu ce logement grâce à l'aide d'une connaissance. Ils devraient changer de logement de nouveau à Chars, toujours en tant que locataires, car le logement

où ils habitent actuellement est trop petit (il s'agit d'un F2). Ils pensent avoir droit à un des logements sociaux actuellement en cours de construction dans la commune (achèvement prévu pour l'été 2012). M. travaille comme agent de sécurité au CIC d'Osny, il assure par ailleurs des missions complémentaires, travaille parfois le week-end. Mme travaille comme employée au Lycée de Chars. Elle travaillait préalablement au lycée d'Osny mais a obtenu une mutation la rapprochant de son domicile. Ils souhaiteraient un F3 avec un petit jardin pour pouvoir se reposer et faire des plantations. Ils resteraient à Chars car ils préfèrent la campagne, c'est plus calme, il y a moins de stress. Ils résidaient déjà à Chars, même avant qu'ils n'y soient devenus propriétaires. Mme a connu son mari à Chars. Elle n'apprécie pas la ville, trop bruyante, trop stressante et envisage de rester dans cette commune qu'elle connaît bien et apprécie. Une partie de la famille de Mme habite près de Gisors. Ils disposent d'un véhicule et sont proches de la gare. Mme peut aller travailler à pied. Son mari utilise le train, parfois le bus. Dans certains cas, elle l'emmène au travail, par exemple le dimanche. Le samedi, il est ramené par une amie qui travaille au Leclerc de Pontoise. Mme redoute les déplacements en voiture, à la suite d'un accident sans gravité. Elle utiliserait davantage le train si celui-ci était plus fréquent. Toutefois, elle hésite à prendre le train et le métro. Elle souhaite par exemple se rendre sur la tombe de sa mère à Villiers-sur-Seine, mais craint d'avoir à passer par la gare de Lyon. Par contre, quand il s'agit d'aller à Paris, elle prend le train, même si elle a un sentiment d'insécurité car elle y a assisté à une bagarre à l'arme blanche. Pour les courses ils vont chez Ed (à Chars), même s'il s'agit de dépannage, ou plus rarement à Pontoise ou à Osny (Auchan). Le magasin Carrefour de Marines est trop cher mais ils y vont pour la banque. Le médecin est à Pontoise. Leur mobilité est assez contrainte par les problèmes de santé. Pendant les vacances, ils vont parfois une journée à Berck ou sur les plages de la Somme. Ils visitent parfois les brocantes. Mme aime la lecture et le jardinage, mais acheter des fleurs coûte cher. Elle rend visite à des amies proches qui habitent à Marines ou Osny. A part les petites courses chez les commerçants du coin ou bien son travail au lycée professionnel de Chars, Mme ne participe pas beaucoup à la vie locale. Il y a une bonne entente à Chars, entre les plus jeunes et les plus âgés. Il y a parfois des problèmes de voisinage avec des personnes mal intentionnées. Les problèmes apparaissent souvent pour les places de stationnement des voitures. Elle a une perception tout de même assez négative de l'environnement social, marqué par des tensions de voisinage et des conflits, les habitants allant se plaindre à la mairie...

Vexin 22 (Chars)

Couple retraité (Mme, 74 ans ; M. 76 ans). Ils ont un fils (37 ans). Revenus mensuels évalués à plus de 4500 euros. Ils résident dans un pavillon avec jardin dont ils sont propriétaires depuis 1979. Mme a vécu à Chars étant jeune, et elle a visiblement tenu à s'installer dans la commune. Précédemment, elle et son mari avaient été logés dans du collectif, à Versailles, par la société dans laquelle elle travaillait. Ils appréciaient bien Versailles, ses commodités en termes de transport, le château. Ils ont choisi ensuite de s'installer à la campagne. Le fait de connaître l'endroit a facilité leur prospection. Quand elle travaillait Mme avait des temps de transport long, de l'ordre de 2 heures le matin comme le soir, en prenant le train et le métro. Elle a travaillé à Paris ou dans sa périphérie (Boulogne, Guyancourt, Levallois-Perret, La Défense). Pour cela elle utilisait le train, où elle retrouvait toujours les mêmes personnes sur la ligne venant de Gisors. Ils rêvaient d'être à la retraite dans une petite maison de campagne. Leur situation leur convient parfaitement. Vivre à la campagne leur apparaît comme un retour aux sources. Habiter une maison leur offre davantage d'espace que dans un appartement. Ils avaient la volonté de devenir propriétaire pour s'assurer un avenir. Originaire de la campagne, Mme était familiarisée avec les petits bourgs périurbains pour y avoir vécu son enfance et y avoir conservé des attaches. Ils disposent d'un véhicule. Chars présente l'avantage d'être desservi par le bus et surtout

par le train. Mme l'utilise encore fréquemment (c'est pratique pour aller à Paris, puisque c'est direct pour Saint-Lazare). Avec son mari, ils prennent également la voiture pour les déplacements, même s'ils hésitent à faire des trajets trop longs. Il serait possible d'aller à Pontoise en bus, mais il s'arrête un grand nombre de fois. Paris représente toujours un lieu fréquenté, mais plus rarement qu'auparavant. Ils se déplacent à Pontoise (parfois pour aller à l'hôpital), à Cergy pour les cinémas et le restaurant, Cergy ou Osny pour leurs centres commerciaux. Pour le marché, ils se rendent à Gisors qui est desservi par le train ou fréquemment à Marines, dans ce cas, il faut utiliser la voiture. Marines les attire pour les courses, les médecins, les dentistes, les laboratoires, les pharmacies (« *tous les trucs pour les vieux* »). Ils vont par ailleurs voir leur fils. A la retraite, « *il n'y a que des loisirs* ». Ils font donc partie d'un club qui organise des déplacements, des visites, des voyages lointains deux fois par an. Ils ont par ailleurs de la famille dans le village. Le jardin les occupe également. M. va à la pêche. La distance aux lieux culturels est soulignée (musées ou cinéma) mais comme ces derniers n'entrent pas tellement dans les pratiques du couple et ses désirs, ce n'est, au final, pas tellement une contrainte. L'isolement est donc tout relatif, finalement peu ressenti puisque les pratiques de loisirs sont centrées sur l'environnement proche et le domicile (on est plus casanier maintenant). L'âge joue sur le repli sur l'environnement proche. Ils entretiennent des relations correctes, mais limitées avec les voisins : impression de quant à soi. Il y a toutefois de l'entraide quand les uns ou les autres rencontrent des soucis. À Chars, il y a plein d'activités pour les anciens. Mme devrait reprendre la gymnastique, mais pour l'instant, avec son mari, ils participent plutôt aux repas. Ils ont une image positive du « village » perçu comme un lieu de fortes sociabilités par rapport à la ville. Mme hésite à s'investir pleinement pour le moment ; par ailleurs elle s'estime trop jeune pour participer à certaines activités « troisième âge ». Chars présente un ancrage fort, sur le plan de sa propre histoire comme des liens familiaux actuels. Ayant vécu son enfance ici, elle connaît de nombreux anciens. Elle fréquente moins la population jeune plus récemment arrivée. Un frère et une sœur habitent par ailleurs à Chars, un autre frère n'est pas très loin et elle a de la famille à Paris. Il n'y a donc pas de sentiment de solitude. Ils se retrouvent parfois pour aller au cinéma, pour manger ensemble, pour se promener. Elle a acheté sa place au cimetière : elle veut terminer sa vie dans le village, signe de la force de l'ancrage.

Vexin 23 (Chars)

Famille de 4 personnes (Mme, 31 ans ; M. 37, ans). Deux enfants de 6 ans (à l'école primaire de Chars) et 1 an. Revenus moyens entre 3000 et 4500 euros. Ils habitaient en milieu rural, en Haute Normandie, chez le père de Mme, à proximité du Tréport. Elle était enceinte et ils devaient chercher un logement plus grand. Ils sont désormais locataires d'une maison de ville sans jardin depuis février 2010. Les enfants ont chacun leur chambre. Ils ont décidé de s'installer à Chars parce que les parents de M. habitent le village. Ceci facilite la garde des enfants. La proximité du travail a aussi joué un rôle. Mme et M. travaillent au Jardiland d'Osny. Ils apprécient particulièrement la nature. L'idéal serait d'avoir une grande maison avec un jardin. Ils travaillent tous les deux à la pépinière. Ils aiment donc les espaces verts. Ils aimeraient s'installer plus loin dans la campagne plus tard, avoir au moins quatre chambres, mais surtout un grand jardin de 1000 m². Il faudrait ne pas être trop loin des équipements scolaires. Ils pourraient s'installer dans un village où ils ne connaîtraient personne. Ils souhaiteraient devenir propriétaires. Résider dans une commune plus éloignée nécessitera qu'elle ait le permis de conduire. Mme apprécie particulièrement les alentours du Tréport, petite ville conviviale, la mer est proche et il y a plein de promenades à faire à proximité. Ils étaient habitués aux communes rurales. Par ailleurs, ils ont de la famille à Chars. Près du Tréport, pour se déplacer, c'était à pied ou il fallait utiliser la voiture. Elle même avait un scooter. Ils ont un véhicule, mais Mme ne sait pas conduire. Elle utilise les transports en commun pour ses déplacements quand ses horaires ne

correspondent pas à ceux de son mari. Le bus de campagne est calme, peu de personnes l'utilisent, mais les fréquences sont insuffisantes. Ses motifs de déplacement sont le travail, les courses, les aléas de la vie, aller chez le médecin. Ils vont à Osny (pour le travail et pour les courses) et Pontoise. En bus, pour aller à Pontoise il faut passer par tous les petits villages. Mme se tourne de plus en plus vers la campagne et de moins en moins vers la ville. Elle ne fréquente quasiment jamais Paris, elle y est allée deux fois pour voir la Tour Eiffel. Elle est en congé parental, ne travaille que deux jours par semaine. Ceci lui laisse du temps libre. Son mari aimait bien faire du jardinage, mais maintenant, le week-end, il s'occupe des enfants. Elle regarde un peu la télé, préfère avoir des activités culturelles à domicile, car cela permet de surveiller les enfants. Ils vont souvent se promener ensemble. Ils ont quelques relations avec la voisine et quelques amies dans le village. Par ailleurs sa belle famille y réside. Son mari a des amis à Osny et ses grands-parents à Pontoise. Elle aime faire des sorties entre filles, quand son mari garde les enfants. Chars est une commune mixte. Il y a pas mal de personnes âgées, mais également des jeunes. Il y a beaucoup de nouvelles constructions en haut du village et ceci devrait permettre l'installation de jeunes couples. Mme participe à la vie locale en effectuant le tri sélectif, mais elle n'aime pas trop se déplacer. Le sentiment d'appartenance est moins développé à l'égard de la commune de résidence qu'à l'égard du Tréport, où elle conserve ses attaches familiales (lieu de résidence de son père)

Vexin 24 (Chars)

Homme divorcé vivant seul (50 ans). Il a une fille de 21 ans. Revenus mensuels entre 3000 et 4500 euros. Il est propriétaire d'une maison de ville depuis octobre 2010. Il a dû trouver un logement rapidement, il cherchait une petite maison, dans une commune pas très bien desservie pour payer cash avec l'argent disponible, sans avoir à emprunter. Il a trouvé très rapidement via une agence immobilière. Il est professeur d'anglais, travaillant pour des banques à Paris (près de la gare de Lyon, de l'Opéra, de la place de l'Etoile) ou à La Défense. Son ex-femme travaille à Osny et sa fille est étudiante à Nanterre. Une partie de son travail s'effectue à son domicile (traductions, préparation des cours). Il a des horaires de travail variés, ceci a une incidence sur ses choix de mode de déplacement. Il pourrait être conduit à travailler davantage chez lui, mais dans ce cas, on ne voit pas grand monde. Il habitait précédemment à Osny, en milieu urbain. Il s'agissait d'une maison dont ils étaient propriétaires, lui et sa femme. Étant dorénavant seul, il souhaitait une maison avec deux chambres, une cuisine, une salle à manger et un salon, un 4 pièces de grande taille. Il souhaitait vivre à proximité de Cergy, car il y a tous les équipements administratifs, tout en étant dans un milieu plus rural, car il apprécie la verdure. Il apprécie la proximité de la gare à pied et la fréquence des RER. Lorsque l'on s'éloigne de Cergy-Pontoise, les dessertes en transport deviennent moins bonnes. Il habite dorénavant plus loin des magasins, des cinémas et des restaurants, donc tout cela a une incidence en termes de coût de déplacement. Cela a un effet limitant sur les déplacements, jugés trop chers ; il est donc hors de question de se rendre à Paris ou à La Défense en voiture (les embouteillages sont également jugés limitants). Il dispose d'un véhicule (une Audi A4). Il peut aller à la gare à pied et de là, il est à une heure de Saint-Lazare qui n'est pas très loin des lieux où il travaille. Le plus souvent, il prend sa voiture pour aller à Cergy et ensuite le RER. Ses déplacements sont essentiellement professionnels en semaine et le week-end, il utilise sa voiture pour faire des courses. Les prix du carburant l'incitent à prendre davantage les transports en commun, il cherche à limiter au maximum sa facture énergétique. Il apprécie que son employeur lui rembourse la moitié de sa carte orange. La gare de Chars est pratique, mais certaines plages horaires sont mal desservies. Depuis son arrivée à Chars, ses déplacements sont plus longs qu'avant mais moins fréquents, et essentiellement professionnels vers le centre de Paris et la première couronne. Il fréquente surtout Cergy pour toutes les activités

administratives ou culturelles et Osny puisque son ex-femme y vit toujours avec sa fille. Il organise son temps libre autour de son travail. Il va faire ses courses à Marines. Il va de temps en temps au cinéma (à Cergy), au restaurant, voir sa fille. Il ne fait pas de sport, il ne ressent pas le besoin de bouger énormément pour ses loisirs ou de voyager. Il ne connaît personne dans cette commune. Ses amis sont à Cergy ou à Paris. Ils mangent ensemble chez les uns chez les autres. Il réside dans la commune depuis six mois. Ses relations locales demeurent minimales d'autant qu'il travaille tout le temps. Il finit par connaître quelques commerçants. Il n'a aucune attache particulière : il est séparé donc n'a pas de relations sociales particulières sur place. Ce qu'il retient le plus, c'est le calme de la commune. Chars semble avoir une population assez âgée présente ici depuis longtemps, mais également des familles avec de jeunes enfants, car la commune n'est pas trop chère. Entre 30 et 60 ans, il n'y a pas grand monde. Dans une telle commune, il n'y a pas de vie culturelle sur place, ni cinéma, ni même de restaurant. Il y a peut-être une bibliothèque, mais il n'a pas vérifié. Chars est perçue comme une commune dortoir.

2. Synthèses des entretiens dans l'est toulousain

a) Synthèses des entretiens réalisés dans le secteur de Revel

Revel 1

Couple avec 3 enfants, mariés depuis 8 ans, dans cette maison depuis deux ans. M. né au Maroc est arrivé à Revel à l'âge de 5 ans. Mme vient de Sens en Bourgogne (mais nous comprenons qu'elle est aussi arrivée en France vers 5 ans à la campagne dans un premier temps, son père étant ouvrier agricole) et est à Revel depuis 8 ans. Mme infirmière en fin de congé parental est à la recherche d'un emploi (dans un rayon de 30 km). Elle a démissionné de son emploi à Toulouse lorsqu'elle a eu son premier enfant à cause des trajets trop longs (1h30 de trajet par jour). Les trajets ne la dérangent pas car elle y était habituée, mais c'est l'organisation familiale qui était trop compliquée. Depuis leur 2^e enfant, elle est en congé parental. M. travaille à 5-6 km de chez eux. Ils auraient voulu se rapprocher de Toulouse (pour l'emploi en particulier de M.), mais les prix étaient trop élevés (100 000 €), même les locations étaient trop chères. L'autre raison de souhaiter être près de Toulouse était que Mme est citadine et apprécie les sorties culturelles. Ce qui les a décidé à rester finalement à proximité de la ville de Revel, c'est que ces trois dernières années il y a eu beaucoup de changements (supermarchés, magasins de vêtements, activités pour les enfants, forum des associations qui s'est agrandi...) alors que lorsqu'ils étaient dans leur logement précédent, un appartement quartier des Chalets, il n'y avait rien. Beaucoup de gens –des jeunes en particulier– sont venus s'installer car ils souhaitaient acquérir une maison et ne pouvaient pas plus près de Toulouse. Ils ont eu du mal à trouver un terrain abordable. Celui qu'ils ont acheté est petit, un peu excentré et donc moins cher. Ils ont auto-construit la maison avec l'aide d'amis. Ils ont bénéficié d'un prêt à taux zéro et du *pass foncier*, ce qui leur a permis d'avoir un prêt avec un seul salaire proche du SMIC. Ils vont souvent à Toulouse (grand magasin, marché, Leroy Merlin, Castorama) et à Castres deux à trois fois par mois pour les magasins également. Mais il s'avère qu'à Toulouse, ils restent dans la périphérie et qu'ils ne connaissent pas bien le centre. Ils ressentent à Revel un manque d'offre de loisirs –le centre de loisirs pour les enfants est payant donc ils y vont que s'ils ont besoin de les mettre. Ils ne connaissent pas leur budget voiture et essence, mais pensent que cela ne doit pas être élevé. Pour les autres déplacements, ils vont deux fois par an à Sens voir les parents de Mme et sont allées deux fois seulement au Maroc (à cause des restrictions financières) depuis leur mariage, ils visitent souvent une cousine à Montauban. Pour le moment ils

privilégient la qualité de vie : par exemple M. finit de travailler à 5 h et ils peuvent amener les enfants à des activités. Dans le futur, ils pensent se rapprocher de Toulouse (mais pas en centre-ville) pour les études des enfants. Mme a en tête l'exemple de son père qui a beaucoup souffert d'avoir quitté l'espace rural pour une Zup afin de faciliter la scolarité des ses enfants. Elle anticipe cette période.

Revel 2

Couple avec 3 enfants, ont fait construire il y a un an dans un quartier un peu excentré de Revel. Ils étaient précédemment à Toulouse même (Amouroux) dans un appartement dans du locatif privé et dont le loyer était trop cher. L'accession leur revient moins cher. Ils ont bénéficié d'un prêt à taux zéro doublé. Ils ont hésité avec un terrain à Villefranche mais il n'y avait pas le pass foncier. Ils ont fait construire l'extérieur de la maison, les maisons toute faites étaient trop chères pour leur budget. Ils ne connaissaient pas du tout Revel avant. M. est du Pas-de-Calais, Mme de Carcassonne. Ils travaillaient tous les deux à Toulouse, ils ont continué à faire la navette tout en cherchant un emploi plus près. Ils étaient bien organisés, elle posait les enfants le matin à 7h30 et M. les récupérait à 18 h. Ils étaient prêts à conserver leur emploi à Toulouse s'ils n'avaient pas trouvé un emploi plus proche de leur nouveau domicile. Ils assumaient bien le coût calculé à l'avance et M. faisait du covoiturage (40mm pour aller à Toulouse, ils s'étaient donné la limite d'une heure). Ils avaient deux voitures et les ont conservées. Au bout d'un an ils ont trouvé. Mme est dans la grande distribution à Villefranche (32 km – 20-25 mn) et M. réceptionniste magasinier à Sorrèze, Mme aimerait bien trouver à Revel car elle rentre tard, 21h, mais elle dit que c'est compliqué si on n'est pas dans un réseau revèlois. A Revel, ils se déplacent à pied principalement et hormis les allers-retours domicile-travail utilisent plutôt moins la voiture qu'à Toulouse. Les enfants vont au centre de loisirs le mercredi mais globalement font moins d'activités qu'à Toulouse (centre de loisirs moins subventionnés) ce qui est compensé par le jardin et les copains plus nombreux qu'à Toulouse. Les parents sont encore beaucoup pris par la maison en temps et en finance donc pas d'activités pour eux ni de pratiques associatives qu'ils n'avaient pas avant non plus. A Toulouse, ils ne se souciaient pas des voisins des relations mais ici ils sentent qu'il faut faire du lien. Mme fait particulièrement un effort d'insertion dans le but de trouver un emploi à Revel. Les voisins autour viennent aussi de quartiers toulousains (Amouroux, Reynerie, Bagatelle, Empalot) avec des salaires moyens (pour eux 2 500 à eux deux). Ils vont environ une fois par mois à Castres pour des achats mais ne vont plus trop à Toulouse (sauf pour des RDV médicaux). Mme fait beaucoup de choses dans le centre de Revel. Il manque toutefois un pôle emploi, il faut aller jusqu'à Villefranche. Ils se voient rester longtemps dans cette maison et même à la retraite. Une priorité sera que les enfants passent leur permis de conduire pour qu'ils soient indépendants.

Revel 3

Femme seule, veuve depuis 2 ans, 75 ans, retraitée (2 100€) originaire de Touraine, elle est arrivée il y a 18 mois de Brignol. Son mari était militaire, elle a beaucoup bougé. Elle est venue à Revel parce qu'elle y a de la famille. Pour le moment, elle est locataire de la maison. Elle a un appartement dans le Var qu'elle loue, cela lui paye la location. Mais elle a l'intention de vendre l'appartement et d'acheter à Revel. Ces deux fils sont dans le Var mais elle se sent moins seule à Revel parce qu'elle y a sa sœur et ses neveux et nièces. Elle s'entend très bien avec sa sœur et a toujours rêvé de venir dans cette région. En fait pendant 50 ans sa mère a habité près de sa sœur et s'était installée dans le centre même de Revel. Donc elle connaissait cette ville. Sa sœur habite à 18km (Casse). Elle a toutefois choisi plutôt Revel car c'est moins isolé, pour le moment elle conduit mais prévoit qu'un jour elle ne pourra plus et qu'il y a tout à Revel. Mais malgré tout elle ne voulait pas être dans le centre de Revel parce qu'il lui faut « un peu de campagne ». Elles vont très souvent à Toulouse, 2 ou 3 fois par mois, mais

pas dans le centre. Elles vont dans les grandes surfaces (Labège, St Orens) sauf éventuellement pour le cinéma. Elle va à pied au centre de Revel 2 ou 3 fois par semaine et une fois en voiture pour faire le ravitaillement de la semaine. Elles vont à Castelnaudary notamment pour les médecins mais pas à Castres. Elle apprécie l'espace de la maison qui lui permet de recevoir ses enfants. Elle part souvent soit en voyage, soit voir ses fils. Elle aime danser et essaye d'aller à des bals ou thés dansants une fois par semaine à Revel ou dans les environs. Elle irait bien à Toulouse pour des concerts mais sa sœur n'est pas intéressée.

Revel 4

Jeune couple (25 et 28 ans) sans enfant, en appartement, sont à Revel depuis 6 ans, font construire (auto-construction) à Palleville (5mn de Revel mais dans le Tarn, elle dit que le Tarn est beaucoup moins cher que la Hte-Garonne). Ils étaient avant à Castres. Elle était à la fac d'Albi et son ami travaillait déjà à Revel (géomètre). Mme est originaire de Gaillac, M. de Castres. Actuellement Mme est à l'IUFM de Carcassonne et travaille à Castres (1 100 €) où elle est surveillante du lundi au mercredi matin où elle part à Carcassonne mais d'où elle rentre tous les soirs ou presque (peut rester coucher chez d'autres étudiants), soit environ 400 km par semaine. Mme est habituée aux déplacements, quand elle était à Gaillac, elle allait à Albi, à Toulouse, à Auch, à Revel. Elle va au centre de Revel à pied. Ils ont des amis à Revel, à Carcassonne, de la famille à Gaillac et Castres. Ils vont dans une salle de sport où ils retrouvent des copains, M. fait du rugby à Revel. Pour une sortie, prendre un verre, ils vont plutôt à Castres. La maison qu'ils construisent est en plein dans des champs (constructibles plus tard), ce n'est pas un lotissement. Son ami est très « campagne », c'est un chasseur, un pêcheur. En ce moment ils sont réveillés très tôt par les bruits du marché dont ils sont proches et des travaux alentour. C'est tout cela qu'ils veulent fuir. Quand Mme va à Toulouse (par ex pour l'IUFM), elle se gare à Ramonville puis prend le bus et/ou le métro car elle n'aime pas conduire en ville. Actuellement, elle va environ 2 fois par mois à Toulouse. Elle ne se voit pas non plus avoir des enfants en ville, la petite école de Palleville la rassure.

Revel 5

Homme célibataire, chef de cuisine, environ 40 ans, né à Paris où il a vécu 6 ans mais les parents sont dans le Gers et il a toujours habité le Sud-Ouest. Il habitait Cugnaux en location dans une maison (890 €), mais travaillait dans une petite commune près de Revel (Garvac). Il a souhaité se rapprocher de son travail et a trouvé une maison en location il y a 3 ans. Peu de temps après, il a quitté son emploi car il avait une opportunité en Corse où il travaille de fin mars à mi-novembre. Il y est logé par son travail, mais c'est trop cher pour envisager un achat. Il n'a pas de famille à Revel, l'achat de la maison est juste un investissement pariant sur l'étalement de Toulouse, puis a acheté la maison à côté qui était alors en construction avec un prêt sur 20 ans. Il vient de s'y installer il y a 15 jours. Elle est un peu excentrée mais il y a des maisons autour. Il a vécu en centre-ville en appartement et ne veut plus revivre cette promiscuité. Il aurait eu les moyens, il aurait aimé acheté plus près de Toulouse où il va 3-4 fois par semaine pour les sorties. Il ne fait partie d'aucun club ni associations. Il fait ses courses à Revel, en voiture. Toulouse c'est cinéma, sorties. Ne va ni à Castres, ni à Carcassonne, la ville pour lui c'est Toulouse. Il semble regretter son achat, mais ne sait pas ce qu'il aurait aimé. Il ne sait pas s'il la mettra en location ou en vente. Il trouve qu'il a validé trop vite le plan.

Revel 6

Couple (Mme a 41 ans) avec 3 enfants, 17 ans, 12 ans et 3 ans dans une maison en lotissement à Revel depuis un an et demi. M. travaille à Escalquens, Mme finit un congé parental et cherche un travail,

quelques heures, elle dit toucher encore le chômage, elle est suivi par le Pôle emploi (de Villefranche mais elle est suivie à Revel). Les deux aînés sont au lycée et au collège à Revel, le petit le matin à l'école. Mme est originaire de Saône-et-Loire et habitait une maison à la campagne avec sa famille. Ils ont acheté le terrain, puis choisi leur constructeur à Toulouse. Ils auraient aimé être plus près de Toulouse mais c'était trop cher. Cela leur a pris deux ans en tout, le mari, qui s'y connaissait a suivi les travaux en faisant de nombreux allers-retours. Ils habitaient au Mirail à Reynerie où ils étaient locataire d'un T4 (les Chalets) pendant 10 ans (étaient avant en centre de rapatriement à Paris). Mme travaillait à l'hôpital public à Toulouse au moment de l'acquisition, ce qui leur a permis d'avoir un prêt (10 000 d'apport, 24 000 prêt à taux zéro et 153 000 de prêt). M. qui est tourneur fraiseur fait les trois huit (depuis 3-4 mois, 12h30-20h15, 5h-12h45, 20h – 5h ; avec une augmentation de salaire de 1200-1400 € à 2000€ par mois) donc pour les trajets, il est assez décalé : il met 45 mm. A Toulouse, il n'avait que 15 km mais beaucoup de bouchons. Leur budget essence serait de 200€ Ils viennent d'acheter, il y a 2 semaines, une petite voiture (306) dont il se servira (plus économique, Mme gardera la Scénic. Quand M. sort à 13h, il en profite pour faire les courses : Carrefour, de la viande Halal au Mirail, son coiffeur. Mme accompagne sa fille à l'hôpital. Elle préfère aller à Purpan avec le bus qui va à Toulouse que d'aller à Castres moins bien desservie. Elle a de temps en temps au marché de la Reynerie (en car). Elle n'est allée que une fois à Carcassonne et une ou deux fois à Castelnaudary avec une voisine pour voir les magasins. Le fils aîné va tous les week-ends à Toulouse, il reste coucher chez un copain. Il fait de la boxe à Revel. La fille ne fait pas d'activités pour des raisons de santé. Les parents ne font pas d'activités et ne font pas partie d'associations. Les enfants ne vont pas au centre de loisirs parce que c'est trop cher. A Toulouse, c'était 1€50 avec le repas, ici c'est 15 ou 20 € par jour. Ils trouvent qu'à Revel, il y a parfois un peu de racisme. Ils aimeraient trouver une maison à Escalquens mais c'est très cher, ils seraient prêts dans ce cas à revendre.

Revel 7

Couple (M. 40 ans) avec un enfant de 5 ans. M. est originaire de Bourg Saint-Bernard à 25 km et Mme de Saint-Felix à 10 km. Ils étaient avant en location à Revel, où ils sont depuis 8 ans qu'ils sont ensemble, dans un appartement au centre-ville. Ils ont fait construire cette maison où ils sont depuis quelques mois. M. dit qu'il aime bien Revel où il a de la famille (beaux-parents, belles sœurs, neveux), des amis et dont il connaît le maire et les associations (140 à Revel !); il fait partie du club de pétanque, la petite fait de la GRS. Les beaux-parents gardent la petite le mercredi matin, elle ne fréquente pas le centre de loisirs, trop cher. M. travaille à l'INSA à Toulouse où il est chef cuisinier depuis 14 ans, Mme travaille à Revel où elle est cadre dans une entreprise de vente de matériel agricole (3900€ de revenus à eux deux). Ils ont envisagé un moment de faire construire à mi-chemin de leur deux travaux, mais ont préféré qu'un seul se « sacrifie ». Donc cela lui fait faire 110 km AR tous les jours, en se levant à 4 h du matin et rentrant à 15 h, 40mm à l'aller, 50-55 mn au retour et avec un budget d'environ 200 € de gasoil (s'y retrouve parce qu'impôt aux frais réels). Jusqu'à présent les trajets cela allaient, mais maintenant il souhaiterait une mutation plus près, quitte à changer de métier. Mme seule fait les courses un samedi par mois à Carrefour Labège. C'est là qu'elle fait les magasins, elle ne va pas au centre. Lui n'aime pas aller à Toulouse, il n'y va que pour le travail (ou dans les stades 5 à 6 fois par an), tout le reste se fait à Revel. Ils n'utilisent pas les autres villes de la région. L'acquisition de la maison leur permet d'avoir plus d'espace et d'être un peu en retrait, lui aurait même fait construire une maison isolée mais sa femme n'aimait pas cette idée. Ils sont en début de lotissement avec personne d'un côté ce qu'il préfère. Ils ont bénéficié d'un prêt à taux zéro et d'un prêt sur 20 ans (800 € par mois).

Revel 8

Femme séparée avec sa fille de 8 ans, est locataire d'un appartement dans un petit collectif situé dans un lotissement où il y a des maisons individuelles. Mme vient du 47 mais elle est originaire de Revel et travaille à mi-temps à Saint-Félix de Lauragais. A la séparation avec son mari, elle est revenue à Revel chez sa mère avec l'idée de repartir à Toulouse ou un autre endroit où elle aurait trouvé du travail. Mais elle a trouvé rapidement l'appartement et du travail comme secrétaire à Saint-Félix à 6 km où elle va en 5-10 mn en voiture. Elle dépose sa fille chez sa mère le matin et la récupère à chez elle à midi. Elle bouge pas mal, va faire les boutiques à Toulouse, dans les galeries de Saint-Orens et de Labège. Même quand elle était à Fumel, elle préférait venir à Toulouse que d'aller à Bordeaux pour le shopping. Mais elle n'aimerait pas vivre à Toulouse toutefois. Elle va souvent voir ses amies à Fumel, le week-end, elle part après 20h30 pour ne pas être bloquée sur les rocade à Toulouse et arrive à Fumel à 23 h. Elle va à la mer, au ski. Elle aimerait un jour avoir à nouveau une maison, peut-être un commerce mais ne sait pas où. Pour sa fille elle souhaite se stabiliser un peu à Revel en tout cas.

Revel (Saint-Ferréol) 9

Jeune couple, elle 22 ans (recherche stage pour CAP petite enfance ; surveillante de lycée à mi-temps, à Castres), lui 28 ans (en recherche d'emploi). Dans un appartement meublé à Saint-Ferréol juste parce qu'ils ont trouvé là avec des facilités financières. Ils voulaient juste ne pas être trop loin de Revel où lui joue au rugby. Elle est d'ici, sa famille est près de Revel. Lui était à Foix en Ariège, dans le Gers à Auch où il avait un travail. Ils sont habitués à la campagne, ne se voit pas vivre en ville. Ils vont à Toulouse, au cinéma par exemple, ils disent Saint-Orens, mais c'est plutôt Labège certainement, mais ne souhaiteraient pas y vivre. Leur avenir dépend du travail qu'ils vont trouver.

Revel 10 (Blan)

Couple 51 et 49 ans, habitant une maison individuelle construite sur un terrain appartenant aux parents de Mme, à 3 km du village. M. est exploitant agricole et premier adjoint au maire, il a un diplôme de comptable et a travaillé 12 ans dans une « boîte de maisons individuelles » à Castres, avant de reprendre suite à la fermeture de l'entreprise, l'exploitation agricole de ses parents. Âgé alors de 35 ans, il a repris des études pour passer un brevet de technicien agricole puis ensuite en un an à Toulouse un BTS. Mme travaille comme aide-soignante auprès de personnes âgées chez qui elle se rend. Elle se déplace beaucoup mais dans un rayon de 5km. Ils ont une fille de 24 ans qui n'habite plus à la maison. Quand elle était au lycée à Albi, ils l'amenaient le lundi matin et revenaient la chercher le vendredi soir soit 150 km AR à chaque trajet mais un covoiturage avec d'autres parents existait. Puis elle a passé un BTS à Auzeville près de Toulouse. Elle avait passé son permis et y allait en voiture mais était interne dans la semaine. L'année suivante elle logeait chez son copain. Ils vont faire les courses à Castres, éventuellement à Puylaurens et Revel. Ils vont environ 2 fois par an à Toulouse pour des courses. Depuis que M. est à la mairie, il va un peu plus à des spectacles au Zénith de Toulouse par exemple (une à deux fois par an). Il a été étonné par l'animation de Toulouse la nuit. Monsieur faisait du rugby à Puylaurens, maintenant il est supporter actif du Castres Olympique. Il est aussi très impliqué (comme garde du corps) dans l'accompagnement du Paquito Banda dont il suit les sorties. Il ne joue pas mais des membres de sa famille –dont sa fille et son copain - oui. Ils sont originaires tous les deux de la commune. L'exploitation est à 3km de la maison. Il faisait du tabac mais a abandonné au profit de céréales et oléagineux. En plus d'être adjoint au maire, il est président de la crèche associative installée à Blan et gérée par la communauté de commune et administrateur au crédit agricole. Ils se sentent bien dans cette commune, proche de toutes les autres communes alentour.

Toulouse c'est pour faire la fête ou éventuellement aller dans une galerie marchande comme Labège. Sinon il considère Castres comme une grande ville avec beaucoup de commerces, d'activités et, l'aéroport.

Remarques en tant qu'adjoint au maire :

Blan étant dans le Tarn, au début il a regretté de ne pas être dans la communauté de communes « Pays de Cocagne » associé à des communes rurales et à Puylaurens. Il avait peur qu'en étant associé à Revel, il ne soit que cité-dortoir. Mais il reconnaît que depuis deux ans, cela se passe très bien et qu'il travaille bien ensemble au sein du Scot Pays Lauragais. Il reconnaît qu'il y a des difficultés avec les nouveaux installés, ils ont du mal à discuter avec eux, ils sont exigeants, mais en même temps ne participent pas aux activités de la commune.

Revel 11 (Blan)

Femme de 51 ans habitant en couple avec son mari 54 ans. Mme est née à Puylaurens et a habité Blan toute petite. Ils travaillent tous les deux dans les environs : elle est aide-comptable à mi-temps à Revel et lui magasinier à Puylaurens. Ils ont eu deux enfants : une fille qui n'est plus à la maison, mais n'est pas très loin à Saint-Sernin. Son fils a 17 ans : handicapé, il est en IME à Labruguière en accueil de jour. Avant ils travaillaient tous les deux à Puylaurens et avaient un appartement dans cette commune. A l'époque, il y avait plus de commerces à Puylaurens, il faisait beaucoup de courses dans la commune. Puis, ils ont fait construire sur un terrain donné par les parents qui avaient acquis ce terrain en même temps que leur maison à Blan. Le crédit de la maison ne leur revenait pas beaucoup plus que le coût de leur location. Mme travaillait dans une entreprise de bâtiment, ce qui a facilité beaucoup de choses par rapport à la construction de la maison. Mme fait le plus possible de courses à Revel, y compris le marché du samedi, sinon ils vont de temps en temps à Castres. Ils se rendent quelquefois à Toulouse mais pas forcément pour des courses, plus pour se promener. Le cinéma, c'est à Revel trois ou quatre fois par an. Leur deux enfants font partie de la banda de Puylaurens, la fille joue de la clarinette, le garçon du tambourin et le copain de la fille des percussions. Mme s'est occupée pendant 15 ans du comité des fêtes, allait à la gym et a fait de la randonnée. M. faisait du foot à Puylaurens le dimanche, mais ils ont arrêté ces activités. Etant de Blan, elle connaît beaucoup de gens, dans les nouvelles maisons ce sont souvent des enfants de personnes de leur génération, originaires de la commune. En revanche les nouveaux installés dans les lotissements récents, elle ne les connaît pas. Donc elle va surtout à Revel et à Puylaurens. Castres c'est déjà un peu la grande ville. Toulouse c'était pour les visites médicales de leur fils qui a été malade enfant ou pour un amusement exceptionnel. Ils pensent rester dans cette maison en espérant avoir toujours de l'essence pour se déplacer ou sinon avoir des bus comme dans le passé.

Revel 12 (Blan)

Jeune couple. Mme a 25 ans , M. 32 ans. Ils ont un bébé de 15 mois ensemble et M. a un enfant de 8 ans mais qui ne vit pas au foyer, il habite à 2 km. Mme a un BEP de cuisine de collectivités, elle travaille à Puylaurens en intérim dans un atelier de découpe de viande. Elle embauche à 7h30 et finit à 16h30. M. est maçon et va travailler à Toulouse tous les jours. Le siège de l'entreprise où il travaille est à Pibrac. Il fait la route avec son beau-père qui travaille dans la même entreprise. Il se lève à 5h30, passe chercher son beau-père à Cuq avec sa voiture personnelle vers 6h40, puis ils prennent une voiture de fonction que conduit le beau-père pour être à 8 h à Toulouse sur un chantier. Il reproche beaucoup à son beau-père de conduire lentement. Les parents de Mme sont d'origine portugaise, ils sont arrivés à Toulouse lorsqu'elle avait 6 ans. Ils habitaient en appartement Faubourg Bonnefoy,

ensuite ils ont voulu une maison et se sont installés à Cuq-Toulza. Au bout de 6 mois Mme est retournée à Toulouse où elle a pris un appartement. Les parents de M. sont à Bordeaux. Ils se sont donc rencontrés à Toulouse, ils ont pris un appartement ensemble vers Saint-Simon. M. travaillait chez TNT à Blagnac et elle, à la cuisine centrale de Blagnac. M. n'aimait pas trop la ville, il a voulu changer et est venu travailler dans une entreprise de maçonnerie à Puylaurens. Au bout de deux ans, l'entreprise a fait faillite et ils ont dû venir habiter chez les parents de Mme pendant un an environ. Elle continuait à travailler à la cuisine centrale de Blagnac, elle commençait à 7 h donc se levait à 5h30 et finissait à 16 h. Puis elle est tombée enceinte et s'est arrêtée. Ils se sont fâchés avec les parents, sont partis de chez eux. Ils ont fait construire une maison Mikit qu'il devait finir eux-mêmes, en attendant ils se sont installés dans une caravane au fond de leur terrain. Le promoteur leur a montré un terrain et s'est occupé de tout, ce qui leur a plu. Autour deux il y a deux autres maisons du même genre. Ils ne s'entendent pas avec les habitants d'une des maisons, ce sont des conflits. Ils se sont réconciliés avec les parents de Mme à la naissance du bébé. Ils semblent qu'il y ait aussi des problèmes avec les parents de M. Leurs revenus sont d'environ 2800-3000 €, et leur crédit de 850 € court sur 35 ans.

Revel 13 (Blan)

Couple avec 3 enfants de 9 ans, 5 ans et 2 ans et demi. Mme a 28 ans, M. 34. Elle a un CAP petite enfance et un BEP sanitaire et sociale. Elle est assistante maternelle à domicile mais en congé parental au moment de l'entretien et M. chauffeur routier dans le BTP, il peut rentrer le soir et garer son camion et la remorque pas trop loin. M. est originaire de Clermont-Ferrand. Il est venu enfant avec ses parents qui se sont installés à Cuq Toulza. Les parents sont repartis il y a 4 ans à Clermont, ils leur rendent visite une fois par mois environ. Ils habitaient avant Villefranche-de-Lauragais (c'était là où habitait M.) en location dans une maison accolée. Ils payaient 700 €, maintenant ils paient 780 € donc c'était intéressant financièrement d'acheter. Ils sont là depuis 3 ans environ dans un lotissement récent, certaines maisons ne sont pas terminées. Ils ont choisi cette commune parce que ce n'était pas trop cher. Plus proche de Toulouse ce n'était pas possible ou alors les terrains étaient trop pentus. Ce qui leur a plu c'est d'être à la campagne mais en même temps pas trop loin de villes. Mme a sa famille à Toulouse. Elle a habité en HLM à Colomiers puis en maison individuelle à Saint-Gilles. Sa fille fait de la GRS à Revel, le garçon du foot à Blan. Ils vont à la piscine à Castres. Ils trouvent Revel très vivante, ils y vont au cinéma, pour le médecin également. Ils se rendent environ une ou deux fois par an à Toulouse centre (restaurants, marché de Noël par exemple), les autres fois, ils restent dans la périphérie de Toulouse pour faire des courses (Ikea par ex), mais dans ce cas c'est M. qui conduit, Mme ne va pas au-delà de Castres. En revanche, l'insertion dans la vie de la commune ne s'est pas forcément bien passée. Mme dit « *j'ai essayé à l'école l'année dernière mais bon, ici c'est un peu particulier !!! j'ai essayé de proposer des projets pour qu'il y ait un budget pour l'école mais c'est tombé à l'eau parce qu'ici ils veulent pas trop se fatiguer donc cette année j'ai pas voulu* ». « *ils font plus de clan, pourtant il y a des gens de tous les âges, il y a d'un côté les commères, les ... c'est différent alors qu'à Villefranche on pouvait plus aller vers les gens ou les gens venaient plus vers vous car les gens venaient plus de la ville !* » ; Elle souligne qu'il y a même des tensions dans le lotissement.

Revel 14 (Blan)

Couple de retraités récents, âgés de 62 et 56 ans, dans une maison ancienne au centre du bourg. Ils ont eu deux filles : 31 et 29 ans. Une des filles habite Revel et travaille à moitié à Albi et à Toulouse, l'autre est professeur des écoles dans les environs. M. était cadre-manager dans un laboratoire

pharmaceutique, il est angevin d'origine. Il est en pré-retraite depuis 2 ans et demi. Il se déplaçait beaucoup pour son travail, le siège social étant à Paris. Mme est à la retraite depuis 2 ans, elle était professeur des écoles, son dernier poste était à Puylaurens. Ils ont acheté la maison en 1982, mais ne l'ont habitée qu'en 1986 parce qu'ils ont dû faire pas mal de travaux pendant leur temps libre. Mme est originaire de la Montagne Noire. Quand ils ont acheté la maison, ils logeaient dans un logement de fonction dans l'école de Paleville où Mme était enseignante. Mais Mme ne voulait pas que ses filles soient scolarisées dans la même école qu'elle, qui en plus fonctionnait en classe unique. Elles ont donc fait leur scolarité à l'école de Blan, ce qui explique aussi que lorsqu'ils ont souhaité acheter, ils aient trouvé une maison à Blan. Ils voulaient être à la campagne mais pas isolé non plus, près d'un village. Ils ont mis deux ans à trouver. Ils trouvent suffisamment d'activités de loisirs dans les environs (aéromodélisme, dessin, peinture, gym, bénévolat...). Ils utilisent les aéroports de Toulouse et de Castres pour aller plus loin. Ils vont trois ou quatre fois à Revel par semaine, une fois par semaine à Castres et un peu plus occasionnellement à Toulouse, même s'ils y ont beaucoup d'amis. Ils trouvent qu'Albi, qu'ils aiment bien, est toutefois trop loin et qu'elle ne leur apporte rien de plus que Castres et Toulouse. Malgré leur localisation, ils se sentent plus de la Haute-Garonne que du Tarn. Ils ont un pied-à-terre à Collioure où M. fait de la plongée. En revanche, ils ne se sentent pas trop appartenir à la commune, pas plus qu'à Revel pas exemple. Mme justifie « *on est pas trop tourné vers les lotos, le foot, le rugby* ». Elle dit aussi « *le coeur du village a du mal à se mettre en place. On traverse Blan en général sans même s'apercevoir qu'il y a un village* ». Ils ont des revenus confortable 8 700 € tant que M. est en pré-retraite puis 5 200 € quand il sera retraité.

b) Synthèses des entretiens réalisés dans le secteur de Saint-Sulpice

Saint-Sulpice 1 (Rabastens)

Femme de 30 ans habitant le centre ville de Rabastens dans un appartement en location depuis un an et demi, séparée, vivant avec son bébé de un an. Originaire de l'Ariège, elle a vécu pendant 10 ans à Toulouse (10 appartements toujours en centre ville) puis un an aux Antilles avant de s'installer durablement à Rabastens pour ne pas élever un enfant en ville. Imprimeur de profession, elle a cessé son activité quand son bébé est né mais est en recherche d'emploi. Si elle préférerait travailler près de chez elle, son travail la conduira probablement vers Toulouse ou Albi, ce pour quoi la proximité de l'autoroute est importante. Si elle circule à pied et en vélo à Rabastens, elle utilise le reste du temps sa voiture qui lui permet gain de temps, autonomie et moment à soi. Ses pratiques d'abord sociales et commerciales puis culturelles se sont progressivement réorientées de Toulouse vers les villes et bourgs plus proches : Rabastens, Gaillac, Lavaur et Albi. Elle a trouvé sur place ou à proximité plus que ce à quoi elle s'attendait et s'investit dans les activités locales. Pour autant, Toulouse n'est pas exclu de ses pratiques mais sur le mode de l'envie et du plaisir. Ce compromis de la campagne au bord de la ville la satisfait pleinement et son installation est durable. Ses revenus sont compris entre 1 200 et 1 800 euros/mois.

Saint-Sulpice 2

Femme de 40 ans, ATSEM à la mairie de Toulouse, qui vit en couple avec son mari de 58 ans, métallier, et ses deux enfants de 10 et 11 ans. Le ménage a fait construire une maison dans un lotissement de Saint-Sulpice en 2003, après avoir revendu leur maison des Pradettes qu'il voulait quitter pour son environnement social. Ne trouvant pas de terrain assez grand dans le sud de Muret où habite une partie de leur famille, ils se sont rabattus sur leur deuxième choix, le Nord de Toulouse.

Accès rapide à Toulouse, équipements scolaires, légère connaissance du village par une amie qui y habite ont présidé à ce choix. Cette localisation résidentielle a rendu nécessaire une relocalisation professionnelle de l'épouse, mutée dans une école au nord de Toulouse proche de l'autoroute, pour limiter ses temps de trajet. Leur pratique du territoire reste parcellaire et rationalisée : les grosses courses sont faites au drive sur le trajet domicile / travail, les pratiques culturelles et sportives sont essentiellement faites sur place, la fréquentation des autres communes ou bourgs environnants se fait ponctuellement en fonction du service recherché (spécialiste médical, magasin spécifique...). Le recours au centre ville de Toulouse est aussi associé à un besoin spécifique (professionnel ou commercial) mais les centres commerciaux de la périphérie dominent leur pratique de la ville et disparaîtront de leur quotidien dès lors qu'un grand centre commercial ouvrirait à Saint-Sulpice. Leur intégration est très limitée, comme en atteste son refus de travailler dans une école du village. Leurs revenus sont compris entre 1 800 et 3 000 euros/mois.

Saint-Sulpice 3

Femme au foyer de 49 ans qui vit seule avec son fils de 17 ans, lycéen à Gaillac, car son mari de 51 ans est militaire et est au Gabon pour trois ans. Le fils aîné de 25 ans vit en Dordogne chez sa copine pour y suivre une formation. Venant d'un village situé à 20 km de Chartres où ils habitaient une maison de ville pour des raisons financières (Eure et Loir moins cher que les Yvelines), le couple a acheté une maison en lotissement à Saint-Sulpice en 2005 après une mutation sur Toulouse. La localisation s'est faite là aussi par hasard en lien avec les prix de l'immobilier et la présence de l'autoroute. La dépendance à l'automobile est fortement ressentie par cette mère au foyer pour tous les actes de la vie quotidienne et de la vie de son fils de 17 ans pour qui elle fait le taxi depuis que son fils aîné est parti, à la différence de sa résidence précédente où tout pouvait être fait à pied. A la différence de ses enfants, elle connaît mal Toulouse qu'elle n'apprécie pas car tout est dispersé et mal desservi. Regardant en plus à la dépense (frais autoroutiers), ses déplacements sont recentrés sur Saint-Sulpice, où elle déplore de nombreux manques (commerces, offre pour les jeunes, trottoirs) et les villes environnantes, Gaillac, Lavaur et Rouffiac essentiellement. Etant de passage et ses enfants étant grands, elle n'a de sociabilité qu'à l'échelle du lotissement. N'ayant aucune attache dans la région, elle espère partir quand son fils partira et constate que ses fils se sont finalement mieux habitués qu'elle à ce mode de vie. Elle ne connaît pas les revenus du ménage car c'est son mari qui gère les comptes.

Saint-Sulpice 4 (Coufouleux)

Couple de retraités de 69 (lui) et 64 ans (elle, l'enquêtée) habitant Coufouleux depuis plus de 40 ans. Après avoir vécu 4 ans chez les parents de l'épouse à Lisle sur Tarn, où elle a travaillé en tant que comptable jusqu'à sa retraite, ils ont fait construire à 800 mètres de l'exploitation agricole familiale de son mari. Elle se rendait dès lors en voiture à son travail et ses enfants ont eu par mal de leurs activités à Lisle par commodité (présence des grands parents). Ses enfants ont suivi leur scolarité à Rabastens puis Albi (lycée) et enfin Toulouse, d'où ils rentraient les week-end, l'une en train, l'autre en voiture, et où les parents allaient souvent leur rendre visite. Si Coufouleux n'était pas vraiment un choix, avec le recul, elle en apprécie la qualité de vie. Au centre d'un triangle Toulouse-Montauban-Albi, elle fréquente les trois à des degrés divers (Toulouse fréquemment pour des courses, des loisirs, des rendez-vous médicaux ou voir son fils qui y est propriétaire d'un appartement ; Montauban pour des courses, Albi pour des obligations administratives). Au quotidien, après avoir beaucoup vécu sur Lisle (parents, travail), depuis sa retraite, elle fréquente surtout Gaillac (courses, activités, loisirs) et Rabastens (idem). C'est pourquoi ils envisagent (surtout elle) de s'installer en appartement dans le centre ville de Rabastens pour se rapprocher des commodités l'âge avançant. Elle s'occupe aussi de

ses petits enfants, car sa fille est installée dans la même commune dans une ferme familiale. Leurs revenus sont compris entre 1 800 et 3 000 euros/mois.

Saint-Sulpice 5 (Coufouleux)

Couple composé d'une femme de 62 ans travaillant à l'Office du Tourisme de Rabastens (enquêtée) et d'un homme retraité (ancien agent automobile à Coufouleux) de 63 ans. Originaire de Gaillac, elle a épousé un Rabastinois et s'est donc installée à Coufouleux il y a 40 ans dans une maison qu'ils ont fait construire sur un terrain hérité où ils ont également construit le garage. Après être partis quelques années à Loupiac, ils sont revenus depuis quelques mois à Coufouleux dans une maison qu'ils ont achetée parce qu'elle était sur un terrain du grand père du mari. Jeunes, ils ont vécu et travaillé à Paris, dont ils se sont vite lassés (pas de connaissance, temps de transport...). Son mari ayant trouvé un travail, ils sont revenus à Coufouleux, elle a alors travaillé à l'office du tourisme d'Albi, puis est entrée à Rabastens. Les enfants y ont suivi leur scolarité et pratiquer leurs activités avant d'aller au lycée à Gaillac et dans le supérieur à Toulouse, d'où ils revenaient le week-end en train. Si elle reconnaît les avantages de l'autoroute, elle regrette que ça ait transformé le village en ville-dortoir et fait se multiplier les commerces basiques (banques...) et fermer les commerces spécifiques (habillement) puisque les gens font sur Toulouse ou Albi. Elle reconnaît une vie culturelle très riche à Rabastens et fait toutes ses courses alimentaires localement, presque jamais à Gaillac ou Lavaur, rarement à Albi. Elle se rend par contre souvent à Toulouse (deux fois par mois, pour des courses, des amis, des sorties), surtout dans les centres commerciaux périphériques, parfois en centre ville où elle va alors en train. Ils avaient pensé s'installer à Rabastens pour leurs vieux jours, mais venant d'hériter un terrain sur la commune, ils pensent à y construire un chalet en bois. Ils ont de nombreuses activités dans le secteur mais pas en association : marche en forêt, vélo... Leur fils habite à Toulouse en location et leur fille a fait construire à Coufouleux, ce qui lui permettra de garder son petit fils. Ils touchent entre 1 800 et 3 000 euros/mois.

Saint-Sulpice 6 (Rabastens)

Couple homosexuel composé d'un retraité de l'enseignement de 55 ans (l'enquêté), et d'un professeur de musique à Castelsarrasin de 54 ans vivant dans une maison de ville dont ils sont propriétaires depuis 1998 dans le centre de Rabastens. Ils habitaient auparavant un appartement à la Faourette qu'ils ont quitté pour avoir plus d'espace et pouvoir jouer du piano sans gêner les voisins. Toulouse étant trop cher, ils ont cherché dans plusieurs bourgs du secteur avant de trouver à Rabastens qu'une amie leur a fait connaître. Alors qu'ils possédaient deux voitures à Toulouse parce que les transports en commun n'étaient pas pratiques, ils s'en sont séparés d'une en s'installant à Rabastens puisque tous les commerces et services de proximité sont accessibles à pied, de même que la gare qui assure la proximité de Toulouse. L'instituteur s'est alors fait muter près de la gare de Matabiau pour utiliser le train, économique et écologique, et seul son compagnon a continué, par obligation, à utiliser la voiture, ce qui lui pèse (2h de trajet chaque jour). Toutes leurs pratiques quotidiennes sont concentrées à Rabastens, mais le retraité garde un lien fort au centre-ville de Toulouse (un à deux déplacements par semaine) pour l'offre culture et ses relations sociales. Les autres villes ne sont pas fréquentées car n'offrent rien de plus mais sont moins accessibles. Le retraité est bien intégré à la ville où il s'occupe bénévolement des archives, participe à l'association de quartier, son compagnon moins par manque de temps. Leurs revenus s'élèvent à 3 500 euros/mois.

Saint-Sulpice 7 (Rabastens)

Couple de retraités de 78 ans (elle, l'enquêtée, ancienne directrice d'un service de tutelle aux prestations familiales à Toulouse) et 65 ans (lui, ancien directeur de circonscription départementale à Graulhet puis à Albi). Après avoir tenu un restaurant dans les Cévennes, ils se sont installés à Rabastens il y a 31 ans, pour se rapprocher de la mère de l'épouse. Ayant choisi Rabastens pour sa gare et sa localisation entre Toulouse et Albi (maximisation recherche d'emploi), ils y ont acheté une maison à rénover et ont beaucoup utilisé le train, plus économique, pour aller au travail. Ils sont aussi propriétaires d'une maison à Albi où ils ont vécu 8 ans au début de la retraite de l'épouse pour héberger des neveux qui rentraient au lycée et rapprocher le mari du travail. Ils rentraient alors tous les week-end à Rabastens, et elle venait au moins trois fois par semaine parce qu'elle était conseillère municipale et archiviste communale. Ils ont toujours disposé de deux voitures pour plus de liberté, mais dès que l'un ne pourra plus conduire, ils s'installeront dans une maison ancienne qu'ils viennent d'acheter dans le centre de Rabastens, plutôt que dans leur maison d'Albi car tout leur réseau social est à Rabastens. Ils y déroulent toute leur vie quotidienne, commerciale, culturelle et associative, même s'ils essaient de moins s'impliquer en raison de leur âge. Alors qu'ils ont beaucoup fréquenté Toulouse (travail, études, loisirs), ils vont désormais plus à Albi pour ce qu'ils ne trouvent pas à Rabastens et voir des amis, puisqu'ils y ont vécu. Ils se situent dans la tranche de revenus 1 800-3 000 euros/mois.

Saint-Sulpice 8 (Rabastens)

Couple de retraités de 67 ans chacun habitant une maison, donnée par le père de l'épouse, dans le centre ville de Rabastens. Bien que né à Toulouse, le mari a passé toute son enfance à Rabastens avant de vivre dix ans à Toulouse en début de vie professionnelle (4 ou 5 appartements en location) et de se réinstaller à Rabastens dans cette maison. Il avait une agence d'architecture dont le siège administratif était à Rabastens et l'agence à Saint-Sulpice. Sa femme y travaillait à Rabastens tandis que lui faisait les trajets entre les deux agences et les chantiers. La voiture lui était donc indispensable tandis que sa femme allait travailler à pied. Depuis qu'ils sont à la retraite, c'est son fils qui a repris l'agence de Saint-Sulpice et les locaux de Rabastens ont été dédiés à une association culturelle que le mari a créée. A la retraite, il redécouvre les joies de la ville qui ne lui convenait plus à l'âge actif : contrairement à sa femme qui se déplace peu, il fréquente beaucoup Toulouse (courses, sorties...). C'est donc bien la localisation à la campagne mais pas trop loin de la ville (ce qui n'était pas encore le cas quand il s'est installé) qui le séduit. Toutes les pratiques commerciales du quotidien sont faites à Rabastens même. S'il va parfois aussi à Gaillac et Saint-Sulpice, Albi ne l'attire pas. Très intégré, l'implication politique ne l'intéresse pas. Tout leur réseau social et familial est à proximité (ses deux fils ont fait construire dans le secteur). Leurs revenus se situent dans la tranche 3 000-4 600 euros/mois.

Saint-Sulpice 9 (Rabastens)

Femme de 30 ans vivant en couple avec un enfant de 2 ans. Elle assure l'accueil de l'Association le Cinq, basée à Rabastens, qui promeut la création artistique et l'échange des savoirs, mais aimerait pouvoir vivre de la peinture en tant qu'illustratrice jeunesse d'autant que son contrat ne sera pas renouvelé, son conjoint travaille dans l'animation. Installés à Rabastens depuis 6 ans, ils sont locataires dans le centre ville de leur troisième logement où ils ont aménagé à la naissance de leur enfant pour ne plus avoir d'étage et disposer d'un grand jardin. Originaires de Toulouse où ils avaient chacun un appartement, ils l'ont quitté, elle pour les études suivies à Cahors où elle louait un appartement dans le centre ville, lui pour un travail à Foix. Ils se sont rejoints au bout d'un an à Rabastens, pour se poser et fonder une famille dans une meilleure qualité de vie : ils peuvent avoir un

logement plus grand avec jardin pour le prix d'un loyer à Toulouse. Leur recherche s'est portée sur Rabastens, pour la desserte (train et autoroute), la proximité de la famille du conjoint qui vit à Saint-Sulpice, la qualité du bâti historique (ils sont anti-lotissements) et le bon compromis entre ville (à 30 minutes) et campagne. S'ils rêvent d'acheter un terrain pour y construire une maison en éco-construction, la carrière de la jeune femme, dans l'associatif, ne lui procure que des contrats précaires qui les excluent pour l'instant du système bancaire. Dans le même temps, si pour l'instant le cadre offert par la campagne lui convient pour sa fille (jardin, nature...), elle avoue souhaiter voir sa fille passer son adolescence en ville, comme elle a pu le faire, pour la sociabilité, la confrontation à l'altérité et l'offre culturelle qu'elle offre, par opposition à la campagne (« *La vie c'est pas que des vieux et des blancs !*), même si elle a peur de ne pas avoir les moyens de lui offrir. Le couple dispose d'un camion, d'une voiture et de deux vélos. Ils se déplacent essentiellement en vélo à Rabastens (crèche, marché...) et font leurs courses à Saint-Sulpice en voiture. Elle se rend à Toulouse 3 ou 4 fois par mois, pas pour du shopping mais pour des sorties culturelles ou artistiques, des visites à des amis et de la famille, le plus souvent en voiture, parfois en covoiturage, pour ne pas être contraints par les horaires de train au retour. Elle y expose également des tableaux. Elle se sent profondément toulousaine même si elle est bien intégrée à Rabastens. Leurs revenus sont compris dans la tranche 1 200-1 800 euros/mois.

Saint-Sulpice 10

Couple vivant avec ses 4 enfants de 17, 14, 12 et 9 ans, dans une maison qu'ils ont faite construire en 2010 à Saint-Sulpice, quartier des Tendes, car ils ne trouvaient rien à acheter dans leur budget, après avoir vécu 12 ans en location dans une maison du centre ville de la commune. Ils sont venus à Saint-Sulpice pour suivre l'entreprise du mari qui a quitté Albi pour cette commune, elle a fermé quelques mois après leur déménagement et il a alors trouvé du travail dans une entreprise basée à Plaisance-du-Touch (périphérie ouest de Toulouse). Tous les deux ont un emploi qui les amène à être mobile : il est chauffeur routier international (il quitte donc le domicile le dimanche soir et rentre le vendredi soir ou le samedi), elle, aide à domicile pour une association basée à Montastruc-la-Conseillère qui l'amène à de nombreux petits déplacements quotidiens de maison en maison (5 minutes) dans les communes proches de la Haute-Garonne et l'empêche d'envisager le covoiturage. Même si l'association rembourse un peu les frais, elle reconnaît que cela a un coût (gasoil, usure de la voiture sur les petites routes de campagne...). Ils sont obligés d'avoir deux voitures, même si celle du mari est immobilisée au dépôt toute la semaine. L'autre est constamment utilisée par la mère de famille, pour le travail, les activités des enfants, les courses. Celles-ci sont faites une fois par semaine à Rabastens au Lidl, le Carrefour market de Saint-Sulpice est utilisé en dépannage et les commerces quotidiens fréquentés (boulangerie) sont ceux de Saint-Sulpice. Seuls les achats spécialisés (chaussures et vêtements notamment) sont effectués dans l'agglomération toulousaine (centre commercial périphérique du Leclerc de Roques, 3 fois par an) ou à Albi. Elle ne fréquente jamais le centre ville de Toulouse et n'a jamais pris le métro. Les enfants sont scolarisés dans la commune, l'un à l'école primaire (dépôt par un voisin le matin, la maman la récupère le soir), deux autres au collège (pied ou vélo), et l'aînée à Gaillac, au lycée professionnel (la mère la dépose à la gare où un bus fait la liaison avec Gaillac où il faut prendre une autre navette pour aller jusqu'au lycée). Ils utilisent les services de la commune (cinéma) et y ont leurs activités sportives (la mère les y dépose en voiture pour des raisons de sécurité). La mère a abandonné l'activité qu'elle faisait à Saint-Sulpice (judo) par manque de temps. Leurs relations de voisinage sont très bonnes et les enfants se sont faits des amis dans le lotissement. Ils ont en revanche peu de relations sociales avec les habitants de Saint-Sulpice dont elle n'aime pas la mentalité. Elle est très contente de son lieu de résidence, ni trop grand ni trop petit et bien équipé,

même si ce mode de vie a un coût. Ils n'envisagent pas d'en partir un jour, sauf si l'occasion se présenter de repartir dans le Nord d'où elle est originaire.

Saint-Sulpice 11

Couple avec deux enfants de 7 mois et 3 ans ayant fait construire à Saint-Sulpice en 2009, pour une mensualité équivalent au loyer qu'ils payaient pour une maison située à Cornebarrieu (banlieue ouest de Toulouse) dans un lotissement fermé avec piscine, terrain de tennis et jardin privatif. Ils souhaitaient devenir propriétaire afin d'avoir un patrimoine à léguer à leurs enfants. Ils travaillaient alors l'un à Tournefeuille (elle, assistante dentaire), l'autre à Villeneuve-Tolosane mais ils voulaient se rapprocher de leurs parents, d'où le choix de Saint-Sulpice, même si le conjoint était d'abord plutôt attiré par Lavour qu'elle trouvait trop grand. Elle est en congé parental depuis son arrivée à Saint-Sulpice mais ne se fait pas de souci pour retrouver du travail dans sa branche à proximité (contacts pris sur Lavour, Graulhet et Gaillac), ce qui constitue un gain de temps et d'argent «(moins de frais de garde). Il est barman dans le centre ville de Toulouse. Il s'y rend en train (vélo jusqu'à la gare, train, puis métro ou vélo) ou en moto quand il fait beau, mais cela revient beaucoup plus cher que les transports en commun. Pour les courses du quotidien, elle navigue entre Saint-Sulpice, Lavour et Gaillac en fonction des promotions et des besoins car elle n'aime pas passer du temps de la voiture et privilégie donc la proximité. Pour les travaux de la maison qui ne sont pas encore finis, ils vont ensemble dans les grandes surfaces de bricolage de la périphérie toulousaine (Roques, Saint-Orens, Balma). Ce n'est que pour des magasins très spécialisés (pièces pour la moto notamment) qu'ils vont à Toulouse même. La proximité des magasins (galerie commerciale) lui manque un peu (elle dit avoir perdu son Leclerc Blagnac !) mais le niveau d'équipement lui convient malgré tout, parce qu'il est à taille humaine (elle a accouché à l'hôpital de Lavour). Pour les services et équipements, ils fréquentent ceux de la commune (médiathèque) et des environs (restaurants à Lavour), mais aiment bien retourner passer une journée du côté de Cornebarrieu (aires de jeux pour enfants, cinéma à Blagnac) L'entente dans le lotissement est bonne et les rencontres se font surtout par le biais des enfants. Encore peu impliqués dans la vie associative, ils pensent le faire dès qu'ils auront plus de temps.

Saint-Sulpice 12 (Rabastens)

Entretien mené avec une fille et sa mère mais vivant séparément à Rabastens.

La fille (36 ans) et son conjoint (37) vivent dans une maison avec jardin qu'ils ont achetée et rénovée en 2011 après avoir vécu dans un appartement dont sa mère est propriétaire à Toulouse (Amouroux). Son conjoint souhaitant s'installer à la campagne, elle était plus frileuse (« *je trouvais la même à Toulouse, je restais à Toulouse* »). Les prix les poussaient assez loin de Toulouse et ce coin a convenu parce qu'elle y avait des connaissances (sa mère et des amis) et que cela faisait petite ville, mais la recherche ne portait pas spécifiquement sur Rabastens, cela aurait pu aussi bien tomber sur Saint-Sulpice. Ils possèdent deux voitures. Educatrice spécialisée, elle travaille à Toulouse et son conjoint, infirmier, travaille à Colomiers (banlieue ouest de Toulouse). Quand ils habitaient à Toulouse, elle allait au travail en voiture mais faisait ses autres déplacements en bus et métro. Elle continue à se rendre au travail en voiture (40 minutes à 1 heure de trajet), son conjoint y va en moto (un peu plus d'1 heure), ce qui leur revient plus cher chaque mois qu'auparavant. Pour autant, elle n'envisage pas de prendre le train car cela lui prendrait plus de temps et reviendrait plus cher (aller à la gare en voiture, prendre le train puis les deux lignes de métro toulousains pour atteindre son lieu de travail) et ses horaires ne lui permettent pas le covoiturage. Pour les courses, elle alterne entre le supermarché à côté de son travail, le Leclerc de Gaillac et le Carrefour Market de Rabastens. Tous les services et

équipements fréquentés (médecins...) sont à Rabastens. Elle continue de fréquenter le centre-ville de Toulouse pour voir des amis et sortir (restaurants...) et profite d'être à Toulouse en journée pour fréquenter les commerces et services absents de Rabastens. Ils ont peu d'activités de loisirs car ils sont toujours dans les travaux. Elle s'y sent bien malgré tout, mais elle retournerait vivre à Toulouse, une ville qu'elle aime, si elle gagnait au loto, dans d'autres conditions que les précédentes (appartement sans jardin et sans relations de voisinage). Leurs revenus s'élèvent à « 3 000 euros et quelques » par mois.

Saint-Sulpice 12 bis (Rabastens)

Entretien mené avec une fille et sa mère mais vivant séparément à Rabastens.

La mère a 55 ans et vit avec son fils de 16 ans (en pension la semaine) dans une maison sans jardin trouvée dans l'urgence en 2001. Ils vivaient auparavant dans une maison avec jardin à Toulouse (Roseraie) mais ont dû la quitter en raison de problèmes scolaires. C'est donc la localisation de la nouvelle école qui a guidé le choix de Rabastens où elle connaissait des gens et situé du bon côté de Toulouse par rapport à son travail. Elle est attachée territoriale à Saint-Jean (nord de Toulouse), elle s'y rend en voiture en 30 minutes maximum. Elle a une voiture pour les déplacements quotidiens et une camionnette qui sert d'« outil » (bricolage, transport du bois...) et qu'elle prête. Déjà lorsqu'elle habitait à Toulouse, elle allait au travail en voiture par manque de desserte en transports en commun (bus pas pratique, métro pas terminé). Elle mettait autant de temps que maintenant et préfère donc son trajet actuel, dans la campagne, qui lui fait une coupure entre le travail et la maison, « *ça passe inaperçu, c'est le boulot qui est une contrainte, pas la voiture* », d'autant que le train et le covoiturage sont inenvisageables. Elle fait l'essentiel de son quotidien à Rabastens (courses, services, cinéma), le plus souvent en vélo ou à pied, exceptionnellement à Gaillac ou Saint-Sulpice, en voiture. Si elle a adoré vivre à Toulouse en début de vie active (sorties...), elle apprécie maintenant le rythme et le cadre bâti et naturel de la commune et de ses environs. Elle va peu à Toulouse en dehors du travail, essentiellement pour voir son autre fille, elle pose la voiture à Gramont pour prendre le métro. Mais elle préfère fréquenter les communes alentours et même Albi (pour les soins médicaux, pour voir ses parents et amis). Elle est impliquée dans le milieu associatif (entreprise d'insertion à Lisle sur Tarn, association à Pechbonnieu) et très bien intégrée dans son quartier (comité de quartier, actions collectives, solidarité et liens d'amitié) et sa commune (elle a assumé la présidence de l'école et du collège) où elle se sent chez elle. Bientôt à la retraite, elle se déplacera surtout pour ses activités associatives, ira moins à Toulouse (uniquement pour sa fille et les hôpitaux), et utilisera sans doute moins la voiture, mais ne l'abandonnera pas car c'est gage d'autonomie. Elle ne voit aucun inconvénient à son mode de vie. Elle a 2 000 euros par mois de revenus.

Saint-Sulpice 13

Monsieur retraité de 91 ans, veuf depuis 2005. Originaire du Nord de la France, a longtemps vécu en Seine et Marne. Retraité de la SNCF à 55 ans, il est ensuite devenu formateur dans les centres d'apprentissage des cheminots puis en lycée technique, jusqu'à 64 ans. A 70 ans, il décide avec son épouse de quitter la région parisienne pour l'agglomération toulousaine afin de se rapprocher de l'une de leurs filles et de changer de climat. Le choix se porte sur Saint-Sulpice où un ami cheminot est déjà installé et où la présence de la gare facilite l'accessibilité à Toulouse. Ils ont racheté une maison individuelle de plain pied située à 1 km du centre-ville. D'abord jugé agréable, il regrette aujourd'hui le manque de desserte du centre-ville : il est obligé de prendre quotidiennement sa voiture même s'il ne pratique que de petits trajets. Il mène l'essentiel de ses activités à Saint-Sulpice (courses et loisirs

nombreux : pétanque, jeux de carte, association des anciens combattants), mais fréquente également Lavaur et Gaillac (équipements de la personne spécifiques) et Rabastens et Saint-Lieux-les-Lavaur pour quelques loisirs. Il continue à aller à Toulouse pour des raisons médicales, familiales (fille) et de loisirs (association des anciens combattants) : il prend alors gratuitement le train. Très bien intégré et heureux de ce choix de vie, il avoue craindre le fort développement de la commune (problème de stationnement) et souhaiterait que soit mise en place une navette pour le centre-ville (il en a informé le maire qu'il connaît bien).

Saint-Sulpice 14

Dame veuve de 91 ans propriétaire d'une maison de plain pied depuis 40 ans. Née en Espagne, elle a ensuite vécu en Algérie où elle a donné naissance à sa fille avant de s'installer en France, à Marseille, où son fils est né. Son mari était brigadier de police. Lorsqu'il est décédé, en 1979, elle est venue s'installer à Saint-Sulpice car ses parents et sa sœur vivaient à Saint-Lieux-les-Lavaur et une autre sœur et son frère à Rabastens. Revendant l'appartement dont ils étaient propriétaires, elle y a fait construire sa première maison, le développement de la commune commençait à peine. Elle n'a jamais retravaillé une fois installée là. Elle dispose d'une voiture dont elle se sert pour faire ses courses une fois par semaine à Saint-Sulpice. Elle va au marché à pied pour se promener, de même à l'église le dimanche. Ses pratiques et leur échelle se sont resserrées : elle ne se déplace plus que sur la commune où elle trouve l'essentiel des services et commerces, alors qu'elle allait auparavant jusqu'à Lavaur ou Rabastens ; elle ne va plus au cinéma. Sa fille, qui habite Toulouse, la véhicule pour des trajets plus longs, par exemple pour les achats vestimentaires faits dans le centre-ville de Toulouse (elles se garent le plus près possible puis prennent le métro). Elle fréquente l'amicale des aînés de la commune une ou deux fois par semaine. Elle a de bonnes relations de voisinage. La solitude lui pèse, elle s'ennuie, sauf l'été lorsqu'elle peut jardiner. Elle ne se verrait pas déménager pour plus petit puisqu'elle a une chambre pour accueillir ses enfants et un petit jardin qui l'occupe. Elle est en revanche nostalgique de l'Algérie.

Saint-Sulpice 15

Femme de 41 ans vivant avec son compagnon (qui a deux enfants d'une précédente union qui vivent à la Réunion) et leur fille de 4 ans, locataires d'un appartement situé dans une résidence fermée implantée dans la continuité du bourg, choisie par Internet pour sa proximité de l'école dont le père est directeur. Couple adepte du « principe de l'escargot » en ce sens qu'ils ont leur maison sur le dos : ultra-mobile, ils multiplient les expériences résidentielles. La femme a déménagé 20 fois en 20 ans : après une adolescence passée dans le pays basque où elle aspire à s'installer une fois à la retraite, elle a vécu en Espagne, au Maroc pendant 15 ans, à la Réunion pendant 5 ans. C'est là qu'elle a rencontré son compagnon, muté en 2009 à Saint-Sulpice qu'ils envisageaient de quitter en 2011 pour l'Espagne. L'enquêtée est devenue professeur de yoga à la MJC de Saint-Sulpice, emploi qui lui procure peu de revenus et qu'elle complète l'été en étant professeur de langue étrangère dans des camps de vacances à Biarritz. Le couple privilégie le vélo pour ses déplacements professionnels et quotidiens (petites courses et activités de loisirs). Ils n'utilisent la voiture que par grand froid, pour faire les courses dans le supermarché de la commune ou partir en vacances dans le pays basque. Ils privilégient autant que possible le train lorsqu'il s'agit de se déplacer à Toulouse (où vit la sœur de l'enquêtée) ou le covoiturage pour aller à Albi (formations professionnelles pour son compagnon). Leur réseau social est très peu développé de même que leur implication locale. Ils ont un revenu de 2 300 euros/mois.

Saint-Sulpice 16

Couple de 41 (lui) et 48 ans (elle) habitant avec leur fille de 16 ans une maison qu'ils ont achetée, à rénover complètement, dans le centre bourg de Saint-Sulpice il y a 3 ans. Après avoir beaucoup bougé, cela fait 11 ans que le travail les a amenés à Saint-Sulpice, puisqu'ils travaillent tous les deux comme animateurs dans les services péri et extra scolaires de la commune (il est par exemple maître nageur à la piscine l'été) où ils ont d'abord loué différents logements. Le dernier en date était un logement HLM où ils étaient gênés par la promiscuité avec les voisins. Ils voulaient devenir propriétaires d'autant que le différentiel loyer / mensualité n'est pas important mais considèrent cet achat comme un premier investissement non définitif, en espérant tirer une plus value de leur maison rénovée. Si les transports ont largement présidé à leur choix d'habitation (proximité lieu de travail, bonne desserte scolaire pour leur fille), dans un deuxième temps, ils préféreraient s'éloigner de Saint-Sulpice, où les prix sont élevés et où ils connaissent tout le monde, pour un village plus petit, une maison hors lotissement et un jardin. Ils se donnent encore 2 ou 3 ans avant de se lancer dans cet autre projet, lorsque leur fille, qui fréquente le lycée de Montastruc-la-Conseillère où elle se rend en train et bus, aura le permis. Mais la question des déplacements continuera à compter. Ils ont deux voitures dont une en panne depuis un an. Ils s'arrangent donc entre eux pour l'utiliser : celui qui travaille dans l'école le plus loin prend la voiture, l'autre travaille dans une école très proche et y va à pied ou en vélo. Cette proximité représente un véritable confort de vie, en plus d'une économie importante, qui leur permet de rentrer chez eux pendants les temps non travaillés. Les courses du quotidien sont également faites à pied, ce qui n'était pas possible lorsqu'ils habitaient leur logement précédent. Ils regrettent le manque de place pour garer la voiture dans le centre alors que les maisons du bourg n'ont pas de garage. Pour leurs courses, ils fréquentent les commerces locaux une fois par semaine et les centres commerciaux de la périphérie toulousaine (Auchan-Gramont) qui ont l'avantage de tout concentrer en un seul lieu, notamment un grand magasin d'animalerie-jardinerie dans lequel ils aiment flâner (ils y vont jusqu'à une fois par semaine). Ils ne fréquentent pas d'autres polarités alentour pour des raisons de commodité, manque de temps et gestion serrée du budget, mais ils avouent avoir parfois l'impression de tourner en rond dans Saint-Sulpice. Leurs loisirs se réduisent actuellement au bricolage, « *loisir obligatoire* », sauf l'été où ils se promènent et pique-niquent dans les environs.

Saint-Sulpice 17

Couple de décohabitants de 20 ans qui vivaient auparavant chez leurs parents respectifs à Bessières qui s'est installé en 2009 en location dans un appartement dans une résidence fermée de Saint-Sulpice pour être indépendant. Elle avait auparavant vécu à Toulouse jusqu'à 10 ans avant que ses parents et elle ne s'installent à Buzet-sur-Tarn dans la maison de ses arrière-grands-parents. L'installation à Saint-Sulpice a été guidée par la présence de la gare, l'attractivité des loyers, la proximité de la famille et le niveau de commerces et équipements de cette « mini-ville ». Préparant par correspondance le concours d'entrée d'une école d'infirmière en Belgique, elle cumule deux emplois qui lui rapportent 600 euros par mois (employée dans une entreprise de télé-marketing en plein centre ville de Toulouse et garde d'enfant tous les soirs après l'école à Buzet-sur-Tarn) et son petit ami travaille à la Magdelaine-sur-Tarn pour 1100 euros par mois (il s'y rend en faisant du covoiturage avec un collègue). Ils ont deux véhicules desquels ils sont très dépendants, dans leurs déplacements professionnels (lui pour se rendre sur son lieu de travail, elle pour se rendre à la gare à 1,5 km) comme pour leurs achats commerciaux et leurs pratiques de loisirs. Si les frais de transport liés à l'emploi en centre ville (360 euros par mois de frais d'essence, de train et de métro) pèsent sur leur budget (leurs parents respectifs les aident), elle n'arrive pas à trouver un emploi plus proche. L'utilisation du train pour aller travailler repose alors sur un calcul économique mais les contraintes horaires et le temps de trajet pèsent sur la jeune fille. Au-delà de la pratique professionnelle, Toulouse est un lieu de sortie

privilegié (restaurants, visite à des amis) et sa proximité eSaint appréciée. Une grande partie de leur quotidien se déroule cependant sur place, à Saint-Sulpice même pour les achats quotidiens (les achats plus occasionnels notamment vestimentaires s'orientent vers des galeries commerciales, à Auchan Gramont en périphérie toulousaine ou au Leclerc de Gaillac), dans les villages alentours pour les sorties entre amis et le sport (foot pour le petit ami qui pratique pour cela le covoiturage). Ses études restant la priorité, la jeune fille est peu intégrée dans Saint-Sulpice, participant peu aux activités locales et n'entretenant que de cordiales relations avec leur voisinage. Leurs revenus s'élèvent à 1 600 euros/mois

Saint-Sulpice 18

Couple d'une cinquantaine d'années qui a fait construire une maison T4 dans un lotissement récent de Saint-Sulpice en 2010. Divorcée d'une précédente union et mère de deux enfants, elle a beaucoup bougé avant de s'installer à Colomiers : née à Balma en banlieue toulousaine, elle est partie à 17 ans, avec ses parents, s'installer en Ariège qu'elle a quitté au bout de 5 ans pour tenir un magasin Casino dans les Hautes-Pyrénées avant de revenir en Ariège une dizaine d'années supplémentaires. Séparée de son mari et ne vivant qu'avec un seul de ses fils, malade, elle a passé le concours d'agent territorial avant d'être affectée dans un lycée du centre ville de Toulouse. Après avoir fait la navette pendant deux ans, elle a obtenu un logement HLM T3 à Colomiers. C'est à cette époque qu'elle a rencontré son nouveau mari avant de perdre son fils. Le désir de devenir propriétaire et le prix des terrains les ont conduit à Saint-Sulpice qu'ils ne connaissaient pas. Ils disposent de deux véhicules : une voiture personnelle et le camion de l'entreprise de couvreurs dans laquelle travaille le mari qui bouge beaucoup en fonction des chantiers. Agent territorial, elle a obtenu sa mutation au lycée de Lavaur, à 14 km, après avoir travaillé dans un lycée du centre ville de Toulouse à 50 km qu'elle aurait quitté si elle n'avait pas obtenu sa mutation en raison du coût occasionné par les trajets (250 euros par mois) et des embouteillages. L'essentiel de leurs pratiques quotidiennes est localisé à Saint-Sulpice, qu'elle considère encore comme un village, Toulouse, « la » ville, et Castres ne sont fréquentés que de manière exceptionnelle et Lavaur n'est pas investi en dehors de la sphère professionnelle. Ils ne fréquentaient toutefois pas plus Toulouse lorsqu'ils habitaient à Colomiers où ils satisfaisaient tous leurs besoins. Leurs loisirs sont très limités (quelques visites à la famille ou à des amis notamment en Ariège) car les travaux de la maison occupent encore tous leurs week-ends, ils prévoient d'ailleurs de construire une piscine. Ils sont donc encore peu intégrés mais pensent s'investir lorsqu'ils en auront le temps. Ils ont un revenu d'environ 1 700 euros/mois.

Saint-Sulpice 19

Couple d'une trentaine d'années ayant une fille de 3 ans et un garçon de 6 ans. Originaires l'un de Lévis l'autre de l'Isle Jourdain, ils étaient locataires en plein centre ville de Toulouse avant de faire construire à Saint-Sulpice en 2005 après la naissance de leur premier enfant, motivés par le souhait de l'élever à la campagne et repoussés à Saint-Sulpice par les prix des terrains. Après avoir pris un congé parental pour son deuxième enfant, elle est devenue assistante maternelle sur la commune pour profiter de ses enfants et s'épargner les allers-retours à Toulouse tandis que son mari, conducteur de train, rejoint tous les jours la gare Matabiau au centre de Toulouse (en voiture à cause des horaires décalés). Ce choix résidentiel leur convient complètement, tant par le cadre de vie offert, la proximité suffisante de Toulouse et le niveau de commerces. Même la vie en lotissement correspond à une forme d'idéal, grâce au jardin et à la piscine mais aussi à la sociabilité qu'elle offre notamment aux enfants qui ne sont pas isolés. Ils ont deux véhicules desquels ils reconnaissent être très dépendants. Les supermarchés de Saint-Sulpice sont utilisés en guise de dépannage mais sont jugés

trop chers, et le marché peu fourni, c'est donc à Gaillac que le couple fait les courses une fois par mois et à Lavaur qu'il va au marché. Pour le vestimentaire, ils oscillent entre Gaillac et la zone commerciale du Auchan en périphérie toulousaine. Pour les loisirs, le garçon fait du taekwondo, ils fréquentent les services proposés à Saint-Sulpice, notamment le cinéma (depuis qu'il est refait, avant, ils préféreraient aller à Toulouse) et la médiathèque, mais ne vont à Toulouse que de manière occasionnelle, par exemple pour aller au musée ou chez des spécialistes mais jamais en guise de simple promenade. Les zones commerciales périphériques, quoi que peu fréquentées, le sont plus que le centre ville. Pour les promenades, c'est plutôt dans le quartier, le parc de la commune ou les forêts voisines. Ils ont tissé des liens forts avec les parents d'un copain de leur fils qui habitent un lotissement voisin et ont eu à peu près le même parcours résidentiel et professionnel (venus de banlieue parisienne, ils sont locataires à Saint-Sulpice mais voudraient construire, lui travaille à l'Université en plein centre ville et elle est assistante maternelle). Ils se voient rester à Saint-Sulpice, dans cette maison ou une autre, et sont certains de ne jamais retourner vivre à Toulouse.

Saint-Sulpice 20

Entretien réalisé avec une jeune fille de 19 ans, étudiante à l'Université Toulouse 1 en plein centre-ville, au domicile de ses parents qui se sont installés dans une maison en location à Saint-Sulpice depuis 6 ans après avoir beaucoup bougé puisqu'elle a passé son enfance à Bordeaux avant de faire le tour de l'Ariège puis de résider à Villefranche-de-Lauragais où ils étaient également locataires d'une maison plus petite. Ils avaient déjà auparavant pas mal bougé, Le déménagement a été motivé par le souhait de se rapprocher d'une gare permettant à leur fille de se rendre quotidiennement à Toulouse au lycée, trajet qu'elle effectuait auparavant en bus (45 minutes par trajet). Le père, retraité de son entreprise, continue néanmoins d'aller travailler avec sa femme, gérante d'une entreprise de construction en bois dont le siège est au cœur de Toulouse. Si l'étudiante prend le train à Saint-Sulpice avant de continuer en métro, ses parents ont plutôt tendance à se rendre en voiture jusqu'au terminus du métro pour le prendre. Ils se sentent malgré tout moins dépendants de la voiture depuis qu'ils sont à Saint-Sulpice. L'installation dans la commune est durable puisque le ménage est en train de faire construire une maison en bois sur une parcelle à proximité de la gare qui abritera également la maison des grands-parents qui se rapprochent de leurs enfants tous résidents du Grand Sud (Moissac, Rodez, Saint-Sulpice). Les pratiques des deux générations sont très différentes, la fille vivant dans l'orbite de Toulouse (son petit ami y résidant à côté de l'université) même si la parenthèse campagnarde lui convient pour le week-end ou les vacances, quand ses parents sont plus ancrés localement (marché, réseau social, activités sportives, balades en campagne), fréquentant notamment les villes de Gaillac et Lavaur, plus exceptionnellement Albi.

Saint-Sulpice 21

Homme de 54 ans originaire de Saint-Sulpice qui a vécu à Toulouse avant de revenir faire construire à Saint-Sulpice avec sa femme il y a 25 ans. Il se considère donc comme un « campagnard qui va travailler à la ville » et ses parents vivent toujours dans le centre-ville de Saint-Sulpice. Elle est originaire de Paris, s'est installée avec ses parents à Ramonville (banlieue sud-est de Toulouse) avant de repartir travailler à Paris et de revenir à Toulouse où elle a connu son mari. Ils ont trois filles : l'une travaille à Paris, une autre fait ses études à Toulouse (elle y vit dans un appartement aux Argoulets la semaine et y circule en métro mais continue de rentrer, en voiture, les week-ends, vacances et grèves), la dernière est au lycée à Lavaur, elle s'y rend en bus scolaire et vit toujours chez ses parents. Il a été conseiller municipal pendant 12 ans et s'est occupé de nombreuses associations sportives. Il a arrêté pour des raisons familiales et reconnaît de plus que cela devient plus difficile au fur et à mesure que la

commune s'accroît (trop à son goût). Sa femme et lui travaillent à la Préfecture de Toulouse, ils s'y rendent ensemble en train (ils vont en voiture jusqu'à la gare, habitude qu'ils ont prise quand ils devaient déposer les enfants sur le trajet) puis soit prennent le métro soit finissent le trajet à pied. C'est très économique et pratique puisqu'ils ont des horaires flexibles (badgeuse), même si son épouse regrette parfois les contraintes engendrées. Le train est devenu un lieu de sociabilité et d'activités telles que la lecture. Ils font des sorties culturelles à Toulouse et ont l'abonnement d'une salle de spectacles à Blagnac (banlieue ouest de Toulouse). Ils font la grande partie de leurs courses à Saint-Sulpice, même pour les restaurants et commerces spécialisés qu'ils essaient de faire vivre (vêtements, jouets...). Si besoin, ils se tournent plutôt vers Toulouse (entre midi et deux ou en sortant du travail) et les centres commerciaux périphériques (Auchan Gramont) que vers Albi, sauf pour les restaurants plutôt fréquentés à Lavar et Rabastens. Ils se sentent très bien dans leur quartier qu'ils ont vu se développer, ce qui leur a permis de tisser des liens forts avec les autres résidents, et qui est à proximité du centre-ville où ils peuvent satisfaire l'essentiel de leurs besoins en limitant les déplacements. Il trouve en revanche qu'il manque un lieu de rencontre dans la commune, les cafés sont fermés très tôt le soir et les week-end. Leurs filles ont toujours été inscrites dans les associations sportives de la commune et ont toujours aimé la dualité « la semaine en ville / le week-end à la campagne ». Leurs revenus sont aux alentours de 5 000 euros/mois.

Saint-Sulpice 22

Couple avec 3 enfants (18, 11 ans, élève au collège de Saint-Sulpice, et 10 ans, à l'école primaire de Saint-Sulpice) installé à Saint-Sulpice depuis 2005. Le père de famille est gendarme, ils déménagent donc tous les 6 ans. Elle est vendeuse à domicile indépendante, ce qui lui permet de travailler depuis chez elle, de gérer son emploi du temps, « *il en faut au moins un à la maison* ». Avant d'arriver à Saint-Sulpice, afin de se rapprocher de la famille du mari qui est à Carmaux, ils ont passé 6 ans près de Chartres, puis 6 ans à Saint-Flour. Ils ont obtenu la mutation en Midi-Pyrénées, à Saint-Sulpice qu'ils ne connaissaient pas. Ils ont d'abord été logés à la caserne puis ont acheté une maison qu'elle dit détester dans un lotissement où ils ne se sentent pas bien. Ils rénovent depuis 10 ans une ferme située au milieu des champs dans un village près de Clermont-Ferrand : c'est leur idéal d'habitation. Ils ont deux voitures. Elle l'utilise beaucoup en tant que commerciale puisqu'elle rayonne entre Toulouse et Albi, mais pas tous les jours puisqu'elle gère son planning comme elle a envie. Ils sont à 5 minutes à pied du centre de la commune, mais pour tout le reste, la voiture s'impose, car la commune est très mal desservie, notamment pour les jeunes, et qu'il n'y a rien à y faire, « *c'est la misère ici, au secours* », ce que confirme la fille aînée qui prend souvent le train pour aller dans le centre de Toulouse, « *y'a rien ici, Toulouse, c'est Toulouse* ». Cette année, les enfants n'ont pas d'activité sur la commune (problème d'âge à l'inscription), « *chacun fait sa vie, je ne vais pas galoper à Toulouse pour aller faire une heure de sport* ». Ils vont de temps en temps à Cap Découverte à Carmaux. Ils partent souvent pour avancer les travaux de leur ferme ou simplement se ressourcer, notamment les deux mois d'été. Elle va une fois par semaine à Albi où elle trouve tout et se sent plus à l'aise qu'à Toulouse, trop grand, où elle ne va avec ses enfants qu'une fois par trimestre (pour la FNAC). Elle reconnaît qu'être entre les deux est un avantage. Elle fréquente aussi Castres et Auchan à Balma. Elle fait ses courses d'appoint à Saint-Sulpice, mais l'essentiel des commerces et services (banques...) qu'elle fréquente sont à Lavar. Au début, ils ont essayé de faire sur Saint-Sulpice, mais la commune n'offre pas suffisamment de commodités. Elle trouve la commune très mal équipée, avec des structures qui ne suivent pas le rythme d'accroissement de la population (piscine ouverte que l'été qui les oblige à aller à Lavar). Le métier de son mari les a amenés à avoir un réseau social sur la commune. Pour autant, ils ne se sentent pas intégrés à Saint-Sulpice, sentiment renforcé par leur

mutation à venir (pas dans l'immédiat pour que les enfants finissent leur scolarité et pour rester « près » des parents, mais d'ici 6 ans, ils envisagent de demander l'outre-mer). Elle se sent chez elle uniquement dans sa maison de campagne. Ils gardent des contacts avec les personnes rencontrées au gré de leurs mutations grâce à Internet. Au final, à Saint-Sulpice et dans sa maison, « *moins j'y suis, mieux je me porte* ». Ils ont entre 2 500 et 3 000 euros par mois.

Saint-Sulpice 23

Couple d'une quarantaine d'années avec un enfant de 5 ans vivant dans une maison du centre de Saint-Sulpice que son mari a achetée il y a une quinzaine d'années. Ils sont tous les deux originaires de Saint-Sulpice. Elle vivait auparavant chez ses parents dans un lotissement à 2 km du centre-ville. Leurs parents respectifs y vivent toujours de même que le frère et la sœur du mari. Ils travaillent tous les deux à Saint-Sulpice, lui en tant que magasinier à la mairie et elle en tant qu'aide-auxiliaire de puériculture à la crèche qui dépend de la communauté de communes. Cette proximité de leur lieu d'emploi (5 minutes à pied) est vivement appréciée même s'ils y vont le plus souvent en voiture pour « *gagner trois minutes sacrées* », et ils n'envisagent donc nullement d'habiter ailleurs qu'à Saint-Sulpice. Leur fils va à l'école dans la commune qui offre toutes les commodités de base (boulangerie...). Au quotidien, ils ne « *dépassent pas les panneaux de Saint-Sulpice* ». Elle fait toutefois ses courses ailleurs, à Buzet-sur-Tarn et Lavaur où elle se rend également pour les services médicaux. Ils sont en revanche impliqués dans la vie locale par le biais de leur fils qui fait du sport dans la commune. Ils se promènent également dans les parcs communaux le mercredi, dans la campagne environnante le week-end. Elle juge la desserte de la commune vers Toulouse bonne en train, et sait qu'il y a des bus pour Castres même si elle n'y va jamais. Pour faire du shopping, ils vont surtout à Toulouse (centre-ville et centre commercial de Labège), parfois à Albi, plus « *paisible* ». C'est aussi à Toulouse qu'ils vont pour l'hospitalisation et les sorties culturelles ou festives (fête foraine de Saint-Michel par exemple). Pour le cinéma, ils allaient à Labège, depuis que le fils est né, c'est plus compliqué pour l'organisation, s'ils y vont c'est à Saint-Sulpice. Ils ont un réseau social important sur la commune et leur quartier (amis d'enfance, collègues de travail, relations liées aux copains du fils).

Saint-Sulpice 24

Couple composé d'une femme de 40 ans, d'un homme de 37 ans et de deux enfants (3 et 7 ans) résidant dans une maison qu'ils ont fait construire à Saint-Sulpice six ans auparavant. Il est prestataire en informatique et est donc appelé à changer de lieu de travail fréquemment : son bureau est à Toulouse, mais il est envoyé en mission (il a travaillé trois ans à Castres chez Pierre Fabre avant de travailler pour le Ministère de l'agriculture à Paris). Elle est chef aide-soignante à la clinique de L'Union et travaille donc avec des horaires décalés (de matin ou de soir). Ils sont donc obligés de disposer de deux véhicules : quand elle fait le matin, son mari s'occupe des enfants, embauche plus tard et rentre plus tard le soir, quand elle est du soir, elle peut s'occuper des enfants et son mari part alors plus tôt au travail pour récupérer les enfants le soir. Cela occasionne des frais importants mais atténués par différents moyens : télépéage subventionné par le Conseil Général, frais réels déduits des impôts, covoiturage. Son mari en fait et elle en faisait avec une collègue qui a démissionné et ne trouve personne pour la remplacer. Elle reconnaît que les trajets, plus long aujourd'hui que lors de leur arrivée (45-50 minutes contre 25-30 au début) représentent un stress supplémentaire car elle ne peut pas se permettre d'être en retard et prévoit donc toujours une marge. Ayant pris un congé parental pour le second enfant, elle avait fait une formation pour se reconverter et devenir assistante maternelle mais s'est rendue compte qu'elle n'était pas faite pour rester à la maison. Elle avait toujours vécu à

Toulouse, dans le centre-ville, tandis que son mari a beaucoup plus bougé, du fait de ses études et de son travail, après avoir vécu chez ses parents dans une commune à 30 minutes de Clermont-Ferrand : « *donc lui ça ne lui posait pas de problème la distance des grandes villes alors que moi j'ai toujours habité à Toulouse* » Ils louaient auparavant un appartement T3 près de la médiathèque de Toulouse dans une résidence fermée avec piscine, ils y avaient d'excellentes relations de voisinage mais le loyer commençait à être très cher. Pour le même coût mensuel, ils ont choisi de quitter Toulouse pour une meilleure qualité de vie, même si elle y a d'abord été réticente, et ont choisi Saint-Sulpice, qu'ils connaissaient par des amis, pour les prix, la desserte autoroutière, la présence de la gare (dans l'optique des études des enfants), le tissu associatif et commercial. Ils auraient pu accéder plus près de Toulouse (bons salaires, économies, placements financiers par le biais d'une sœur conseillère financière, aide des parents), mais préféraient pouvoir faire construire plus grand, dans l'optique de faire agrandir pour que les enfants aient un appartement. Ils ne sont pas encore propriétaires mais locataires des parents du conjoint avant que la maison ne leur revienne dans trois ans, ils n'ont donc pas eu recours à un prêt. Ils ont conçu une maison fonctionnelle de 110 m² habitable (4 chambres, 2 salles de bain, une véranda, une piscine, climatisation, double garage), à leur goût, et apprécie la piscine (petite mais ils ont pour projet d'en construire une creusée) et le potager. Ils ont de bonnes relations avec leurs voisins qui ont des parcours semblables au leur. Ils sont investis dans les associations de la commune : ils ont créé une association de quartier pour organiser un repas de quartier, il fait du rugby, elle fait de la gym, les enfants font de la natation et de la gym... Mais ils ont aussi gardé des activités hors de la commune (poterie à L'Union pour elle). Ils ont donc une gestion très serrée de leur emploi du temps respectif. Elle est restée très polarisée par L'Union, où vivent ses parents, et plus généralement la proche banlieue toulousaine : elle essaie de faire ses courses et d'utiliser les services à Saint-Sulpice, mais fréquente aussi par commodité le supermarché et les médecins à côté de son travail, les galeries commerciales périphériques (Labège) avec un seul objectif : « *surtout ne pas perdre de temps* ». Elle avoue en revanche aller beaucoup plus rarement désormais dans le centre-ville de Toulouse. Ils sont très mobiles pour leurs loisirs (ski dans les Alpes, mobilhome sur la Méditerranée, voyages, week-end chez des amis...) et essaient d'être moins dépendants de la voiture le week-end (vélo, pied). Elle regrette quand même la proximité de Toulouse même si elle reconnaît qu'ils n'en sont pas très loin. Pour autant, elle ne pense pas déménager, à moins d'une mutation ou d'un changement professionnel qui les amènerait loin d'ici. Ils gagnent entre 3 500 et 4 000 euros/mois.

Saint-Sulpice 25

Couple avec deux enfants propriétaire depuis 5 ans d'une maison dans le centre-ville de Saint-Sulpice avec 20 m² de cour après avoir vécu pendant 20 ans dans une ferme rénovée petit à petit, avec 5 000 m² de terrain, dans le village voisin de Saint-Lieux-les-Lavaur. Arrivés du Var, mais parisiens d'origine, ils ont vécu temporairement en location à Toulouse avant de chercher à acheter dans un rayon de 30 km autour de la ville. Ils avaient de très bonnes relations de voisinage dans ce petit village dans lequel il n'y avait que l'école dans laquelle ils n'ont même pas pu scolariser leurs enfants. Cette localisation ne correspondait plus à leurs attentes : enfants devenus adolescents, maman taxi, terrain trop grand à entretenir, urbanisation développée tout autour. S'installer à Saint-Sulpice a permis aux enfants de devenir autonome sur le plan des mobilités (l'un était alors au lycée de Lavaur, l'autre au collège de Saint-Sulpice où il pouvait aller à pied) et au couple de se séparer d'une voiture. Les enfants ne vivent plus chez eux, l'un est en khâgne dans un lycée de Montpellier, l'autre en hypokhâgne au Lycée Saint-Sernin de Toulouse, où il vit dans un appartement car il a beaucoup de travail. Elle ne travaille pas : quand ils habitaient à Saint-Lieux-les-Lavaur, elle a un temps travaillé à

Toulouse puis à Albi, pendant deux ans, à mi-temps, dans une librairie ce qui lui occasionnait beaucoup de frais et de temps de transport (ils n'avaient qu'une voiture que prenait son mari, elle allait donc en vélo à la gare de Saint-Sulpice puis prenait le train). L'employeur lui a proposé ensuite un CDI au SMIC dont ni le salaire ni les horaires ne lui convenaient, elle a donc arrêté. Son mari était électricien mais il a eu un accident qui l'empêche de reprendre cette activité. Il est en arrêt maladie et a fait une formation en informatique mais ayant près de 50 ans, de retrouve pas de travail. Cette installation n'est malgré tout pas définitive car elle aimerait un jardin un peu plus grand. Elle trouve Saint-Sulpice moche, consommateur d'espace, trop dépendant de la voiture et ne comprend pas la politique d'urbanisation du maire. Elle fait ses courses à Saint-Sulpice, au marché, à pied, de temps en temps en voiture au supermarché. Elle ne fréquente Gaillac qu'occasionnellement. Elle continue à aller fréquemment à Toulouse, qu'elle cite comme la commune qu'elle fréquente le plus, pour divers motifs (voir son fils, aller à la médiathèque et à la librairie une fois par semaine, au cinéma, faire les boutiques). Elle y va en train (qu'elle trouve cher) quand elle est seule, en voiture jusqu'au terminus du métro quand ils y vont en couple, ou en voiture jusqu'au centre-ville quand ils amènent des courses à leur fils. *« Je pense pas que je sois encore mûre pour vivre dans une grande ville comme Toulouse mais j'ai besoin d'avoir à proximité une grande ville »*. Sa mère habite également Saint-Sulpice (depuis deux ans dans une maison du centre après avoir passé 10 ans dans une maison éloignée du centre-bourg pour se rapprocher de sa fille) mais l'essentiel de leur réseau social est resté basé à Saint-Lieux-les-Lavaur. Alors que plus jeune elle était investie dans les associations de Saint-Lieux-les-Lavaur et en tant que présidente des parents d'élèves à Saint-Sulpice, ils ont désormais peu d'activité : ils se promènent en forêt et vont parfois à Albi. Elle n'a donc pas d'attache spécifique à Saint-Sulpice, hormis la présence de sa mère et de ses amis) qui est en revanche pratique car proche de la campagne et proche de Toulouse. Leurs revenus s'élèvent à 1 500 euros/mois.

Sommaire

Introduction : La maturité des espaces périurbains comme vecteur de leur entrée en durabilité ?	3
Partie 1 : État des lieux de la périurbanisation : éléments de cadrage statistique	16
1. Les terrains de l'ouest francilien.....	16
a) Tassement de la périurbanisation ou poursuite de l'étalement ?.....	18
b) Les sociétés périurbaines de l'ouest parisien : un fort gradient selon la distance à Paris.....	23
c) L'évolution de l'offre d'emplois et des mobilités domicile-travail.....	29
d) Les mobilités résidentielles : des destinations plus proches ?.....	37
Conclusion.....	44
2. Les terrains de l'est toulousain.....	46
a) Poursuite de l'étalement urbain ou tassement de la périurbanisation ?.....	48
b) Les sociétés périurbaines de l'est toulousain.....	53
c) L'évolution de l'offre d'emplois et des mobilités domicile-travail.....	59
d) Les mobilités résidentielles : des destinations plus proches ?.....	66
Conclusion.....	72
Partie 2 : Que nous disent les habitants de leurs pratiques quotidiennes ?	74
1. Présentation des terrains d'enquête.....	74
a) Les terrains du secteur francilien élargi.....	74
b) Les terrains de l'est toulousain.....	78
2. Entre figures récurrentes et spécificités des contextes territoriaux.....	82
a) De l'hypothèse d'une complexification des figures de la mobilité périurbaine à son analyse.....	82
b) Les couples biactifs avec enfants, une figure classique mais qui se complexifie....	86
▪ Figure 1.1: Les actifs propulsés dans le périurbain, entre contraintes et opportunités.....	86
▪ Figure 1.2 : Les actifs qui s'ancrent dans le périurbain.....	92

▪ Figure 1.3 : Les actifs qui ont un lien familial ancien avec l'espace périurbain.....	96
c) Les retraités, une figure qui prend de l'importance.....	99
▪ Figure 2.1 : Les retraités qui viennent s'installer dans le périurbain.....	100
▪ Figure 2.2 : Les retraités qui s'enracinent dans le périurbain.....	102
d) Les figures émergentes des décohabitants.....	108
▪ Figure 3.1 : Les jeunes, vers de nouvelles stratégies de mobilité à l'épreuve du périurbain.....	108
▪ Figure 3.2 : Les jeunes périurbains en situation fragile.....	112
▪ Figure 3.3 : Les familles monoparentales.....	112
Conclusion : Le rôle des effets de contexte territorial.....	114
3. Sur la voie d'une maturation des modes de vie et d'habiter périurbains.....	115
a) L'évolution du rapport à l'emploi.....	115
b) Évolution du rapport à la ville et reconfiguration des pratiques quotidiennes.....	117
c) L'évolution du rapport à la mobilité.....	120
d) Des mobilités résidentielles et une implication locale témoin d'un ancrage périurbain.....	123
Conclusion : Du périurbain aux périurbains, pour un changement des regards sur la société périurbaine.....	125
Partie 3 : Un réajustement de la gestion politique signe d'un degré de « maturation » des « territoires périurbains » ?.....	126
1. D'une « politique des transports » à « une politique de la mobilité » ?.....	127
2. Une politique du logement pour « habiter » pleinement le périurbain ?.....	132
3. L'emploi : quelles marges de manœuvre pour les élus ?.....	135
4. Un espace rural doté d'aménités périurbaines.....	137
Conclusion : Des acteurs en responsabilisation, l'affirmation d'un « faire périurbain » et de logiques de projet plus autonomes ?.....	141
Conclusion.....	146

Bibliographie	149
Annexes	152
1. Synthèses des entretiens dans le secteur francilien élargi.....	152
2. Synthèses des entretiens dans l'est toulousain.....	186
Sommaire	208