

Vivre en ville hors des villes



Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et
de l'Énergie

Plan Urbanisme Construction Architecture

Grande Arche de la Défense

92055 La Défense

Site internet :

<http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca>

Directeur de la publication : Emmanuel Raoul,
secrétaire permanent du PUCA

Responsable : Patrice Aubertel, PUCA

Coordination éditoriale : Bénédicte Bercovici,
chargée de valorisation, PUCA

Crédits photos : METL/MEDDE - Laurent Mignaux

ISBN 13-978-2-11-138135-3

Impression : MEDDE/METL, avril 2014

VIVRE EN VILLE HORS DES VILLES

Synthèse du programme de recherche :
La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable :
ménager les territoires de vie des péri-urbains

Sommaire

	Pages
Avant-propos	7
Introduction	11
Accessibilité, sociabilité, centralité : trois regards sur la fragmentation sociale et spatiale de la ville	21
Les "pôles secondaires" dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces périurbains ?	29
Vivre en ville dans l'entre-villes	43
Coûts environnementaux du développement périurbain : impact des configurations urbaines et des choix résidentiels	51
Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale : les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité	63
Durabilité des territoires périurbains et attitudes des habitants face à la notion de durabilité	77
Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences "publiques" du déplacement dans les périphéries urbaines. Une analyse comparative dans les territoires de l'Ouest français	103
Incidences du "rapport au cadre de vie" sur la mobilité de loisir	119
Faire ses courses durablement dans les espaces périurbains	131

Vivre en ville hors des villes

Avant-propos

Vivre en ville hors des villes telle est l'utopie proposée par AGORA 2020, exercice de prospective mené au ministère chargé de l'aménagement, de l'urbanisme et du logement au milieu des années 2000. Présenté comme un axe précurseur de programme de recherche, cet oxymore s'inscrit dans la suite des réflexions initiées par François ASCHER avec le concept de Métropole, une constellation urbaine aux centralités qui se multiplient jusqu'à promouvoir un espace isotrope.

C'est dans ce contexte que le Puca a lancé en 2009 un programme de recherche intitulé "La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des péri-urbains".

Ce programme dont cet ouvrage a permis à neuf équipes de chercheurs d'explorer les dynamiques nouvelles qui articulent mobilité et habitat dans ce qui est appelé "Périurbain", "Entre-villes" ou "Rurbain".

A l'issue du programme, constatons que les chercheurs ont renouvelé les approches habituellement menées pour apprécier l'évolution des modes de vie et de pratiques sociales de populations qui perdent de leur spécificité « périurbaine ». « Maturité du périurbain » diront les chercheurs toulousains réunis autour de Séverine BONNIN-OLIVEIRA.

Les attentes des Français sont nombreuses et vivre en ville hors des villes en exprime bien toute la complexité. La plasticité des pratiques sociales, l'adoption de comportements de mobilités douces qui étaient souvent attribués aux citadins des centre-ville se diffusent largement dans ces territoires qui semblaient exclusivement voués aux déplacements motorisés par automobilité en solo. Pédibus, co-voiturage autant de pratiques devenues fréquentes nous démontrent les chercheurs réunis par Marc DUMONT.

Ces territoires s'avèrent plus durables que ce qui est habituellement affirmé. L'effet « barbecue » mis en évidence par Jean-Pierre et

Marie-Hélène MASSOT reçoit une confirmation avec les nouveaux travaux engagés par Nicolas LOUVET et Hélène NESSI. En effet, les résidants de ces territoires participent moins à la production de gaz à effet de serre que ce qui est évoqué parfois. Ce constat remet en cause des préjugés parfois tenaces. En effet, s'ils utilisent la voiture pour aller travailler en semaine, en revanche ils passent le week-end dans leur jardin autour de leur barbecue. Et puis leur rapport à leur cadre de vie n'est pas un élément à sous-estimer.

Pour leur part, Antoine BRES et Béatrice MARIOLLE, à partir de l'observation des pratiques de déplacement domicile-travail dans « le carré picard », mettent en évidence que les distances parcourues sont, pour beaucoup, relativement faibles. La sur-mobilité contrainte d'une minorité cache la faiblesse de la longueur des déplacements d'une majorité. Comment préserver ou améliorer le maillage viaire et ses services associés qui favorise la faiblesse des déplacements ?

De son côté, Isabelle VAN DE WALLE, analyse les pratiques d'approvisionnement pour identifier ce qui pourrait être considéré comme des « courses » durables.

Florence GOFFETTE-NAGOT et les chercheurs qui ont travaillé avec elle s'attachent à identifier les coûts environnementaux du développement périurbain en mettant l'accent sur les impacts des configurations urbaines et des choix résidentiels.

Quant à Mohamed HILLAL et les chercheurs qu'il a réuni autour de lui, ils portent trois regards sur la fragmentation sociale et spatiale de la ville à partir de l'accessibilité, de la sociabilité et de la centralité.

En ce qui le concerne, Denis MARTOUZET s'interroge sur la durabilité des territoires périurbains et explicite les attitudes des habitants face à cette nouvelle notion. Comment mettent-ils en pratiques les principes de durabilité qu'ils ont assimilés ? Comment articulent-ils leurs pratiques de durabilité dans le champ de l'habitat et celles du ressort de la mobilité ? Qu'est-ce que la durabilité pour les habitants ?

Benjamin MOTTE-BAUMVOLLE et les chercheurs qui se sont associés à sa démarche font porter leurs investigations vers les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité dans des territoires périurbains marqués par la dépendance automobile et la ségrégation socio- spatiale.

Que ces chercheurs soient remerciés pour leur contribution et leur disponibilité pour répondre aux nombreuses questions qui leur ont été posées tout au long du programme.

Merci aussi à Juliette MAULAT de l'université Paris 1 qui a été la mémoire du suivi du programme, et merci également à Francis BEAUCIRE, président du jury de sélection des projets, qui a accompagné le programme tout au long de son déroulement en lien avec les travaux connexes menés au Prédit

Patrice AUBERTEL
PUCA

Vivre en ville hors des villes

Introduction

Le périurbain à l'épreuve de sa critique

La mise à l'agenda politique du développement durable a contribué, depuis une quinzaine d'années, à relancer la critique de la ville étalée, critique abondamment relayée dans la presse (Billard, Brennetot, 2010). Celle-ci a pris appui sur de nombreux travaux de recherche dénonçant, non sans un certain « catastrophisme » (Cattan, Berroir, 2005), « la fin de la ville » (Choay, 1994) et les impacts négatifs de l'étalement urbain. Envers de la ville compacte, dense et durable, la « ville diffuse » serait « insoutenable » (Berque et al., 2006). Le périurbain serait le territoire du « désastre écologique » : consommation d'espaces naturels, mobilité longue distance, domination de l'automobile, dégradation des paysages. Il serait le lieu de l'exclusion sociale et du repli sur soi : assignation à résidence des ménages (Rougé, 2005), « clubbisation » (Charmes, 2011), vote extrême (Lévy, 2003), absence d'urbanité, accentuation de la ségrégation socio-spatiale (Donzelot, 2004). Enfin, il aurait un coût économique élevé tant pour les ménages que pour la collectivité. Pour corollaire, le périurbain serait le lieu de l'absence de régulation du développement urbain, de l'impuissance politique, de l'émiettement institutionnel et de la domination des intérêts locaux.

L'appel du PUCA, à l'origine des travaux de recherche synthétisés dans cet ouvrage, avait pour objectif d'interroger cette critique du périurbain au nom du développement durable. Le choix de centrer cet appel sur la question de la mobilité n'est pas anodin. La « mobilité facilitée » par l'extension des réseaux routiers et l'équipement automobile des ménages a été une des composantes clefs du processus de périurbanisation, de l'éclatement des lieux d'emplois et de résidence, et de production des couronnes périurbaines (Wiel, 1999). De plus, aujourd'hui, c'est surtout autour de la question des mobilités induites par la périurbanisation, que la critique du périurbain est la plus forte (Bonnet et al., 2006). Les conséquences d'un éloignement des ménages et de la faible densité

urbaine sur la mobilité des individus dans le périurbain sont présentées comme catastrophiques : dépendants du « centre » et « relégués », les ménages du périurbain, en particulier les plus modestes, seraient contraints à une mobilité intense, longue, coûteuse et polluante (Le Breton, 2005) au risque de rester « captifs » (Rougé, 2005). De plus, c'est sur ce champ de la mobilité, que les politiques publiques auraient le plus de difficultés à agir.

Face à cela, l'appel du PUCA invitait à changer de regard et à interroger l'idée d'une « non-durabilité » du périurbain au regard de la question des mobilités. Il invitait à détecter des formes de changement, d'évolution des pratiques de mobilité en lien avec un nouveau contexte (renchérissement du coût de l'énergie, développement durable, transformation des territoires périurbains) et à regarder si ces nouvelles contraintes et nouvelles dynamiques pouvaient être facteurs d'inflexion des pratiques et d'amorce d'une forme de « transition périurbaine ». Par là, l'appel du PUCA invitait aussi les chercheurs à décentrer leur regard sur ces territoires et leurs habitants et à analyser ces territoires non plus à partir du centre mais « depuis la périphérie ». Plus généralement, l'appel suggérait d'interroger les méthodes et les outils d'observation mobilisés pour décrire la ville dans un contexte où l'étalement urbain bouleverse « les catégories classiques d'appréhension des territoires » (Cattan, Berroir, 2005) et où les outils classiques d'observation urbaine semblent inadaptés à une compréhension fine des processus à l'œuvre dans les territoires de « l'entre-villes » (Sieverts, 2004).

Mobilité et périurbain : diversité et « réversibilité »

Au-delà de la diversité des thématiques abordées et des méthodes mobilisées, les résultats des recherches présentés dans cet ouvrage nuancent la critique à l'égard des territoires périurbains. Les différents travaux mobilisent des méthodes permettant d'élargir les approches classiques de la mobilité : articulation entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne (B. Motte et al.), étude des mobilités hors travail (Louvet et al., I. Van de Walle et al., S. Bonnin-Oliveira et al.), des flux liés aux activités (Goffette-Nagot et al.), et des « nouvelles mobilités » (M. Dumont et al.) ; croisement des méthodes quantitatives et

qualitatives, utilisation des nouvelles technologies (D.Martouzet et al.) ; changement d'échelle pour une analyse morphologique et fonctionnelle fine des territoires (A. Brès et al.) etc. En mobilisant des méthodes adaptées à l'objet, les résultats des recherches présentées ici relativisent alors les critiques portées à l'égard du périurbain au prisme de la « mobilité durable » sans toutefois les « infirmer totalement » (D. Martouzet et al.). Si les conclusions de ces recherches sont riches, nous insisterons ici sur quelques résultats saillants.

Tout d'abord, dans la continuité de travaux récents (Dodier, 2012), les travaux de recherche rassemblés dans cet ouvrage confirment une forme d'« autonomisation » des espaces périurbains et d'émergence de pratiques de proximité, résultant des interactions entre la diversification des espaces périurbains, l'émergence de nouvelles polarités et l'évolution des modes d'habiter.

Espaces « hybrides et complexes » (M. Hilal et al.), espaces de la combinaison entre « formes héritées » et « formes urbaines contemporaines » (A. Brès et al.), les territoires périurbains seraient aussi des lieux de ressources. En effet, le développement des commerces et des services a suivi la croissance de la population dans les couronnes périurbaines, relativisant la dépendance de celles-ci au cœur d'agglomération et participant du développement de pratiques de proximité (M. Hilal et al., I. Van de Walle et al., S.Bonnin-Oliveira et al.). En parallèle, si l'emploi reste concentré dans les pôles urbains, celui-ci tend aussi à se développer ou se renforcer dans les polarités secondaires des espaces périurbains.

Dès lors, la diversification fonctionnelle des espaces périurbains tant d'un point de vue morphologique que fonctionnel n'autoriserait plus à parler de « dépendance » de ces territoires à la ville centre. La dynamique actuelle des espaces périurbains combinerait alors permanence des mécanismes « classiques » à l'origine de la formation du périurbain (concentration de l'emploi dans les centres, déconcentration résidentielle des ménages, mobilités centre-périphérie etc.) et tendances nouvelles marquées par l'émergence

de polarités secondaires, qui structurent des bassins de vie et des pratiques de mobilité de proximité. Ces résultats conduisent alors certains chercheurs à s'interroger sur la pertinence même du mot « périurbain » pour qualifier des territoires qui se définissent et se construisent de moins en moins par rapport à la ville, au centre (S. Bonnin-Oliveira et al., A. Brès et al.). Les territoires périurbains auraient alors atteint une certaine « maturité » (S. Bonnin-Oliveira et al.) qui favorise l'« ancrage » de leurs habitants.

Ainsi, dans la continuité de travaux récents, les recherches montrent que loin d'une stricte « dépendance » de la périphérie au centre, les pratiques des habitants du périurbain sont diversifiées et dessinent des polarités et des centralités hiérarchisées. L'émergence de polarités secondaires fortes et la diversification des espaces périurbains accompagnent en même temps qu'elles accentuent une diversification des habitants du périurbain et de leurs pratiques. Les pratiques et espaces des vies des habitants sont moins structurés par l'unique ville centre que multipolarisés et marqués par une mobilité « de courte portée » (Beaucire, 2013).

Par conséquent, à l'opposé d'une vision du périurbain comme « non-lieu » de la dépendance au centre, de la mobilité intense et longue distance et des pratiques repliées sur le domicile, les travaux rassemblés ici font apparaître l'importance des pratiques de proximité liées à des ancrages locaux forts (M. Dumont et al., I. Van de Walle al ; N. Louvet et al.). Pour exemple, loin de la « déshérence sociale ou du repli sur soi », les sociabilités de proximité (voisinage et famille) des ménages périurbains sont nombreuses, voire plus intenses que dans les pôles urbains (M. Hilal et al.). L'identification de ces pratiques de « proximité » et de ces ancrages nuancent l'idée d'une « non-durabilité » du périurbain. B. Motte et al. nuancent aussi les postulats qui considèrent le périurbain comme le territoire de « la dépendance automobile », de la « relégation » et des « exclus » : loin d'être captifs des espaces périurbains, les ménages modestes fragilisés par le coût de la mobilité, mobilisent les ressources locales et mettent en place des stratégies résidentielles pour s'extraire de territoires fortement « dépendants » de l'automobile.

Les recherches présentées soulignent aussi la diversité des pratiques du périurbain qui sont fonction de la diversité des profils des ménages, de leur parcours résidentiels et des ressources des territoires de proximité. Comme ailleurs, les espaces périurbains sont les lieux de la diversité des « modes d'habiter » (S. Bonnin-Oliveira et al.) : diversité des trajectoires résidentielles, des profils sociaux et générationnels, des représentations et du vécu du périurbain, du cadre de vie et des territoires de proximité. Cette diversité participe de la différenciation des espaces de vie et des pratiques quotidiennes. Ainsi, si certains auteurs identifient une forme de spécificité de « l'habiter périurbain » (D. Martouzet et al.), ils soulignent aussi la « variété d'expériences socio-spatiales » (S. Bonnin-Oliveira et al.) et la diversité des habitants et des territoires. Le besoin de rendre compte de cette diversité justifie alors le recours aux typologies ou « figures » par de nombreux travaux présentés ici (M. Dumont et al., S. Bonnin-Oliveira, N. Louvet et al. ; D. Martouzet et al.).

Lieux de ressource et vecteurs d'ancrage, les territoires périurbains offriraient alors aussi des potentiels pour la mise en œuvre de pratiques de mobilité plus « durables », à condition que les politiques locales valorisent ces potentiels.

Parmi les travaux rassemblés dans cet ouvrage, quelques uns s'intéressent à l'évolution des politiques publiques locales en lien avec l'évolution des espaces périurbains et des habitants (S. Bonnin-Oliveira et al., M. Dumont et al.). Les résultats mettent en évidence que les acteurs locaux semblent avoir pris conscience des limites du modèle antérieur de développement périurbain (extension urbaine, sous-équipements etc.). Les politiques locales mais aussi les stratégies des acteurs privés évoluent alors pour accompagner l'évolution des pratiques (développement des services, évolution du maillage commercial etc.), favoriser un ancrage des habitants (densification et construction de logements sociaux pour favoriser le maintien de la population jeune, nouvelle offre de logement pour faire face au vieillissement de la population, ...), favoriser des mobilités alternatives (aménagement cyclables, systèmes de

transport à la demande, etc.) et apporter des réponses aux difficultés rencontrées par certains habitants (aide à la mobilité etc.). Plusieurs facteurs expliquent ces évolutions (S. Bonnin-Oliveira et al.) : évolutions sociodémographiques du périurbain (diversification sociale, vieillissement etc.), intégration des élus locaux dans les institutions intercommunales ou appropriation des nouveaux principes d'aménagement « durable » (loi SRU), etc.

Cependant, sur ce point, les travaux montrent aussi que les politiques locales peuvent encore progresser pour mieux prendre en compte les pratiques périurbaines. M. Dumont et al. soulignent, par exemple, la persistance de décalages importants entre les « initiatives sociales émergentes », l'apparition de nouvelles pratiques et « l'inertie institutionnelle de leur traitement ». Les mobilités alternatives (covoiturage, pédibus etc.), par exemple, restent « des angles morts » des politiques locales alors même qu'elles pourraient être favorisées par des politiques locales pertinentes.

Et si le périurbain était durable ?

Ainsi, les travaux présentés dans cet ouvrage contribuent à affiner la connaissance des processus à l'œuvre dans les espaces périurbains et nuancent la critique faite à l'encontre de ces territoires. A une image monochrome du périurbain, ils opposent un périurbain complexe, divers et recelant des ressources favorables à l'émergence de pratiques de mobilité plus « durables ». Les territoires de « l'entre-ville » décèleraient des potentiels en matière de « durabilité ».

Cependant, ne cédon pas à la tentation d'un enthousiasme excessif pouvant concourir à une réhabilitation naïve des territoires périurbains. Ces territoires restent aussi les lieux d'un usage intense de l'automobile, d'une extension urbaine forte et consommatrice d'espace. L'apport des travaux présentés ici résident alors moins dans la démonstration d'une « durabilité » de ces territoires que dans la mise au jour de changements discrets, de tendances émergentes

et de réalités occultées auparavant par le discours dépréciatif à l'égard du périurbain.

Sur ce point, ces recherches éclairent l'action publique. Elles suggèrent que plutôt que de prôner un changement radical de paradigme à travers la promotion de solutions et de normes déconnectées des réalités et contextes locaux, les politiques publiques pourraient favoriser une forme « d'entrée en durabilité » des espaces périurbains en prenant appui sur l'existant et les ressources locales. Les recherches rassemblées ici méritent alors d'être prolongées. A ce titre, la nouvelle consultation de recherche lancée par le PUCA en 2011, affirmant l'ambition d'envisager « le périurbain comme l'espace de la durabilité », permettra certainement de prolonger et d'approfondir ces réflexions pour aider les politiques publiques à proposer des solutions qui correspondent mieux aux réalités territoriales.

Juliette MAULAT

Doctorante,

UMR Géographie Cités, université Paris 1,

Réseau ferré de France

Bibliographie

BEAUCIRE, F., 2013. « Périurbain : le paradoxe de la proximité ? », Forum Vies Mobiles. Consulté le 26 Mars 2014, URL: <http://fr.forumviesmobiles.org/60sec/2013/04/09/periurbain-paradoxe-proximite-691>

BERGER, M., 2006. « Périurbanisation et accentuation des logiques ségrégatives en Île-de-France », Herodote (La découverte), n. 122, p. 198-211.

BERQUE, A., BONNIN, P., GHORRA-GOBIN, C., 2006. La ville insoutenable, Belin, 366 p.

BILLARD, G., BRENNETOT, A., 2010. « Le périurbain a-t-il mauvaise presse ? Analyse géoéthique du discours médiatique à propos de l'espace périurbain en France », Article - Journal of Urban Research, n. 5.

BONNET, M., AUBERTEL, P., COLLECTIF, 2006. La ville aux limites de la mobilité, Paris, Presses Universitaires de France - PUF, 316 p.

LE BRETON, E., 2005. Bouger pour s'en sortir : mobilité quotidienne et intégration sociale, Paris, Armand Colin, 245 p.

CATTAN, N., BERROIR, S., 2005. « Les représentations de l'étalement urbain en Europe : essai d'interprétation », in Berque A., Bonin P., Ghorra-Gobin C.(dir.) La ville insoutenable, Paris, p.87-96.

CHARMES, E., 2011. La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine - Eric Charmes, Paris, PUF, 288 p.

CHOAY, F., 1994. « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993, Paris, Dethier, J.; Guiheux, A. (dir.), p. 26-35.

DODIER, R., 2012. Habiter les espaces périurbains, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 220 p.

DONZELOT, J., 2004. « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », Esprit, n. 303, p. 14-39.

LEVY, J., 2003. « Vote et gradient d'urbanité. L'autre surprise du 21 avril. », Espacestems.net.
<http://espacestems.net/document432.html>

ROUGE, L., 2005. L'accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées dans le périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain ?, Université Toulouse-Le Mirail, Toulouse, 381 p.

SIEVERTS, T., 2004. Entre-ville : une lecture de la Zwischenstadt, Parenthèses, 188 p.

WIEL, M., 1999. La transition urbaine, ou, Le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée, Editions Mardaga, 149 p.

Vivre en ville hors des villes

Accessibilité, sociabilité, centralité : trois regards sur la fragmentation sociale et spatiale de la ville

Mohamed HILAL, Jean CAVAILHÈS, Cécile DÉTANG-DESSENDRE,
Sophie LEGRAS, Yannick SENCÉBÉ
CESAER UMR INRA-AgroSup Dijon

Alors que les préoccupations de durabilité se renforcent tant auprès de la société civile que parmi la classe politique, les enjeux et les défis de la fragmentation morphologique, fonctionnelle et sociales des territoires sont plus que jamais d'actualité. Les questions relatives à la forme des villes et à l'accessibilité des ressources pour les populations urbaines, périurbaines et rurales constituent autant de chantiers à investir et coordonner. Dans ce travail, nous explorons différentes facettes de l'accessibilité dans ses dimensions spatiale et sociale et interrogeons l'efficacité environnementale des formes de centralité urbaines. Trois approches sont combinées et apportent un éclairage géographique, avec une certaine profondeur historique, sociologique et économique.

Le choix de résider en ville, dans une commune périurbaine ou dans une campagne plus éloignée résulte d'un arbitrage entre coûts du logement et coûts de transport. Ces derniers dépendent de l'accessibilité à des bassins d'emplois et à des bassins de consommation de biens publics ou privés, usuellement associés à des villes et aux bourgs. Les aménités paysagères et environnementales plus spécifiquement rurales sont des composantes de la demande de logement, au même titre que la surface et les autres caractéristiques du logement. L'enjeu d'un périurbain durable se trouve en grande partie dans l'accessibilité pour les ménages à la diversité des fonctions qu'offre la ville pour répondre aux besoins individuels d'ordre domestiques, éducatifs, de travail, d'approvisionnement, récréatifs ou sociaux.

Dans un premier temps, nous établissons un état des lieux de l'accessibilité des emplois et de quelques commerces et services et de son évolution de 1968 à 2010. Ce diagnostic est établi pour la

France métropolitaine grâce aux données disponibles des recensements de population (1968, 1975, 1982, 1990, 1999 et 2007), des inventaires communaux (1969, 1979, 1988 et 1998) et de la base permanente des équipements de 2009. L'accessibilité des services et des commerces met en évidence deux facteurs qui distinguent les communes françaises : la distance aux pôles urbains, qui joue un rôle très important, et une opposition géographique séparant la France en deux par une ligne passant par Bordeaux et Reims, les deux étant pour partie liées (cartes). En effet, le temps de trajet au pôle urbain le plus proche est plus faible dans la petite moitié nord-ouest, de part un maillage urbain plus dense de villes petites, moyennes et grandes, alors qu'au Sud et à l'Est, les grandes villes, à commencer par Paris, font le vide autour d'elles créant ainsi un maillage urbain soit plus lâche, soit coalescent. (cf carte ci-contre)

Les communes éloignées des villes, notamment dans les Alpes, hors vallées urbanisées, et les Pyrénées sont celles qui enregistrent les temps de trajet les plus élevés. Selon les services, les communes périurbaines ont des niveaux de dotation qui se rapprochent soit des centres urbains (services publics de base), soit des communes hors des aires urbaines (services supérieurs). Globalement, on assiste à un ajustement entre la localisation des services et des points de vente et la population résidente, avec une recherche de rationalisation des coûts, principalement dans les services publics.

Dans ce contexte, les communes périurbaines semblent tirer leur épingle du jeu. C'est en matière d'emploi que la situation semble plutôt se dégrader. La concentration des emplois dans les centres, au détriment des zones périurbaines, d'un côté, et l'étalement des résidences de l'autre, conduisent à une intensification des navettes domicile travail en premier lieu en périphérie des grandes villes, mais aussi dans la majorité des pôles urbains.

L'impact social et territorial de l'accessibilité périurbaine est ensuite analysé en mettant l'accent sur deux dimensions sociales de la durabilité: les pratiques de sociabilité, et les pratiques culturelles et de loisirs. A cette fin, nous mobilisons l'enquête permanente des conditions de vie des ménages (EPCV) afin de comparer les

Cartes : Temps de trajet au pôle urbain
le plus proche en 1968 et 2010

Source : INRA UMR1041 CESAER, ODOMATRIX 2006



pratiques de sociabilité et de loisirs des français en faisant varier les profils démographiques et socioéconomiques des ménages et leurs lieux de résidence (urbain, périurbain, petites ville, rural). A profil identique, y a-t-il, et dans quelle mesure, variation des pratiques selon le lieu de résidence ? Pour une pratique donnée, quelles sont son ampleur et sa fréquence selon les groupes sociaux ? Des facteurs spatiaux et des facteurs sociaux, quels sont les plus déterminants des pratiques de sociabilité et de loisirs ?

Au regard des pratiques de sociabilité, on constate que le périurbain n'est pas l'espace de déshérence sociale ou de repli sur soi tel qu'il peut parfois être décrit. La sociabilité de proximité (voisinage ou famille) y est plus intense que dans les pôles urbains et ressemble, sur certains plans, davantage à celle des ruraux qu'à celle des citadins. Mais le périurbain est un espace hybride et complexe. D'un côté, la sociabilité dans son intensité y semble dépendante de la conformité au modèle du couple avec enfants, de ce point de vue, les retraités et inactifs sans enfants y sont défavorisés. Mais de l'autre, c'est aussi un espace où la sociabilité est moins sensible à la précarité et où les relations sont entretenues comme réseaux de solidarité par les ménages les plus modestes. Cette sociabilité du proche et du quotidien qui marque le milieu périurbain s'inscrit en continuité avec l'ancrage résidentiel et l'origine rurale d'une partie de la population.

Le second constat est moins attendu encore : les ménages les plus dotés en divers types de capitaux ne sont pas les plus « sociaux ». Plus précisément leur quotidien semble mettre à distance les relations liées à la proximité soit géographique, de voisinage, soit familiale. Dans ces catégories, la sociabilité est une pratique planifiée et donc maîtrisée, qui ne doit pas venir de façon impromptue perturber un quotidien marqué par l'emprise de la vie professionnelle ou les loisirs. A cette sociabilité élective et planifiée des classes favorisées s'oppose la sociabilité du proche et du quotidien des plus pauvres ou modestes, entretenue comme réseau de solidarité.

Le dernier constat concerne l'invalidation d'une hypothèse forte : le

fait que la sociabilité soit limitée par les contraintes de temps, notamment liées aux cycles de vie, avec pour incarnation des ménages les plus contraints, les couples de biactifs avec enfants. Le fait d'être actifs et plus encore biactifs, le fait d'avoir des enfants ne jouent pas comme contrainte mais au contraire comme « soutien » et « ressources » dans l'entretien voire l'extension du capital social. La sociabilité ne dépend pas du temps libre mais au contraire du temps occupé qui constitue un ressort de participation, un support de rencontres et le fondement de la reconnaissance sociale.

Les pratiques culturelles et de loisirs ne dépendent que peu de l'accessibilité, les périurbains n'ont pas moins de pratiques que les urbains, ou de contraintes de temps, les ménages biactifs avec enfants sortent davantage que les non actifs sans enfants par exemple. Ces pratiques dépendent avant tout du capital économique et surtout culturel des ménages. De fait, ces mécanismes de tri social redoublent les inégalités et assurent leur reproduction. Les ménages au niveau de vie élevé sont aussi ceux qui peuvent consacrer une part importante de leur budget à des loisirs et à des sorties culturelles une fois toutes les dépenses incompressibles assumées. Au final les plus aisées des ménages peuvent investir dans la vie culturelle et ainsi se distinguer des ménages les plus modestes mais aussi des ménages qui tentent de se hisser au-dessus de leur condition d'origine et qui mettent tous leurs efforts dans la sphère matérielle adoptant ainsi le mode de vie propre au pôle d'embourgeoisement des classes populaires.

Ces résultats confirment que le capital va au capital mais il n'est pas inutile de rappeler que la ville durable ne peut se faire sans s'attaquer aux inégalités sociales. De fait, une politique de la ville durable ne peut s'en tenir aux dimensions matérielles et urbanistiques mais devrait s'engager dans le temps long et de façon transversale : la politique de l'éducation en serait la première pierre à poser.

Dans les deux premiers travaux, présentés ci-dessus, il s'est agi d'analyser dans quelle mesure le choix de résider hors des villes détermine ou influence les conditions de vie des ménages. Peut-on

vivre en ville hors de la ville ? Les questions d'accès aux marchés du travail et aux services, les questions de sociabilité et de pratiques culturelles sont alors abordées. La troisième contribution aborde la dimension de la durabilité. au travers d'un exercice de modélisation qui compare la performance environnementale de deux formes de structures urbaines.

Une configuration monocentrique, constituée d'une ville primaire compacte, entourée d'une ceinture périurbaine, dans laquelle la densité est moins élevée, est comparée à une structure polycentrique comprenant en plus une ville secondaire et sa ceinture périurbaine. Le modèle permet également d'étudier les effets d'instruments politiques sur ces deux variables environnementales : une taxe/subvention sur le transport, une taxe/subvention sur la communication et une combinaison équilibrée en termes budgétaires de ces instruments.

Le polycentrisme apparaît et augmente quand les coûts de communication diminuent, ce qui favorise la décentralisation des entreprises. Nous montrons que la forme urbaine a un impact sur les deux variables environnementales que nous étudions. Les exemples stylisés de Toulouse, Caen et Auch illustrent des cas saillants de la performance environnementale de la forme urbaine : monocentrisme comme solution environnementale "gagnant/gagnant" (Caen), le polycentrisme comme solution "gagnant/gagnant" (Auch) et le polycentrisme comme moyen de réduire les émissions de GES aux dépens d'une augmentation de la consommation foncière (Toulouse). Quand le polycentrisme constitue un équilibre économique compétitif dans les échanges interrégionaux, il peut aussi s'avérer être bénéfique pour l'environnement.

Ces résultats suggèrent qu'une politique qui modifie la structure de la métropole peut être utilisée à des fins environnementales, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Pour restreindre des émissions liées aux trajets domicile/lieu de travail, les taxes sur le transport sont les instruments habituels. Nous analysons également l'efficacité d'un autre instrument dont le but principal est d'influencer le développement de centres secondaires, une taxe/subvention sur

les coûts de communication que les entreprises installées dans le quartier d'affaires secondaire doivent supporter. Celle-ci, associé à une taxe/subvention sur le transport, fournit un instrument efficace et équilibré en termes budgétaires. Les deux derniers instruments consistent à réduire les gaz à effet de serre en influençant la forme urbaine.

Vivre en ville hors des villes

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

Séverine BONNIN-OLIVIERA, LISST-Cieu Université Toulouse 2,

Martine BERGER, Ladyss Université Paris 1,

Claire ARAGAU, LAVUE Mosaïques Université Paris 10,

Lionel ROUGE, Géographie Cités/ ESO Université de Caen,

Françoise DESBORDES, LISST-Cieu Université Toulouse 2,

Christiane THOUZELLIER, LISST-Cieu Université Toulouse 2,

Didier DESPONDS, MRTE Université de Cergy-Pontoise,

Fabrice ESCAFFRE, LISST-Cieu Université Toulouse 2,

Marie-Christine JAILLET, LISST-Cieu Université Toulouse 2

Cette recherche faisait l'hypothèse que les mobilités des habitants des zones périurbaines se recomposaient à partir de 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), dans un espace où cohabitent diverses formes de développement urbain (lotissements pavillonnaires, développement de logements collectifs dans les communes urbaines et remplissage des parcelles par des programmes de maisons individuelles ou d'appartements). Ces recompositions seraient, par ailleurs, renforcées par une diversification des sociétés locales, une inflexion des comportements de mobilité, et une montée en compétence des acteurs politiques locaux ; ce que nous qualifions de « maturité ». Cette notion de « maturité » suggère, selon nous, l'acquisition de qualités propres en matière de polarisation des mobilités et une capacité de réflexivité de l'ensemble des acteurs résidant dans ces espaces. Pour filer cette idée jusqu'au bout, la « maturité » peut s'entendre alors comme une singularisation dans l'organisation et la mise en œuvre d'actions collectives et politiques. De telles réorganisations dans les pratiques et dans les représentations sous-tendraient alors une « entrée en durabilité » de ces espaces situés entre l'agglomération et ces polarités secondaires. La mise en durabilité de ces espaces n'apparaîtrait pas alors dans l'imposition d'un modèle mais serait plutôt à rechercher

dans la convergence entre des attentes mieux formulées et des pratiques renouvelées de la part des habitants, des réponses adaptées des acteurs locaux et des représentations nouvelles de l'ensemble des acteurs aménageurs.

In fine, il s'agissait, dans cette recherche, d'interroger les préjugés pesant sur ces espaces dits « périurbains » en analysant les pratiques habitantes comme les politiques locales, de souligner l'importance des effets de contextes, de sites et de situations comme facteurs de différenciations et supports de réorganisation de l'habiter en « périurbain », si tant est qu'on puisse encore parler indistinctement d'"un" espace périurbain.

Densification, diversification, ancrages : quelques indicateurs « quantitatifs » d'une maturité sociodémographique

Le premier temps de la recherche, basé sur une analyse quantitative des données issues des Recensements Généraux de la Population à cinq dates (1975, 1982, 1990, 1999, 2006), menée à l'échelle du grand quadrant ouest de l'agglomération parisienne et du quadrant est de l'agglomération toulousaine, propose une lecture des changements socio-démographiques récents, de l'évolution des mobilités domicile-travail et de l'offre d'emplois dans ces espaces. Les résultats mettent en évidence que s'il n'y a pas de bouleversement majeur dans le phénomène dit périurbain (croissance démographique soutenue par un solde migratoire élevé, prédominance de la maison individuelle dans la construction, polarisation de l'emploi par la ville-centre et sa banlieue), certains indices révèlent une diversité de situations et d'évolutions produisant des morphologies spatiales et sociales variées, dans des contextes qui le sont aussi. Ainsi, les dynamiques sociales et économiques qui sous-tendent la périurbanisation se diversifient et se télescopent ; le ralentissement de la croissance périurbaine dans quelques secteurs va de pair avec la poursuite dans d'autres ; le front urbain se densifie, l'espace périurbain se resserrant autour de polarités qualifiées ici de « secondaires ». Ces polarités « secondaires » ne remettent certes pas en cause la structuration « monopolaire » de l'aire urbaine parisienne ou toulousaine mais semblent avoir acquis un rôle nouveau dans leur structuration. L'ensemble de ces transformations,

qu'elles apparaissent plus abouties dans l'ouest francilien ou encore à l'état de traces dans l'est toulousain, a certainement joué un rôle dans l'évolution des pratiques des ménages périurbains vers des formes d'ancrage et une réorganisation des mobilités.

Ces indices ont confirmé l'intérêt d'analyser au plus près six terrains spécifiques : dans l'ouest francilien, le Vexin (Val d'Oise), le secteur de Houdan (Yvelines et Eure-et-Loir), et celui compris entre Pacy-sur-Eure et Saint-André-de-l'Eure (Eure) ; dans l'est toulousain, le secteur compris entre Saint-Sulpice et Rabastens (Tarn), celui de Puylaurens (Tarn) et celui de Revel (Haute Garonne). Dans ces espaces, les pratiques de mobilité des habitants, dans tous les champs de leur vie quotidienne (des déplacements professionnels aux pratiques commerciales en passant par celles liées aux loisirs) ont été observées et étudiées afin d'approcher ces lieux de plus en plus appréciés par ceux qui y résident.

Des modes d'habiter qui se diversifient, une inflexion des mobilités et l'amorce d'un ancrage dans un espace de proximité

La seconde partie du rapport rend compte de cette approche qualitative fondée sur 156 entretiens semi-directifs menés dans le cadre « d'ateliers de recherche » avec les étudiants de différents masters des universités impliquées. L'usage de la comparaison s'est voulu 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. Sans réduire le poids du contexte économique, l'approche par les trajectoires résidentielles pour la construction des figures de la mobilité permettait d'expliquer la diversité de peuplement observée dans ces espaces, les variations dans les pratiques, les représentations, les tempo d'appropriations et les projections individuelles et collectives de plus en plus complexes. Elle permettait d'éclairer les « petites mobilités sociales »¹ et spatiales qui sous-tendent les parcours d'installation et le vécu en « périurbain ». Ainsi, quelques grandes figures se dessinent, différemment représentées selon les contextes.

1 Cartier M., Coutant I., Masclat O., Siblot Y., 2008. *La France des « petits-moyens »*. Enquête sur la banlieue pavillonnaire. Paris, La Découverte, 320 p.

La première figure recouvre des périurbains qu'on pourrait considérer comme appartenant au profil « traditionnel », à savoir des couples le plus souvent bi-actifs avec des enfants. Cependant elle se complexifie et se décompose en trois sous-figures :

Celle des *actifs propulsés dans le périurbain*. Ce qualificatif de « propulsés » fait référence au saut effectué en direction du périurbain avec lequel ces ménages entretiennent un rapport utilitaire, opportuniste. Leur besoin immédiat correspond à la conjonction entre une disponibilité foncière offerte par les marges urbaines et la possibilité de réaliser leur rêve d'accession à la maison individuelle. Si cette installation apparaît à beaucoup de ménages rencontrés comme une opportunité, elle est aussi plus contrainte pour des profils plus modestes, tant elle apparaît faiblement maîtrisée et bien souvent pilotée par le promoteur ou le constructeur². Ces déménagements qui éloignent les « petits moyens »³ des pôles urbains réduisent certes leur éventail de choix d'emplois et les fragilisent face au risque de chômage, mais ils ne peuvent être considérés, indifféremment, comme en situation de « relégation ». Certains expriment même une relative sélection et un désir de rester « dans un bord de ville ».

Celle des *actifs qui s'ancrent dans le périurbain*. Il s'agit là de ménages ayant poursuivi leur parcours résidentiel en périurbain tout en cherchant à améliorer la qualité de leur installation. Ce cheminement, concrétisé par une succession d'emménagement en périurbain, est associé à une connaissance plus fine de ce territoire mi-ville/mi-campagne. De tels arbitrages marquent les étapes d'une « maturation » dans le rapport au territoire périurbain. Les avantages et les 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 du début.

2 Rougé L., 2007, « Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains. », *EspacesTemps.net*, <http://espacestems.net/document2237.html>. Rougé 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.

3 Cartier M., Coutant I., Masclat O., Siblot Y., 2008. Op. cit.

Celle des *actifs qui ont un lien familial avec cet espace gagné par la périurbanisation*. Dans cette sous-figure, souvent oubliée, l'éventail des ménages comprend ceux qui n'ont jamais quitté leur terre (les anciens ruraux rejoints par la périurbanisation, familles d'agriculteurs, artisans ou employés municipaux, élites locales du monde rural), les enfants des néo-ruraux des années 1970 qui ont grandi dans cet entre-deux ville-campagne et le revendiquent comme idéal résidentiel. On y trouve également des ménages qui ont résidé auparavant dans un secteur périurbain d'une autre ville et qui souhaitent retrouver une « atmosphère » proche du lieu de résidence antérieur.

La seconde grande figure est celle des *retraités*. Elle se décompose entre ceux qui ont fait le choix de s'installer en périurbain quand a cessé leur activité et ceux qui décident d'y rester à la fin de leur vie active plutôt que de repartir dans leur région d'origine ou vers l'agglomération principale. Ces ex-urbains, de récente ou de plus longue date, sont inscrits dans un réseau local de relations sociales s'appuyant souvent sur le tissu associatif mais aussi sur l'engagement dans les affaires communales par le biais des conseils municipaux ou des permanences pour des services collectifs.

Enfin, une troisième figure semble émerger de nos investigations, celle que nous avons qualifiée « des *décohabitants* ». Il s'agit soit de jeunes ménages sans enfants, résidents de ces espaces ou venant d'autres horizons. Souvent locataires, ils résident dans les bourgs centres de ces « polarités secondaires » et/ou à proximité des gares, parfois dans du parc social, parfois dans du parc privé ancien ou plus récent, selon leurs revenus. Nous avons décidé d'y faire également figurer les familles monoparentales qui envisagent de moins en moins souvent un retour vers l'agglomération. La présence de ces ménages témoigne ainsi de la diversité sociale des espaces périurbains étudiés et des aménités qu'ils peuvent offrir, loin des clichés habituels.

Cette diversification sociale et générationnelle participe d'une reconfiguration des mobilités résidentielles, dessine des pratiques

habitantes et des socialisations de plus en plus complexes et dynamiques. Se développe alors une variété d'expériences socio-spatiales qui peuvent être sources de frustrations mais qui, avec le temps, apparaissent le plus souvent génératrices de sentiments de liberté et d'autonomie. Au-delà des nuances de profils, ceux qui restent et veulent rester manifestent une propension forte à l'ancrage, revendiquent une connaissance et un sentiment d'appartenance au territoire de résidence constitué avec le temps. Le rôle des enfants et de l'école est souvent mis en avant pour expliquer l'intégration locale ; vecteur ou tremplin pour des jeunes ménages avant que d'autres relais n'apparaissent, il reste en outre déterminant dans le cas d'une séparation : lors de divorces, de nombreux ménages expriment le souhait de rester sur place et de trouver à se reloger à proximité pour bénéficier des liens tissés dans un environnement connu apportant réconfort et sécurité dans une période de recomposition familiale où la permanence socio-spatiale peut atténuer les souffrances. La vitalité du milieu associatif de ces espaces périurbains offre également une assise à cet attachement. 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. Les sociabilités que tissent les résidents des espaces périurbains sont de nature hybride⁴, tantôt villageoises par le biais des commerces de proximité ou du voisinage, par exemple lorsque les lotissements vieillissent avec leurs habitants⁵, tantôt urbaines lorsque leur choix résidentiel dépend de l'accessibilité à une gare pour rejoindre des pôles urbains pour le travail, les études ou les loisirs. Les jeunes affichent clairement cette double inscription réticulaire, tandis que les personnes âgées la mobilisent dans leurs représentations et discours mais ne la pratiquent guère. Ces manières hybrides de faire localité sans nier un global plus métropolitain, participent d'une territorialisa-

4 Bonerandi E., Landel P.A., Roux E., 2003, « Les espaces intermédiaires, forme hybride : ville en campagne, campagne en ville », *Revue de géographie alpine*, T. 91, n°4, p. 67- 79.

5 Berger M., Rougé L., Thomann S. et Thouzellier C., 2010, « Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) », *Espace populations sociétés* 2010/1, p.53-67.

-tion qu'accompagnent les élus locaux. Les figures de périurbains précédemment citées ont en commun leur appartenance à un territoire dont ils apprécient la faible densité de population et de bâti. Cette faible densité qui invite la campagne à la ville et la ville à la campagne, participe de l'identité locale et ne rime pas avec absence de commodités. Services et équipements existent en périurbain, ils avaient parfois disparu mais réapparaissent sous une autre forme, bannissant le gigantisme urbain et les paysages du trop plein de la ville et de son agglomération, tels que les zones commerciales et leur lot d'enseignes. Autant d'indicateurs apportant la preuve que le périurbain peut se concevoir autrement, comme une autre ville et/ou une autre campagne⁶ privilégiant par exemple les petites et moyennes surfaces commerciales autour desquelles se greffent des commerces de détails en périphérie du bourg⁷. Même chez les familles modestes, nombre d'enquêtés continuent à reconnaître à la ville, même si ce n'est pas forcément Paris ou Toulouse mais plutôt les villes moyennes situées tout autour de ces deux aires urbaines, des aspects positifs sur le plan culturel et/ou dans l'éducation des enfants, et bien que limités financièrement ils essaient de s'y rendre régulièrement. Malgré une mobilité parfois difficile, ils dessinent des adaptations (choisissant plutôt la proximité d'un bourg suffisamment équipé en commerces et services, décidant d'orienter leurs pratiques vers une ville plus petite mais plus proche), expriment des attentes et font preuve d'un ancrage par défaut mais susceptible, avec le temps, de leur permettre de prendre place dans cet environnement. De plus, si l'installation en périurbain s'accompagne d'un allongement des distances des navettes domicile-travail, la plus grande vitesse des déplacements en zone moins dense et l'importance de l'équipement automobile des ménages permettent le maintien de budgets-temps de déplacements constants, proches de ceux des habitants des franges urbaines, voire des banlieues⁸.

6 Poulot M., 2008, « Les territoires périurbains : « fin de partie » pour la géographie rurale ou nouvelles perspectives ? », *Géocarrefour*, vol. 83/4, p. 269-278.

7 Aragau C., 2009, « Les petites villes du périurbain : pérennités et métamorphoses », in Vallat C. (dir.), *Pérennité urbaine, ou la ville par-delà ses métamorphoses*, vol.2, *Turbulences*, l'Harmattan, p. 49-58.

8 Bouleau M., *Activités quotidiennes et mobilité en Île-de-France, du centre au périurbain*, IAU-Idf, 2012, 75 p.

À ceci s'ajoute le fait que dans les couronnes périurbaines comme aux marges des pôles urbains voisins se sont créés de nouveaux emplois, relevant principalement de secteurs de l'économie présente⁹, offrant, principalement pour les conjoints mais pas uniquement, des opportunités de travail à proximité. Les résidents des espaces périurbains, même modestes, ne sont donc pas, dans leur majorité, des « déportés » relégués dans des espaces atones et s'ils éprouvent parfois un sentiment de captivité et/ou d'abandon, celui-ci semble s'estomper du fait de leur localisation dans une commune urbaine de ces franges périurbaines.

Ainsi ces espaces apparaissent comme vecteur d'un flot dynamique d'expériences, voire de ralentissement dans un fait métropolitain qui pousse à l'accélération permanente. En quoi ces réajustements des vécus en périurbains ont-ils un impacte sur les démarches d'actions locales et de planification ? S'agit-il de réponses ponctuelles et gestionnaires ou dessinent-ils une volonté d'agir autrement dans le (péri)-urbain ? C'est ce qu'étudie la dernière partie du rapport qui s'appuie sur des entretiens menés auprès des acteurs des collectivités et de l'aménagement dans chaque terrain d'enquête (maires, techniciens de communautés de communes ou de schémas de cohérence territoriale).

Acteurs et politiques publiques : nouvelles postures, nouveaux engagements ?

Longtemps présentés comme des constructions artificielles s'imposant dans un environnement étranger, comme des lots résidentiels détachés de tout contexte architectural local, les espaces périurbains sont plus diversifiés et ne sont pas dépourvus d'histoire, en particulier d'une histoire sociale s'appuyant sur un substrat agricole, de villégiature ou plus industriel qui s'est recomposé au fur et à mesure des dynamiques démographiques successives.

9 Beaucire F., Chalonge L., 2011, « L'emploi dans les couronnes périurbaines, de la dépendance à l'indépendance » in Pumain D., Mattéi M.F. (dir.), *Données urbaines*, 6, Anthropos-Economica, p. 61-64.

Les quelques élus rencontrés cherchent tous, depuis la loi SRU, à décliner localement, avec une plus ou moins grande facilité, la demande de mixité sociale, de diversification du parc de logement et de densification. L'accompagnement par les politiques publiques du mouvement de « territorialisation » et d'ancrage se concrétise pleinement dans les politiques locales de l'habitat. Celles-ci dépassent le caractère sectoriel du logement pour développer une réflexion plus transversale. L'habitat est pensé de plus en plus souvent à l'échelle intercommunale et certaines intercommunalités périurbaines, sans y être contraintes par la loi, montent des PLHI¹⁰ témoignant d'un nouveau degré d'avancement dans leur réflexion territoriale. Si un bailleur social peut difficilement accepter de réaliser un petit nombre de logements, il peut en revanche donner son accord dans le cas de plusieurs opérations réparties sur le territoire intercommunal. Enfin l'étalement urbain et la déqualification de certains paysages périurbains, tant « naturels » qu'« urbains », demandent de repenser les façades et la fonctionnalité de certains bâtiments. Les opérations de réhabilitation répondent aux exigences de densification et sont l'occasion de valoriser le patrimoine participant de l'identité locale : ce sont des corps de fermes, des moulins, d'anciens ateliers industriels installés dans les espaces ruraux qui sont aménagés en logements. Malgré ce que les élus appellent « les coups partis », la réflexion, semble atteindre un nouveau palier sur l'ensemble des terrains enquêtés, tant du côté de l'occupation du sol que du côté de la diversification des formes de logements souhaitées. L'hétérogénéité des mobilités en périurbain oblige à penser l'élargissement des échelles dans le montage des projets puis des opérations ; si le tout automobile l'a longtemps masquée, cette diversité a été soulignée à plusieurs reprises en rappelant par exemple la présence de captifs, jeunes et retraités. La proximité d'équipements de première nécessité, gares¹¹ et commerces, est indispensable pour capter ou garder dans l'espace

10 Programme Local de l'Habitat Intercommunal.

11 Cf. Bres A, Mariolle B., 2009. « De la ville de la courte distance à la ville polycentrique : densifier à partir des gares », *Transports urbains*, Mobilités-Réseaux-Territoires n°115.

périurbain des résidents vulnérables. On voit ainsi émerger des élus de localités qui souhaitent répondre à la diversité des pratiques et des usages et surtout prennent conscience qu'une partie de leur population, tant rurale qu'urbaine dans ses modes de vie, est non motorisée et est en attente d'un éventail de fonctions, de morphologies et de symboliques. En quelque sorte ils tendent à accepter l'ensemble des charges de « centralité » de leur commune dans le cadre d'une intercommunalité.

Ainsi les élus rencontrés appréhendent la diversité des temporalités et des rythmes qui traversent leurs périmètres, ils essaient de sortir d'une monofonctionnalité résidentielle et formulent le désir d'améliorer la qualité des lieux où se déroule la rencontre d'une diversité locale, repensent la localisation des services et des équipements, tentent de développer une offre d'emploi qui ne soit pas liée seulement à une économie présenteielle. Bien entendu tous n'en sont pas au même niveau, mais un cheminement vers une maturité politique et territoriale assise sur le fait intercommunal semble se dessiner. L'analyse des discours des élus fait ressortir une vision du « territoire de l'action publique locale » élargie et une approche renouvelée, plus coopératrice, de la construction institutionnelle (tant avec les administrés qu'avec les instances de niveau supérieur, et aussi bien pour les démarches de partenariat, de financement que de planification). Si la réflexion autour du périmètre cohérent est encore balbutiante sur la plupart de nos terrains, elle ne semble pas essentielle face à une volonté exprimée par certains élus de trouver/retrouver une position moins marginale dans un ensemble urbain de plus complexe, et à ce titre, l'échelle de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale apparaît comme la plus adéquate à cette assise, même si elle reste imparfaite et incomplète.

Le discours, répandu non seulement dans la sphère politique et l'opinion publique autour d'un espace « périurbain » disqualifié et métaphore de la dépendance, serait donc à nuancer. Les propos des acteurs rencontrés mettent en évidence des logiques d'actions (capacité d'organisation, maîtrise du devenir du territoire, autonomisation des modes de vie et des politiques) et un système de valeurs, qui révèlent leur capacité à assumer une situation

(péri)urbaine renouvelée. Ils expriment une vision élargie du « territoire de l'action publique locale » et une approche plus coopératrice de la construction institutionnelle (tant avec les administrés qu'avec les instances supérieures, et aussi bien pour les démarches de partenariat, de financement, que de planification). Les territoires de circonstance, le plus souvent défensifs, qui ont longtemps maillé l'espace de la périphérie urbaine et où la logique de gestion prédomine encore ne se transformeraient-ils pas par percolation, diffusion d'une nouvelle manière de penser l'espace local à partir de pôles moteurs et structurants, des « bassins de vie » ? Ces élus envisagent de redonner un rôle à des « localités » hier vidées de leur substance par une pavillonnarisation non maîtrisée et qui aujourd'hui apparaissent, aux yeux des résidents, des lieux d'un « autre temps » ou d'un « temps à soi ». Ces espaces offriraient une respiration pour des urbains vivant difficilement l'expérience de la densité (cherté des loyers, pollutions, bruits, promiscuité, insécurité...) et désirant plus de « nature », comme pour des ruraux qui vivent la faible densité comme une frustration (ennui, manque de services, d'emplois, d'altérité, de culture...) et sont demandeurs de plus d'intensité. Ce sont en tout cas des pistes qui demanderaient à être poursuivies. Dans ce processus, le profil des élus semble jouer fortement et mériterait également d'être davantage étudié.

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

Le choix de 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 contribué à l'identification de ces figures renouvelées « du » périurbain, aujourd'hui difficilement réductible à un modèle unique. En effet, ces terrains, situés en position intermédiaire entre des 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 d'une population bien moins attachée à la ville-centre. L'apparition de ces nouvelles figures montre que tous les discours et pratiques relatifs à l'emploi, au rapport à la ville, à la mobilité et à l'ancrage sont aujourd'hui

brouillés et remettent en cause le 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 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 qui est pour partie déjà à l'œuvre.

Cette étude, bien qu'exploratoire, fait apparaître des formes nouvelles de valorisation et d'attractivité du périurbain. Elle révèle des potentialités d'innovations sociales, politiques, urbanistiques qui mériteraient d'être davantage explorées et qui peuvent offrir une alternative à la manière de penser ces espaces, de les accompagner et de les aider politiquement. Le mouvement qui les traverse questionne l'ensemble du système urbain dans lequel ils se situent. N'observe-t-on pas un réel processus de détachement¹² de la part de certains secteurs « périurbains » par rapport à la « ville-mère » ? Au-delà, 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 ? N'y aurait-il pas là, dans ces manières de penser, et d'agir, l'affirmation d'un espace – peut-on encore le qualifier de « périurbain » ? –, perçu de plus en plus comme une « ressource territoriale » propice à l'émergence d'une « intentionnalité des acteurs concernés »¹³ ?

12 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.

13 A. Mollard, B. Pecqueur, « De l'hypothèse de panier de biens et de services. Histoire succincte d'une recherche », *Économie rurale* [En ligne], 300, juillet-août 2007, mis en ligne le 12 novembre 2009.

Consulté le 22 février 2012 [<http://economierurale.revues.org/index2270.html>]

Les actions entreprises apparaissent au cœur des enjeux de durabilité pour ces territoires et nous interrogent. Après avoir symbolisé l'échec des politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme fonctionnant au coup par coup, l'espace périurbain n'offre-t-il pas les signes d'une évolution des actions des politiques locales, d'une reconnaissance de ses propres enjeux voire même d'une émergence de ses propres élites ? Ces tendances, si elles devaient se confirmer, iraient dans le sens, si ce n'est d'un ménagement, du moins d'un aménagement, des territoires périurbains opérant la synthèse entre des injonctions nationales et des attentes et évolutions locales. De ce fait, ces polarités secondaires, véritables vecteurs d'une « entrée en durabilité » des espaces périurbains, réclament d'être considérées comme des pièces du puzzle métropolitain et ce quel que soit leur rang. Si l'affirmation de ces polarités ne remet pas en cause la structuration « monopolaire » de l'aire urbaine parisienne ou toulousaine, elles semblent offrir toutefois des sas de « décompression » à la complexité métropolitaine. Rompant bien avec le modèle « centre/périphérie », les espaces « périurbains » atteindraient ainsi une sorte « d'âge mûr ».

D'un point de vue plus méthodologique, retenons que l'on ne peut déceler ces recompositions fines qu'en zoomant à des échelles fines, trop souvent absentes dans les études qui appréhendent 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.

Vivre en ville hors des villes

Vivre en ville dans l'entre-villes

Antoine BRÈS et Béatrice MARIOLLE

« *L'individu, après tout, n'est ce pas lui qui est la ville? La ville est là où il est et va là où il va [...] l'individu ira là où il pourra goûter tout ce que la ville centralisée lui a toujours donné avec en plus la sécurité et la beauté du sol qui sera à lui désormais* » (Wright F.L., 1958)

L'entre-villes, nouveau territoire de l'urbain généralisé

Très loin des visions négatives ou condescendantes qui considèrent les espaces périurbains ou ruraux comme un état « immature » de la Ville, nous postulons avant tout le caractère spécifique des territoires d'urbanisation dispersée (Barattucci C., 2006), et des pratiques qu'ils accueillent, de l'« entre-villes » comme nous les avons qualifiés dans le cadre de nos récentes recherches¹.

En effet, tandis que d'un côté l'« entre-villes » combine formes héritées de son substrat rural (bourg, village, hameau,...), et formes contemporaines (lotissement, ensemble résidentiel collectif,...) ; de l'autre, « la nouvelle civilisation qui se met en place à l'échelle planétaire, supprime l' ancestrale différence entre ville et campagne, et peut être opératoire, valable en tous lieux, constitué par des réseaux matériels et immatériels ainsi que par des objets techniques

1 Voir notamment :

Brès+Mariolle, IPRAUS-AUSSER, 2011, « Les figures d'une éco-mobilité périurbaine entre intermodalité obligée et densité dispersée », programme PUCA, *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable ; ménager les territoires de vie des périurbains*

Brès+Mariolle, IPRAUS-AUSSER, Université Paris 1, 2013, « Mobilités dans l'Entre-villes, une comparaison franco-allemande », programme PREDIT-groupe opérationnel n°1, *Mobilités dans les régions urbaines*

BMCA (Brès Mariolle et Chercheurs Associés), 2013, *Le grand Paris des densités dispersées*, AIGP

dont la manipulation retentit dans un circuit bouclé sur les rapports que nos sociétés entretiennent avec l'espace, le temps et les hommes », comme l'ont souligné Françoise Choay et Pierre Merlin, dans leur définition de l'urbain, comme pratique et non comme espace. Il est ainsi dissocié de la forme de la ville auquel on le réduit encore trop souvent ; ce qui clarifie et élargit à la fois son champ d'application.

Une fois affranchie d'une « certaine schizophrénie urbanistique » (Chalas Y., 2000), l'observation de ces territoires a révélé ce qu'ils sont, la manière dont « ils bougent », comment on y vit, et plus précisément, plus largement, l'organisation locale qu'on peut y découvrir, notamment de proximité, leur degré d'autonomie vis-à-vis de la Ville.

En premier lieu, le travail cartographique mené dans le cadre de nos différentes recherches à partir d'une accommodation du regard porté sur l'Entre-villes² a prouvé à quel point l'étude des territoires d'urbanisation dispersée remet notamment en cause tous les outils d'observation et les bases statistiques habituellement convoquées par la recherche urbaine. Ainsi l'observation fine de l'implantation des agrégats bâtis et de la distribution des populations, des services et des emplois, offre une vision relativement homogène de leur répartition au sein des territoires sur lesquels nos études ont porté, et qui s'avère très éloignée de la représentation qu'en donnent les catégories de l'INSEE. On peut y déceler des potentialités de relative autonomie en termes d'accès aux ressources urbaines et aux services. Les investigations de terrain et les analyses territoriales réalisées motivent ainsi le postulat d'une organisation propre, endogène en quelque sorte, héritée d'un « déjà-là » multiséculaire, et dont le niveau d'intensité a évolué en fonction du développement des moyens de communication physique et virtuelle, les NTIC.

2 Brès A., Mariolle B., « Eco-mobilités et urbanisation dispersée : les enseignements du Carré picard » in *Ville et Mobilités* – De nouvelles approches, dir. Brun G.

Au plan de leur configuration spatiale, les territoires d'urbanisation dispersée sur lesquels ont porté certaines de nos études³ sont composés d'agréats bâtis (hameaux, villages, bourgs,..) dont la répartition présente une relative régularité et détermine une relative proximité entre eux (distants de 1,2 km en moyenne en Picardie, moins de 1 km en Limousin). Ils forment un continuum hybride d'urbanisation et de campagne, une interpénétration d'espaces bâtis, agricoles et naturels présentant une certaine régularité. Et l'isotropie de ces organisations territoriales s'observe quelque soit la catégorie INSEE auxquelles les secteurs de l'Entre-villes appartiennent : périurbain, rural sous influence ou rural isolé. C'est à partir de cette approche avant tout morphologique qu'il faut questionner l'habiter dans l' « Entre-villes ».

Etre urbain hors la ville

Une fois ce constat fait, que signifie le « vivre urbain » dans l'Entre-villes ? Ou, pour reprendre la formulation de Frank Lloyd Wright mise en exergue, comment y goûte-t-on « tout ce que la ville centralisée a toujours donné avec en plus la sécurité et la beauté du sol » ? Ou, en l'interprétant de manière plus actuelle : comment se combinent au sein de l'Entre-villes la proximité des emplois et des services et l'intensité des interactions propres à la condition urbaine généralisée avec la disponibilité, symbolique et pratique, des ressources naturelles propre à son substrat rural ?

Comme l'ont révélé nos différents travaux, le fonctionnement de l'Entre-villes est basé en grande partie sur la proximité : ainsi les trois-quarts des emplois du Carré picard ne représentent qu'un peu plus d'un tiers du kilométrage consommé ; et 60% des actifs internes au Carré effectuent des trajets inférieurs ou égaux à 4 km, soit à peine 15% de la distance totale. La proximité spatiale entre lieux de domicile et d'emploi est ainsi ressortie. En effet, pour la très grande majorité des communes, 85% des emplois sont pourvus par des navettes de moins de 10 km.

3 En régions Picardie, Poitou-Charentes et Limousin notamment.

Quant à l'accès aux services, abordé suivant une démarche ascendante, il pourrait également fonctionner sur une proximité potentielle presque générale des populations aux services de première nécessité avec une distance moyenne à parcourir estimée à environ 2 km, et 5 km pour rejoindre un service rare.

Enfin les observations de terrain menées en complément et portant sur les pratiques de mobilités alternatives au « tout-automobile », formelles et/ou informelles, ont permis de faire différents constats : développement du co-voiturage au droit des diffuseurs autoroutiers ; réapparition des pratiques traditionnelles, comme la tournée régulière, hebdomadaire ou bihebdomadaire en général, du boulanger ou de l'épicier dans les villages non pourvus de commerces. Le commerce itinérant prend ainsi une importance significative. Il est souvent pratiqué par de jeunes actifs et adossé à un établissement principal, un grossiste ou un producteur dans le cas du maraîchage. L'aire de chalandise de ces commerçants est très étendue et orientée vers une clientèle peu ou pas mobile (de plusieurs dizaines à une centaine de foyers par tournée)...

Inventer les nouvelles urbanités de l'entre-villes

Dès 1990, Jean Viard pointait que « la ville cesse d'être une correspondance entre une densité bâtie et une structure sociale et culturelle » et ajoutait que cette déconnexion de l'urbain et de la ville « supprime les limitations du projet urbain dans un espace compact ». Ce constat, prospectivement tout à fait stimulant, a pour corollaire un devoir d'invention d'un développement soutenable de l'Entre-villes. L'objectif n'est plus de déterminer où les gens devraient vivre et comment notamment ils devraient bouger, mais comment ils pourraient mieux bouger, de façon plus « vertueuse » du point de vue d'un aménagement durable, compte tenu des caractéristiques spatiales de l'Entre-villes. La démarche de projet consiste donc à partir de l'Entre-villes « tel qu'il est », en cherchant à le considérer comme « une nouvelle frontière » d'un territoire globalement durable et non pas comme une « cause perdue » d'une mobilité alternative au « tout automobile ». Dans cette perspective, il s'agit de faire émerger des stratégies d'organisation de la densité, de distribution des

populations et des emplois ainsi que d'évolution du maillage des services, qui permette d'assurer une accessibilité alternative au tout-automobile tout en exploitant le caractère spécifiquement dispersé de leur urbanisation.

Trois enjeux sont ainsi à la base du projet de réagencement soutenable de l'Entre-villes :

- Disposer des mêmes ressources d'information et de communication que la Ville ;
- Tirer parti des ressources propres, agricoles et naturelles, de ces territoires, et qui offrent des potentiels locaux importants à une stratégie de transition énergétique ;
- Prendre acte enfin du fait qu'y développent de nouveaux « styles de vie » urbains.

Comme le soulignent les agents immobiliers opérant dans l'Entre-villes, deux critères déterminent le choix d'achat d'une résidence au sein de ces territoires d'urbanisation dispersée : bien évidemment, leur couverture par les opérateurs de téléphonie mobile, mais en même temps la disponibilité d'une connexion internet haut-débit. Ces critères vont de paire avec la présence d'une école dans la commune.

De son côté Jean Viard a fait depuis longtemps le constat que les néo-ruraux ont été les révélateurs « d'une nouvelle qualité des relations qui lient l'organisation sociale et l'espace » et qui fait que « la ville cesse d'être une correspondance entre une densité bâtie et une structure sociale et culturelle ». Elle devient une seulement « des modalités possibles de vie dans des cadres mentaux issus de l'urbanité » (1990). Ce sont de nouvelles conceptions et représentations de l'urbain généralisé et de ses urbanisation dispersées qui sont ainsi à inventer sans préjuger de leurs ingrédients. Pour répondre notamment au souhait de Thierry Paquot que cette nouvelle forme d'urbanisation issue de l'imbrication de l'urbain et du rural trouve « ses urbanismes » (Paquot T., 2006), et ne se réduise pas à « une urbanisation sans urbanisme » (Grosjean B., 2010). Ce sont en effet ces espaces où « naissent les territoires de demain, hors de la ville traditionnelle, mais aussi de la ruralité ancienne » (Vanier M., 2011) qui posent aux aménageurs, aux

urbanistes et aux architectes le défi contemporain sous tous ses aspects: social, morphologique, écologique, organisationnel.

Enfin, les espaces libres d'occupation bâtie, qu'ils soient « naturels », « agricoles » ou d'occupation indéterminée (friche, délaissés, interstices,...), sont bien évidemment partie prenante de ce projet à décliner à travers tous les éléments de la biodiversité. Si l'on considère en effet l'espace non bâti comme une ressource écologique, existante ou potentielle, et non comme un « vide », et plus largement comme une composante essentielle du métabolisme urbain (Barles S., 2002), ce n'est plus alors la seule densité bâtie, associée à la compacité, qui représente une valeur en soi mais la disponibilité, quantitative et qualitative, de cette ressource aux populations situées à plus ou moins grande proximité. Une telle inversion de la logique conventionnelle d'évaluation de la « durabilité » des espaces urbanisés, fait que les territoires d'urbanisation dispersée se trouvent disposer d'atouts importants inhérents à la présence dominante de ces espaces « de ressource », qui ont vocation à contribuer à la mise en œuvre de la transition énergétique.

Le groupe de prospective de la DATAR portant sur l'espace périurbain de la France métropolitaine a envisagé quatre scénarios de recomposition du rural à l'échéance de 2040 :

- 1- L'urbain compact l'emporte, et la péri urbanisation est stoppée ;
- 2- La dispersion l'emporte car, grâce aux progrès techniques et urbanistiques, les faibles densités deviennent durables ;
- 3- Des pôles de transport vers les centres sont créés dans un péri urbain organisé ;
- 4- Le polycentrisme densifie les centres périphériques existant (Vanier, 2008).

C'est la seconde hypothèse qui semble le mieux correspondre aux caractéristiques et tendances observées au sein des territoires sur lesquels nos études ont porté.

Les territoires d'urbanisation dispersée pourraient ainsi se (re)composer à partir de lieux connectés qui combinent accès aux

aménités quotidiennes et aux emplois, et boucles énergétiques locales. En s'appuyant sur les tendances émergentes, encore sporadiques, des orientations possibles émergent qui esquissent une cohérence spatiale durable entre morphologie dispersée et modes de vie urbain, en particulier au plan des mobilités alternatives au « tout-automobile ». Cet objectif dépend cependant du maintien du maillage fin de services et d'équipements tel qu'on peut l'observer aujourd'hui. Il encourage également à une vision prospective de l'impact de l'usage des NTIC dans le domaine des mobilités.

Bibliographie succincte

Barattucci C., 2006, *Urbanisations dispersées*, Presses Universitaires de Rennes

Barles S., 2002, « Ecologies urbaine, industrielle et territoriale », in O.Coutard et J.-P. Levy, (dir.), *Écologies urbaines*, Economica

Brès A. Mariolle B., 2013, « Eco-mobilités et urbanisation dispersée : les enseignements du Carré picard » in *Ville et Mobilités – De nouvelles approches*, dir. Brun G.

Chalas Y., 2000, *L'invention de la ville*, Anthropos

Grosjean B., 2010, *Urbanisation sans urbanistes*, Mardaga

Lefebvre H., 2001[1970], *Du rural à l'urbain*, Economica

Paquot T., 2006, *Terre urbaine, cinq défis pour le devenir urbain de la planète*, La Découverte

Sieverts T., 2004, *Entre-ville, Une lecture de la Zwischenstadt*, éd. Parenthèses

Vanier M., 2011, « La périurbanisation comme projet », *Métropolitiques*

Viard J., 1990, 1990, *Le tiers-espace, essai sur la nature*, Méridiens Klincksieck

Viard J., 2011, *Nouveau portrait de la France*, L'Aube

Wright F.L., 1958, *The Desapearing City*, New-York, Horizon Press

Vivre en ville hors des villes

Coûts environnementaux du développement périurbain : impact des configurations urbaines et des choix résidentiels

Florence GOFFETTE-NAGOT (responsable scientifique),
CNRS, GATE Lyon-Saint-Etienne, Université de Lyon,
Carl GAINÉ, INRA, SMART, Rennes,
Stéphane RIOU, CNRS, GATE Lyon-Saint-Etienne,
Université Jean Monnet,
Yves SCHAEFFER, IRSTEA, Grenoble

Le contexte : mieux comprendre les conséquences du développement périurbain

L'étalement périurbain est une des caractéristiques majeures des villes occidentales contemporaines. Les facteurs expliquant ce mode de développement urbain ont été longuement discutés et sont bien identifiés : diminution des coûts de transport, augmentation générale des prix du logement, développement de la propriété et attrait pour la maison individuelle. Il est important aujourd'hui de comprendre plus finement le phénomène d'étalement urbain. En premier lieu, on doit se demander quel rôle joue la localisation des emplois dans le phénomène d'étalement et dans les flux de déplacement engendrés par des configurations urbaines dispersées. Au-delà de la simple question de la tendance à l'étalement des emplois, il s'agit de s'interroger sur l'équilibre simultané des localisations des emplois et de la population. Quelles sont les forces qui déterminent les localisations des firmes relativement à la localisation de la population ? Quels sont les impacts de la densité résidentielle sur les économies d'agglomération et sur les flux de transport de marchandises ? Dans quelles conditions émergent des centres d'activité secondaires ? En d'autres termes, l'étalement croissant de la population modifie-t-il les schémas de localisation relative des emplois et des ménages ?

En second lieu, les déterminants des choix de localisation résidentielle dans les espaces périurbains sont susceptibles d'être différenciés socialement. Les communes périurbaines offrent des combinaisons variées en termes de distance au centre-ville et de caractéristiques sociales. Comment les ménages arbitrent-ils entre ces deux caractéristiques de leur lieu de résidence ? Comment cet arbitrage façonne-t-il actuellement le visage des communes périurbaines ? L'étalement urbain de la population s'accompagne-t-il d'une tendance à la ségrégation dans les espaces périurbains, reproduisant à l'extérieur des villes ce que l'on connaît déjà dans les agglomérations ? Peut-on déjà imaginer les conséquences de ces différenciations sociales sur les flux de déplacement futurs ?

Ces deux lignées de questions sont de première importance pour comprendre le futur des espaces périurbains, leurs conséquences environnementales et sociales et leur durabilité. Le projet de recherche mené par l'équipe GATE L-SE vise à mieux comprendre les impacts du développement périurbain sur les flux de transport et sur la composition sociale du périurbain. Il part du constat que la littérature existante sur la durabilité des espaces périurbains n'a pas apporté de réponse sur les deux points évoqués ci-dessus. En premier lieu, la question du transport est généralement considérée du seul point de vue du transport de personnes, dans une optique d'équilibre partiel dans laquelle le transport des biens produits et consommés dans la ville n'est pas pris en compte. En second lieu, les travaux existants négligent en général le fait que les espaces périurbains accueillent des ménages de catégories sociales variées qui ont des comportements différents en termes de déplacement et les conséquences de la différenciation sociale des choix de localisation résidentielle sur les caractéristiques des espaces périurbains sont rarement analysées.

La littérature d'économie urbaine récente permet d'intégrer ces deux éléments dans l'analyse. Il s'agit, d'une part, de prendre en compte spécifiquement la localisation des entreprises pour tenir compte des flux de transport de marchandises dans le coût environnemental de l'étalement urbain et, d'autre part, de considérer la différenciation des

choix de localisation résidentielle en fonction de l'offre de biens publics locaux et des externalités produites par le voisinage social. Ce sont ces éléments que nous avons souhaité intégrer dans notre analyse.

Comment considérer les liens entre population et emplois et les impacts sociaux des choix résidentiels ?

L'analyse économique des espaces périurbains repose traditionnellement sur le modèle standard d'économie urbaine. Dans ce modèle de base, les configurations urbaines sont entièrement déterminées par l'arbitrage réalisé par les ménages entre coûts de migration alternante croissants avec la distance au centre et prix du logement décroissant. Cette analyse désormais classique permet d'analyser le devenir des espaces périurbains en s'appuyant sur les coûts de transport liés aux déplacements domicile-travail et sur les différentiels spatiaux de prix de logement.

La théorie économique récente, dans le cadre des modèles d'économie géographique, apporte un éclairage complémentaire, en considérant que la localisation des ménages est étroitement liée à celle des entreprises, et que les configurations existant à l'équilibre dépendent fortement des interrelations entre ces deux catégories d'agents économiques. En d'autres termes, s'il est indispensable de considérer les choix résidentiels des ménages pour analyser les flux de transport engendrés par ces derniers, il est tout aussi indispensable de tenir compte des conséquences de ces localisations résidentielles sur la localisation des entreprises, et aussi des effets en retour des localisations des entreprises sur la distribution spatiale des ménages. Cette question fait l'objet du premier axe de notre recherche. Il s'agit de considérer deux éléments essentiels dans la question de la durabilité des espaces périurbains et des flux de déplacements qu'ils engendrent : la possibilité de décentralisation des emplois avec l'apparition de configurations pluricentriques et le rôle clé joué par la densité résidentielle. Quelles sont les formes urbaines permettant de minimiser l'impact environnemental du développement périurbain ? Quel est le rôle des centralités secondaires ? Ainsi, cet axe de la recherche s'attache à

montrer qu'il est indispensable de considérer, dans toute politique qui viserait à rendre les villes plus compactes pour réduire leur empreinte environnementale, l'impact des localisations résidentielles sur les localisations d'entreprises et, en conséquence, sur les flux de transport de marchandises.

En second lieu, il semble important de proposer une analyse du développement périurbain intégrant la question du choix résidentiel des ménages en fonction de leur catégorie sociale, ceci afin de dresser des pistes d'évolution possible des flux de transport engendrés par les espaces périurbains. Les modèles de choix résidentiels récents tiennent compte non seulement de l'arbitrage traditionnel entre coûts des migrations alternantes et dépenses de logement, mais aussi du fait que les ménages choisissent leur localisation résidentielle en tenant compte des caractéristiques offertes par les localisations, avec en premier lieu les caractéristiques de l'environnement social. On connaît en effet l'importance du voisinage social dans les choix de localisation résidentielle à l'échelle des quartiers. Le second axe de notre recherche met ainsi l'accent sur la détermination des localisations résidentielles des différents groupes sociaux par le jeu simultané de l'arbitrage classique selon la distance au centre et des préférences pour l'environnement social, mesuré par le revenu médian des ménages dans la commune. Ces analyses portant sur la localisation résidentielle des différentes catégories sociales nous amènent aussi à analyser les conséquences en termes de ségrégation résidentielle dans les zones périurbaines.

Interactions population-emplois : méthode de recherche

L'objectif de l'analyse développée dans le premier axe de ce projet était d'explorer les relations entre la configuration d'un système de villes et les flux de transport de personnes et de biens qu'il engendre pour, dans un second temps, procéder à une analyse de l'impact environnemental des politiques de densification de l'habitat résidentiel. Cette analyse repose sur le développement d'un modèle théorique d'économie géographique, dont le but est de montrer les situations d'équilibre atteintes selon différentes hypothèses, pour en

tirer des conclusions en termes de flux de transport prévalant dans les différents cas. Le cadre de l'analyse est celui d'un système de deux villes dont les tailles respectives et les configurations internes sont déterminées de façon endogène dans le modèle. Ainsi, on peut aboutir à l'existence d'une ville unique, comportant ou pas des centres d'emploi secondaires ou à deux villes.

Ce modèle théorique, dans la lignée des travaux de Paul Krugman, tient compte des économies d'agglomération engendrées par la concentration des consommateurs dans un lieu : plus la taille du marché est importante, plus une ville est attractive pour les entreprises ; inversement, plus une ville concentre un nombre important de firmes, plus les salaires réels offerts aux actifs sont élevés et plus l'agglomération est attractive pour la population (Krugman [1991], Duranton, Puga [2004]). L'originalité du modèle développé pour cette analyse des conséquences de l'étalement périurbain est de tenir compte de contraintes imposées sur la densité résidentielle et d'en observer les conséquences sur les configurations urbaines. Ces dernières peuvent être monocentriques, avec un centre d'emploi unique, ou polycentriques, avec la possibilité de développement de centres d'emplois secondaires.

Le cœur du modèle repose sur l'arbitrage suivant : d'une part, l'agglomération des entreprises et ménages au sein de villes de grandes tailles diminue le coût environnemental lié au transport de marchandises ; d'autre part, une telle organisation du système urbain conduit inévitablement à rendre les déplacements domicile-travail plus longs et augmente le coût environnemental. Lorsque la distribution spatiale des activités entre villes et à l'intérieur des villes est fixe, une densité urbaine plus importante est favorable du point de vue environnemental car la concentration de la population permet de diminuer les distances à parcourir. Cependant, on doit dans les faits tenir compte de la relocalisation possible des activités entre les villes, ainsi que de la structure interne des villes : mono- ou polycentrique.

Interactions population-emplois : résultats

L'analyse d'un modèle d'économie géographique tenant compte à la fois de la localisation des ménages, de celle de firmes, et des flux de transport induits par la répartition de ces deux catégories d'agents, met en évidence le rôle de trois catégories de paramètres dont les valeurs relatives déterminent les configurations atteintes à l'équilibre. Ainsi, les densités résidentielles influencent, conjointement avec les coûts de transport de marchandises et les coûts des migrations alternantes, la stabilité des configurations urbaines.

Le modèle théorique proposé suggère qu'une fois prise en compte la capacité des agents économiques à changer de localisation, les politiques visant à rendre les villes plus compactes peuvent avoir des effets plus ambigus que prévus. En effet, les résultats du modèle montrent que l'agglomération dans une seule ville minimise le coût écologique total si les densités de population sont élevées et/ou si les coûts de transport des marchandises sont faibles. Dans les conditions inverses, c'est la configuration dispersée avec deux villes de taille égale qui minimise les coûts écologiques. Les configurations obtenues à l'équilibre de marché, c'est-à-dire sans intervention publique, ne sont cependant pas nécessairement celles qui minimisent l'impact écologique. En particulier, si les coûts de transport des personnes et la densité de population sont élevés simultanément, alors le marché aboutit à une dispersion entre deux villes de tailles égales, ce qui maximise les flux de transport. Dans la situation inverse, avec des coûts de migrations alternantes et une densité de population faibles simultanément, le marché aboutit à une concentration dans une seule grande ville, ce qui là aussi maximise les coûts écologiques.

Finalement, l'empreinte environnementale des villes n'est pas liée à la densité résidentielle mais plutôt à une combinaison optimale entre densité et organisation spatiale du système urbain. Par exemple, en présence de deux villes monocentriques et d'une mobilité interurbaine des ménages et entreprises, nous montrons qu'une politique consistant à augmenter la densité urbaine peut générer in fine davantage de flux de transport lorsque les coûts de déplacement au

sein des villes sont faibles et donc que l'agglomération au sein d'une seule ville est soutenable.

Une contribution importante de cette recherche est ainsi de démontrer que le coût écologique des villes ne peut pas être prédit et influencé en ne tenant compte que des densités résidentielles. Ces dernières, qui découlent des paramètres de la demande de logement des ménages, ou qui peuvent être influencées par des mécanismes réglementaires, ne sont pas les seuls paramètres à prendre en compte. Ainsi, il est essentiel, lors de la définition de politiques publiques visant à orienter les configurations urbaines dans un objectif de réduction du coût environnemental des villes, de tenir compte des effets de la modification des densités de population sur la localisation des entreprises. En particulier, chercher à réduire les flux de déplacements engendrés par le développement périurbain sans tenir compte de l'impact en retour sur l'équilibre global du système urbain peut conduire à des conclusions erronées.

Cette analyse montre également que la présence de centres secondaires influence de façon importante l'empreinte écologique urbaine. Ces centres secondaires sont en quelque sorte des moyens de dépasser l'antagonisme entre une distribution concentrée de l'activité économique, qui permet d'économiser sur les flux de transport de marchandises mais accroît les flux de migrations alternantes et une distribution équilibrée de la population entre deux villes, qui a l'effet inverse. Les centres secondaires sont une solution pour combiner des coûts de migrations alternantes faibles avec l'agglomération des services de production, qui elle-même permet de réduire les flux de transport de marchandises. De manière plus générale, la décentralisation des emplois au sein de grandes villes apparaît comme une politique tout à fait complémentaire de celle visant à la densification des espaces urbains.

Impacts sociaux : méthode de recherche

L'objectif du second axe de recherche était de contribuer à une meilleure compréhension des déterminants de la composition sociale des espaces urbains et périurbains de l'aire urbaine de Paris, afin

d'anticiper son évolution socio-spatiale à l'horizon 2015. Dans une première étape, nous avons analysé les choix résidentiels des ménages localisés dans l'aire urbaine de Paris en 1999, puis en 2007, et leurs conséquences sur trois formes de ségrégation résidentielle : entre groupes socioprofessionnels d'actifs, entre actifs et inactifs et entre Français et étrangers. Cette analyse a également été conduite dans les autres aires urbaines françaises de plus de 300 000 habitants de manière à apprécier le degré de généralité de nos constats. Dans une seconde étape spécifique à l'aire urbaine de Paris, nous avons projeté les tendances passées à la période 2007-2015, et analysé les évolutions probables de la ségrégation résidentielle et des flux de transport.

La première étape s'est appuyée sur les travaux théoriques d'économie urbaine et d'économie publique locale et a mobilisé une méthode d'analyse empirique développée dans des travaux récents (Schmidheiny [2006]). Nous avons cherché à mettre en évidence les différences de choix de localisation des ménages selon leur statut socioprofessionnel et leur appartenance ethnique (mesurée par le biais des variables disponibles : nationalité et pays de naissance). Nous avons fait l'hypothèse que les choix effectués par ces différentes catégories de ménages se différencient principalement au regard de la distance aux emplois (mesurée par la distance au centre de l'aire urbaine) et de la composition sociale du voisinage (mesurée par le revenu moyen ou médian des ménages de la commune de résidence). Ces deux variables du choix résidentiel sont celles mises en avant dans la littérature économique, avec, d'un côté, le modèle urbain monocentrique Alonso-Muth (Fujita [1989]) et, de l'autre, les modèles d'offre de biens publics locaux de Tiebout [1956] et d'externalité de voisinage (Durlauf [2004]). Nous avons suivi ensuite une méthodologie qui consiste à estimer un modèle de localisation résidentielle, puis à calculer le niveau de ségrégation atteint avec des distributions de population simulées en supposant successivement qu'un seul des mécanismes de ségrégation considéré est à l'œuvre, de manière évaluer la contribution relative des différents mécanismes à la production de la ségrégation résidentielle. Ensuite, nous avons proposé plusieurs prédictions d'évolution de la distribution des différentes catégories de population dans l'aire urbaine de Paris, à

l'horizon 2015. Ces différentes prédictions correspondent respectivement à une évolution tendancielle et à des évolutions en présence de politiques publiques. Les cas extrêmes d'une politique permettant d'empêcher la ségrégation par la distance au centre et d'une politique permettant d'empêcher la ségrégation par le revenu local ont été comparés, tant pour leurs résultats en matière de réduction de la ségrégation résidentielle, que pour leurs résultats en matière de réduction des distances totales parcourues en automobile.

Il est important cependant de noter que le modèle résidentiel que nous avons estimé représente un équilibre partiel : l'effet des différentes caractéristiques des choix est estimé dans une situation où l'environnement est invariant. En particulier, les différentiels spatiaux de prix de logement et l'offre de logement sont supposés fixes. C'est pourquoi les simulations que nous avons proposées ne doivent pas être interprétées comme représentant une dynamique possible des espaces périurbains. Il s'agit plutôt de montrer, à une date donnée, l'effet des différentes composantes des préférences résidentielles des ménages, comme dans la comparaison des deux modèles partiels que nous avons envisagés.

Impacts sociaux : résultats

Le modèle empirique que nous avons estimé montre que les facteurs envisagés (distance aux emplois et composition sociale du voisinage) expliquent en effet les choix résidentiels. Les préférences pour le voisinage social sont déterminantes dans la formation de la ségrégation résidentielle. Ainsi, exception faite de l'effet de l'attachement des ménages à leur localisation antérieure, les différences de préférences en matière de revenu local selon le statut socioprofessionnel, toutes choses égales par ailleurs en termes de nationalité et de taille de ménage, constituent la principale source de ségrégation résidentielle entre groupes socioprofessionnels d'actifs en 1999 et en 2007.

Ce déterminant des choix résidentiel peut éventuellement venir modifier le résultat, en termes de flux de déplacements, de l'arbitrage traditionnel entre prix des logements et coûts des migrations

alternantes. Les simulations que nous avons menées pour calculer les distances parcourues par les ménages des différentes catégories d'espace montrent cependant que la distance au centre reste un déterminant important des choix résidentiels. Aussi, la neutralisation de l'effet du revenu dans les choix résidentiels, qui simule une situation où les communes ne se différencieraient pas en matière d'environnement social, ne produit pas de modification notable de la distribution de la population et donc finalement pas de changement important des distances parcourues dans le cadre des déplacements domicile-travail. Finalement, les résultats de ces simulations suggèrent que les préférences des ménages pour leur environnement social affectent peu leur localisation en fonction de la distance au centre. La répartition des ménages selon leurs revenus dans les aires urbaines est telle que les différents types d'environnement sont présents dans toutes les couronnes (banlieue proche, lointaine, ...). Une modification du poids des préférences pour l'environnement social n'a de ce fait que peu de conséquences sur le coût environnemental engendré par les espaces périurbains.

Les analyses menées dans ce projet permettent également de se pencher sur la durabilité du périurbain dans sa dimension sociale. En effet, les simulations des modèles de choix résidentiels permettent le calcul de mesures des niveaux de ségrégation qui prévaudraient dans des situations où un des deux types de préférences des ménages disparaîtrait. Les résultats montrent que les indices de ségrégation changent peu sous le seul effet de l'effacement d'un des types de préférences. Ce résultat s'explique par le fait que les choix résidentiels sont soumis à un facteur d'inertie assez fort. En conséquence, même si les préférences des ménages convergeaient brusquement, la ségrégation ne se réduirait que très progressivement du fait de cette inertie. Réduire sensiblement la ségrégation résidentielle semble donc constituer un objectif politique très difficile à atteindre.

Pour autant, le développement périurbain ne semble pas être en lui-même une source importante de ségrégation. En effet, même si une ségrégation existe à l'échelle communale, on constate une certaine

diversité des revenus moyens communaux à l'intérieur de chacune des couronnes périurbaines, contrairement aux idées reçues. Le périurbain lointain n'est pas nécessairement associé à de faibles revenus des ménages. Une autre idée reçue consiste à considérer que les espaces périurbains sont une source importante des flux de migration alternante totaux. Les analyses des distances parcourues en voiture par les migrants alternants des différentes catégories d'espace montrent que ce n'est pas le cas. Ils montrent en outre que les résidents des communes-centres effectuent des déplacements domicile-travail sur des distances qui ne sont pas négligeables.

Références citées

Duranton G., Puga D., 2004, Micro-foundations of urban agglomeration economies. In Henderson and Thisse (eds.) *Handbook of Regional and Urban Economics*, Vol. 4. North Holland, 2063-117

Durlauf, S.N., 2004, Neighborhood effects, in Henderson, J.V. et Thisse, J.-F. (ed.) *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. 4, Elsevier, 2173-2242.

Fujita M., 1980, *Urban Economic Theory*, Cambridge University Press.

Krugman P., 1991, Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy* 99, 483-499.

Schmidheiny, K., 2006, Income segregation and local progressive taxation: Empirical evidence from Switzerland, *Journal of Public Economics*, 90, p. 429 - 458.

Tiebout C., 1956, "A pure theory of local expenditures", *Journal of Political Economy* 64, p. 416-424.

Vivre en ville hors des villes

Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale : les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité

Benjamin MOTTE-BAUMVOL, Thema – Université de Bourgogne

Leslie BELTON-CHEVALLIER, DEST - IFSTTAR

Annabelle MOREL-BROCHET, ESO - Université de Caen

Avril 2013

En France et notamment en Île-de-France, l'augmentation des prix du pétrole et la dégradation de la situation économique pèsent sur le budget des ménages, en particulier dans les territoires suburbains où les déplacements sont fortement dépendants de l'automobile (Dupuy 1999 ; Newman et Kenworthy 1989). Or, de nombreux ménages modestes tendent à travailler et à résider dans ces espaces en raison du desserrement des emplois à faible qualification (Berger, 2004 ; Massotet Roy, 2004) et de la structure de l'offre du marché immobilier. Les coûts du logement y sont plus faibles et l'offre plus abondante. A l'inverse, certaines localisations des centres urbains - où le parc de logements sociaux est important et où la demande excède très largement l'offre - souffrent d'une image dégradée.

Dans ce contexte, le niveau de vie des ménages dans ces espaces périurbains tend, plus qu'ailleurs, à être fragilisé, puisque le coût du transport peut atteindre un quart de leur budget (Nicolas et al., 2012 ; Coulombel et al., 2007; Polacchini et Orfeuill, 1999). Cet enjeu est d'autant plus important que la configuration spatiale dominante dans les villes françaises, spécialement en Île-de-France, s'oriente vers une concentration croissante des ménages modestes dans les périphéries lointaines (Berger, 2004; Cavailhès et Selod, 2003). Avec un budget transport non-anticipé et un marché de l'immobilier qui leur laisse peu d'alternatives, ces ménages ainsi en difficulté n'auraient d'autres choix que de conserver leur localisation résidentielle périurbaine au prix de conditions de vie fortement dégradées (Rougé, 2007).

La présente recherche, menée dans le cadre du programme PUCA "Mobilité et périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager le territoire de vie des périurbains", s'inscrit dans le débat sur la supposée relégation des ménages modestes dans les espaces périurbains. Ces ménages, notamment ceux qui résident dans les territoires périurbains les plus dépendants de l'automobile, auraient des trajectoires résidentielles en impasse, puisque sans autre sortie possible que le déclassement. Notre étude a pour objectif de contribuer à la compréhension de la mobilité résidentielle des ménages modestes, une fois installés dans le périurbain. Les résultats montrent que leurs trajectoires ne sont pas bloquées : ils peuvent sortir de ces espaces de forte dépendance automobile, où leurs budgets sont lourdement mis à contribution par le coût de la mobilité automobile. Ils s'orientent alors soit vers des communes où les alternatives à l'automobile sont plus nombreuses, soit vers des communes à degré équivalent de dépendance automobile. Pour renouveler et préciser les résultats exploratoires de Motte et al. (2010), nous nous sommes ici appuyés sur des analyses quantitatives multivariées et sur des analyses qualitatives à partir d'entretiens.

Des territoires de relégation remis en cause par la littérature

Plusieurs essais ont postulé le développement de territoires d'exclusion et d'assignation territoriale pour les ménages modestes dans les espaces périurbains périphériques (Donzelot, 2004 ; Lévy, 2000). De tels territoires sont d'abord attractifs par leur offre de logements individuels en accession à la propriété et à bas prix. Mais, dans le même temps, ils fragilisent le niveau de vie des ménages modestes par des injonctions à une mobilité automobile coûteuse. Par ailleurs, en s'installant dans ces territoires, les trajectoires résidentielles de ces ménages y seraient bloquées par l'impossibilité de se loger à un coût équivalent tout en restant hors des banlieues de première couronne dont ils ont une image négative. Outre la multiplication de situations individuelles difficiles, les auteurs évoquent le développement d'une ségrégation sociospatiale accrue dans les espaces périurbains les plus périphériques. Cette ségrégation résulterait de la multiplication des situations individuelles

de fragilité dans certains territoires, qui entraînerait en retour le départ des ménages plus aisés ou leur évitement de cet environnement social jugé dégradé ; mouvement à l'image de ce qu'on peut observer dans certains quartiers urbains et surtout avec cette même intensité.

De telles tendances sont toutefois contestables. En effet, le développement de territoires périurbains périphériques comportant une population croissante de ménages modestes susceptibles d'être fragilisés par le coût de la mobilité peine à être identifié (Beaucire et Berger 2002). Plusieurs éléments constitutifs de la ségrégation sociospatiale, notamment présentés par Guillaume Pouyanne (2006), permettent de l'expliquer.

Tout d'abord, la ségrégation sociospatiale est portée par les choix de localisation des populations les plus aisées (Préteceille, 2006). Ce sont pour ces ménages que l'univers de choix est le plus ouvert. Leurs niveaux de concentration déterminent souvent le niveau global de la ségrégation sociospatiale dans un territoire. Or, ces populations sont relativement peu représentées dans les espaces périurbains (contrairement aux centres des pôles urbains) et elles y affichent des niveaux de concentration peu élevés.

De plus, la ségrégation sociospatiale est liée, le plus souvent, à une exclusion par les prix de ceux qui n'ont pas les moyens de payer (Galster et Cutsinger, 2005). Or, la périurbanisation entraîne l'intégration dans le marché immobilier de nombreux terrains auparavant non urbanisés avec, pour effet, une tendance à la baisse ou à la modération des prix, alors que les territoires périurbains ont déjà des niveaux de prix inférieurs à ceux des centres. L'exclusion par les prix a donc toutes les chances d'être moins importante dans les espaces périurbains, en particulier les plus périphériques.

Subséquemment, la constitution de poches périurbaines de pauvreté pourrait être le résultat de la sécession des classes moyennes dans les territoires où la concentration de ménages en difficulté est la plus forte. Ce type de processus est parfois évoqué pour expliquer une ségrégation sociospatiale accrue en France. Mais Préteceille (2006) réfute cet argument pour l'Île-de-France en mettant en avant la très forte dispersion des classes moyennes et leur présence toujours

forte dans les quartiers les plus pauvres. Il est peu probable que les espaces périurbains échappent à cette tendance.

Ensuite, dans un modèle de ségrégation sociospatiale urbaine classique, les populations les plus pauvres sont également marquées par de hauts niveaux de concentration. Une forte concentration de ménages pauvres est souvent liée à des localisations comportant des ensembles de logements sociaux ou de copropriétés dégradées (Vieillard-Baron, 2006). Ce type de configuration est peu développé dans les espaces périurbains.

Enfin, un dernier facteur peut expliquer l'absence de formation de territoires périurbains de relégation : les trajectoires résidentielles des ménages modestes. Ces trajectoires sont réputées bloquées en raison de la structure du marché immobilier. Les espaces périurbains périphériques seraient les seuls abordables pour ces ménages qui ne peuvent, ensuite, s'en extirper sous peine de déclassement social et de dégradation de leurs conditions de logement. Ces ménages seraient donc en partie « relégués » dans ces espaces. Or, Motte-Baumvolet al. (2010) ont mis en évidence que cette relégation ne pouvait être que relative puisqu'ils ont identifié une surreprésentation des ménages modestes parmi les ménages sortant des territoires périurbains périphériques.

Des trajectoires résidentielles moins bloquées qu'il n'y paraît

L'enquête qualitative auprès des ménages met en évidence de fortes tensions sur les budgets des ménages modestes résidant dans des territoires fortement dépendants de l'automobile. Le coût de la mobilité dans ces espaces est mal anticipé par ces ménages et, souvent, occulté. Ces ménages évoquent souvent la pénibilité des déplacements quotidiens, en particulier ceux liés au travail, mais ne voient pas le coût comme un problème majeur, même lorsqu'on les interroge à ce sujet. Cela se traduit par une vulnérabilité économique exacerbée notamment par les aléas que tous redoutent. La survenue de ces aléas conduit à prendre des mesures d'économie d'une certaine ampleur, mesures qui portent sur les loisirs marchands et sur les vacances. Il y aura, alors, substitution par la mobilisation de ressources naturelles de proximité comme les forêts, les espaces ouverts ou les jardins, lieux de pratiques d'activités récréatives et

sportives.

Si les ménages peuvent faire des économies sur les dépenses liées à l'automobile - entretien, réparations, renouvellement ou usage, ils ne peuvent y renoncer totalement, justement parce que leur territoire de vie est dépendant de l'automobile. Leurs marges de manœuvre sont donc bien étroites : avoir une voiture et conduire coûtent cher, ne pas en avoir est très problématique. Ainsi, plusieurs femmes (célibataires, en couple ou à la tête de familles monoparentales), souhaitant passer leur permis, y ont renoncé en raison de son coût et malgré les nombreux désagréments occasionnés.

Pour autant, et malgré des concessions importantes et multiples en termes de niveau de vie, les ménages modestes témoignent d'un attachement à leur localisation résidentielle et à leur statut d'accédant à la propriété d'une maison individuelle. Ceux qui y renoncent s'orientent alors souvent vers des logements en location dans les espaces urbains (Motte-Baumvolet al., 2010). Ce type de trajectoire résidentielle n'est pas anecdotique puisque le recensement de la population permet d'identifier clairement une propension plus importante des ménages modestes à quitter les espaces périurbains périphériques des villes françaises. Néanmoins, cette tendance ne constitue qu'un phénomène de faible ampleur permettant probablement une régulation marginale du nombre des ménages modestes dans ces espaces périurbains. En effet, leur part n'y fléchit pas.

Pour les ménages modestes, le départ des espaces périurbains périphériques fait lorsqu'au coût de la mobilité dans ces espaces s'ajoutent des évolutions du cycle de vie professionnel et/ou personnel, telles que : décohabitation parentale, mise en couple, décès (du conjoint ou des parents), divorce et séparation, mutation professionnelle, chômage, etc. Dans la plupart des cas, ces événements ou bifurcations (Bidart, 2006) ne sont pas planifiés ou anticipés par les ménages au moment de leur installation périurbaine. Si le recensement ne permet pas d'approcher aussi finement la situation du ménage et ses évolutions, il permet d'identifier les familles monoparentales et les chômeurs comme les plus susceptibles de quitter les communes périurbaines

périphériques. Il permet également de dégager de grandes tendances quant aux trajectoires résidentielles de ces ménages.

Si les familles monoparentales ont une probabilité plus forte de quitter une commune de forte dépendance automobile, elles s'orientent généralement vers une autre commune tout aussi dépendante. Ces territoires continuent d'être attractifs, probablement, en raison du coût du logement et aussi pour ne pas ajouter à cet épisode difficile le déracinement d'un territoire souvent au centre des réseaux sociaux (familiaux, amicaux) du parent et de ses enfants. La propension des familles monoparentales à quitter une commune de forte dépendance automobile semble traduire avant tout l'obligation de quitter après la séparation le logement occupé en couple, la nécessité de trouver un logement plus adapté à la nouvelle réalité du ménage et de se repositionner au cœur de son réseau social, largement sollicité par ce type de ménages (Blanpain, 2005). Ainsi, après son divorce, Claudie a quitté sa commune pour aller dans un village à proximité immédiate afin de rester à côté de son ancien conjoint (garde alternée) et de ses parents qui l'aidaient à garder ses enfants lorsqu'elle travaillait de nuit. Aujourd'hui, elle est à nouveau en couple mais tient à rester dans la même zone géographique : « *mes enfants ont grandi ici, donc... enfin, ils ont leurs vies ici, quoi. Ils ont leurs copains, ici. Ils ont tout, tout [...] et puis moi, je ne retournerai pas en ville* ».

Pour les chômeurs, le constat est différent. Quand ils sortent d'une commune de forte dépendance, ils s'orientent résolument vers une commune moins dépendante. L'attrait du prix du logement est probablement éclipsé par leurs connaissances et leurs expériences du marché de l'emploi local et de ses opportunités. A l'inverse, les ménages de chômeurs qui ne résidaient pas dans un territoire périurbain dépendant de l'automobile sont plus enclins à s'y installer. L'arbitrage entre prix des logements et opportunités d'emplois serait évalué différemment par ces ménages en fonction de leurs expériences résidentielles respectives, tel qu'observé également par Morel-Brochet et Motte-Baumvol (2010).

Des destinations dépendantes de l'accès au logement social et plus généralement de l'expérience spatiale de la dépendance automobile

Si la position et les bifurcations du cycle de vie sont décisives pour expliquer le départ des ménages modestes de territoires de forte dépendance automobile, elles ne permettent pas toujours d'éclairer le choix de la destination, au-delà des grandes tendances décrites ci-dessus pour les familles monoparentales et les chômeurs. Il est alors nécessaire, via des entretiens plus qualitatifs, de comprendre le rôle d'autres facteurs pour mieux lire ces étapes dans la trajectoire résidentielle des ménages. L'accès au logement social, le vécu plus ou moins traumatisant de la dépendance automobile ou les précédentes étapes de la trajectoire résidentielle, c'est-à-dire plus généralement certaines expériences spatiales des ménages, semblent particulièrement déterminants.

L'accès à un logement social est un facteur significatif pour expliquer les déménagements à partir des communes de forte dépendance. L'appauvrissement subi à la suite d'une rupture ou de la perte d'un emploi donne plus facilement accès à un logement social dont le loyer est moins élevé. Ainsi, quelque soit le statut d'occupation antérieur, la probabilité de déménager est plus forte pour les ménages qui ont accès à un logement social à destination. Mais, l'accès à un logement social détermine également la destination du déménagement. Le logement social est généralement situé dans une localisation plus centrale, mieux équipée en commerces et services et offre l'accès à un plus vaste marché du travail.

Pour autant, le logement social peut également conduire certains ménages modestes à privilégier des destinations tout aussi dépendantes de l'automobile que la commune qu'ils ont quittée. Ce résultat contre-intuitif montre qu'une offre attractive de logement social est présente dans les espaces périurbains. Pour les ménages, le choix d'un logement social dans des communes dépendantes s'explique probablement par plusieurs facteurs. Quand l'offre existe, l'accès à un logement bon marché soulage d'abord le budget des ménages en leur offrant des marges de manœuvre quant à leur

mobilité. Ensuite, l'habitat social dans les espaces urbains plus centraux est souvent concentré dans des quartiers qui ont mauvaise réputation et qui sont généralement fuis par les ménages ayant fait le choix du périurbain (Sencébé, 2007). Dans d'autres quartiers plus valorisés, l'habitat social est moins présent. Enfin, ce type de logement permet à des ménages, notamment les familles monoparentales, de rester au cœur de leurs réseaux sociaux, ces derniers jouant un rôle clé dans la compensation de la dépendance automobile (Coutard, Dupuy et Fol, 2002).

La destination du déménagement dépend ensuite d'un deuxième facteur, à savoir le vécu plus ou moins traumatisant de la dépendance automobile. De fait, coût financier et pénibilité de la mobilité jouent autant l'un que l'autre pour qualifier l'ampleur du traumatisme vécu. Temps de déplacement longs, congestion, faible fréquence et horaires peu adaptés des transports collectifs (quand ils sont utilisés), budget essence, usure de la voiture, etc. sont autant de coûts financiers comme psychologiques qui finissent par rendre insupportable une localisation résidentielle dans des territoires périurbains lointains.

« Mais ce qui me posait vraiment problème, c'est au niveau de la distance, je mettais à peu près 3/4 d'heures, c'était lourd. Le soir à la rigueur, j'étais frais mais le matin, quand il fallait que je prenne la route c'était fatigant. Prendre les transports collectifs, ça aurait été moins fatigant. Le problème c'est que c'est plus long et difficile de s'organiser, ça rajoute du stress [...] Tandis que le véhicule permet d'aller d'une porte à l'autre. C'est plus direct... Mais [les transports collectifs] ça aurait été aussi beaucoup plus économique parce que j'avais les transports gratuits et ça m'aurait permis de faire pas mal d'économies.

ET VOUS AVEZ FAIT LE CHOIX EN FAIT... ET ÇA REPRESENTAIT A PEU PRES COMBIEN, VOTRE BUDGET VOITURE ?

C'était énorme. Je faisais pratiquement un plein toutes les deux semaines, à peu près 150 € voire même un petit peu plus par mois rien que pour les petits déplacements et le boulot... Donc, c'était quand même conséquent.» • Réda, 27 ans, gardien de la paix à

Paris, célibataire, sans enfant, vit à Paris (HLM).

Au-delà des déplacements effectivement réalisés, plusieurs personnes ont anticipé avec effroi les conséquences de leur localisation périurbaine dans un futur plus ou moins proche. La crainte de l'isolement pour soi ou pour ses enfants, l'absence d'opportunité d'emplois et la peur de l'accident sont des raisons qui incitent des ménages à se relocaliser vers des territoires plus denses, même s'ils n'éprouvent pas encore ces difficultés. La peur de l'isolement est d'autant plus ressentie que les ménages se voient confrontés à une absence quasi-totale de commerces et de services à laquelle ils ne sont pas forcément habitués.

« Et comme moi, j'étais toute la journée enfermée, j'avais qu'une envie quand il rentrait le soir, c'était de sortir. On restait dans les magasins jusqu'à 20 h, jusqu'à la fermeture parce que c'était le seul moment social de la journée. Et puis, un jour, j'ai dit : «écoutes, c'est bien gentil tout ça, mais il n'y a plus trop de choix, il faut qu'on bouge, il faut bouger parce que ça ne va pas le faire. » [...] Et on est passé à un appartement qui est très lumineux parce qu'il y a des baies vitrées partout. Très grand, et formidable pour moi, en centre-ville, avec, ben, 2 systèmes de bus, parce que je n'ai pas de permis. Ce qui fait que je me suis retrouvée ben... libre de pouvoir partir en pleine journée si j'en avais envie. De prendre mes enfants, de prendre le bus et puis d'aller et venir comme je voulais. » • Justine, 33 ans, opératrice en PAO, mariée, 2 garçons de 9 et 8 ans, vit en logement social dans une commune urbaine.

Lorsqu'ils ont vécu dans l'urbain ou du périurbain mieux équipé auparavant, les individus peuvent en effet éprouver des difficultés à s'adapter à des territoires peu équipés et préfèrent se relocaliser. Bien souvent, les ménages modestes qui renoncent à la propriété dans les espaces périurbains périphériques sont ceux qui ont des liens privilégiés avec les espaces urbains parce qu'ils y ont vécu, grandi, parce qu'ils y ont leur emploi, leur famille et leurs amis. A l'inverse, les ménages qui entretiennent des liens similaires avec les espaces périurbains cherchent à y rester au prix de nombreuses concessions quant à leur mobilité et à leur niveau de vie.

« C'était drôle parce que j'ai habité pendant plus de 20 ans à Noisiel, donc habituée à avoir tout à portée de main, un petit centre commercial à 2 stations de RER, sortir à droite à gauche... Vous avez toujours quelque chose à proximité, alors qu'à Gouvernes, vous arrivez, il n'y a quasiment rien, il y a une boulangerie, il y a un garage, il n'y a pas grand-chose. Donc, ça a été un peu difficile et puis même si on avait la voiture... enfin, lui, avait la voiture, on était un peu loin de ma grand-mère qui était encore là et de sa famille à lui qui habite toujours à Noisiel. On était plus souvent à Noisiel que chez nous. On ne rentrait que, quasiment que pour dormir. » • Coralie, 34 ans, gardien de la paix à Paris, en couple, 1 fils de 13 ans, en logement social dans une commune urbaine.

Si l'éveil à ces conséquences de la dépendance (coût, isolement, etc.) est variable d'une personne à l'autre et dépend en partie de sa trajectoire résidentielle ou de celle des autres membres du ménage, il se matérialise par un retour plus ou moins rapide dans des territoires urbains. De fait, l'absence d'un réseau social local dans les territoires périurbains dépendant est ici déterminante pour expliquer un tel choix de relocalisation. En effet, contrairement aux ménages qui vivent encore dans des territoires dépendants, le réseau social de ceux qui sont partis était souvent moins présent. Absent, il ne peut compenser les éventuelles difficultés liées aux déplacements et à la dépendance automobile.

Pour les ménages qui ont fait le choix d'une moindre dépendance, une fois relocalisés, leurs pratiques de déplacements changent et les coûts associés diminuent sensiblement. S'ils ne renoncent pas forcément à l'automobile (beaucoup en possèdent encore) et si d'autres dépenses viennent relativiser le gain financier réalisé (plus d'activités, tentations plus grandes de dépenser), ils reconnaissent avoir plus souvent recours aux transports collectifs ou à des modes doux comme la marche et le vélo pour effectuer des activités. Du coup, leurs territoires quotidiens d'activités se sont logiquement réduits. Cependant, beaucoup avouent avoir du mal à estimer les gains réalisés, compte tenu de l'évolution des prix du carburant et d'un usage maintenu de la voiture. Aussi, si les coûts associés à la

mobilité automobile diminuent, les ménages conservent une partie des coûts fixes liés à son usage : achat, assurances, etc. Toutefois, pour s'adapter aux contraintes de leur nouvel espace de résidence, certains tendent à faire évoluer leur équipement en se séparant d'une voiture quand ils étaient bi-motorisés, en achetant un véhicule plus petit, en substituant l'automobile à d'autres modes motorisés individuels comme une moto ou un scooter.

« Là-bas, il y avait plus de dépenses voiture, c'était presque un plein pour la semaine, ici c'est un plein pour 15 jours. A part quand je descends évidemment pour le week-end là-bas, mais logiquement, un plein me fait plus longtemps ici car j'ai plus de transport. Je me sers moins de la voiture que là-bas. C'est toujours la voiture car les trains il n'y en a pas beaucoup. » • Lylie, 26 ans, secrétaire en intérim, célibataire, 1 fils de 14 mois, vit en logement social dans une commune urbaine.

« Ça me faisait un gros budget essence à l'époque. Puisque maintenant, paradoxalement, j'ai un abonnement pour le bus et j'utilise quand même la voiture. Je viens en voiture deux fois par semaine parce que le mercredi j'emmène mon fils au centre de loisirs. Donc là j'utilise la voiture parce que c'est un peu excentré. »

• Catherine, 44 ans, secrétaire médicale, divorcée, 2 enfants (14 et 9 ans), vit en location dans une commune urbaine.

Conclusion

Au final, retourner vers des territoires plus denses s'accompagne d'un renoncement, au moins partiel, à l'automobile et aux coûts du carburant qui lui sont associés. Ce retour est possible par l'accession à un logement aidé au loyer réduit par rapport aux prix du marché. Qu'elle émane de l'État ou des entreprises, l'aide financière au logement rend plus abordables des destinations que les ménages modestes, qui résidaient dans des territoires périurbains dépendants de l'automobile, n'auraient pu se permettre autrement. Dès lors, en favorisant les déménagements de certains ménages vers l'urbain grâce à des aides au logement, à la location

mais aussi à l'achat, les pouvoirs publics ont un rôle à jouer sur la réduction de l'usage de la voiture.

Cependant, ce type de trajectoires ne sera possible que si les caractéristiques du logement correspondent aux aspirations des personnes. Ayant vécu dans le périurbain, les ménages tendent à favoriser des secteurs mixtes, hors des banlieues dortoirs, dont ils ont une représentation ou un vécu négatifs. De même, beaucoup ont du mal à renoncer à la taille de leur logement ou à son individualité. Pour cette raison et parce que certains liens continuent de s'y exprimer, de nombreux ménages modestes ont fait le choix, quand c'était possible, d'un logement social dans des territoires fortement dépendants de l'automobile, à proximité immédiate de leur ancienne commune ou en son sein. Alors, les déménagements permettent des allègements partiels et/ou temporaires du budget transport avec un rapprochement géographique du lieu d'emploi, des réseaux sociaux, familiaux et amicaux, mais restent sous la menace d'un renchérissement du coût de l'énergie. S'il y a aussi pour eux accès au parc social, le budget logement de ces ménages diminue substantiellement, leur offrant des marges de manœuvre supplémentaires quant à leur mobilité.

Cet instrument pourrait être utilisé de façon plus efficace et plus durable pour agir sur les situations de dépendance automobile en orientant la construction de nouveaux logements dans des communes périphériques et plus faiblement dépendantes de l'automobile. A l'allègement du budget logement s'ajouterait celui du budget transport tout en permettant à certains ménages de rester dans des territoires familiers, proches de leurs réseaux sociaux. En favorisant les pôles plus secondaires, ils ont alors la sensation de trouver un meilleur équilibre entre aspirations d'une vie à la campagne et niveaux d'équipement et de services en phase avec leurs attentes et habitudes plus urbaines. De plus, le coût de ces logements sociaux pour l'État-providence serait moindre et leur construction plus rapide que dans les territoires plus denses et plus centraux, où le coût du foncier et de la construction sont plus élevés et la disponibilité foncière moindre.

Bibliographie

- Beaucire, Francis et Martine Berger. 2002. Mobilité résidentielle et navettes: les arbitrages des ménages d'Ile-de-France, in : J. Levy et F. Dureau (Eds.), *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en question*, pp. 141–166. Paris : L'Harmattan.
- Berger, Martine. 2004. *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée*. Paris : CNRS Éditions.
- Bidart, Claire. 2006. "Crises, décisions et temporalités : autour des bifurcations biographiques." *Cahiers Internationaux de Sociologie* 120 (1): 29–57.
- Blanpain, Nathalie. 2005. "Accueil des jeunes enfants et coûts des modes de garde en 2002." *Études et résultats* (422) : 8 p.
- Cavailhès, Jean, et Harris Selod. 2003. Ségrégation sociale et périurbanisation. *Inra Sciences Sociales*, 1-2(3), pp. 1–4.
- Coulombel, Nicolas, Deschamps, Marion et Fabien Leurent. 2007. Residential choice and households strategies in the greater paris region. Noodwijkerhout The Netherlands: European Transport Conference.
- Coutard, Olivier, Gabriel Dupuy, et Sylvie Fol. 2002. "La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile ?" *Espaces et sociétés* n°108 (1): 155–176.
- Donzelot, Jacques. 2004. "La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification". *Esprit*, 303, pp. 14–39.
- Dupuy, Gabriel. 1999. *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Paris : Anthropos.
- Lévy, Jacques. (2000). "Les nouveaux espaces de la mobilité", in: Bonnet M., Desjeux D. (Eds) *Les territoires de la mobilité*, pp. 155–170. Paris: PUF.
- Massot, Marie-Hélène, et Emeline Roy. 2004. *Lieu de vie - lieu de travail, 25 ans d'évolution de la distance au travail*. Arcueil : INRETS.
- Morel-Brochet, Annabelle, et Benjamin Motte-Baumvol. 2010. "Les périurbains franciliens : stratégies résidentielles, tactiques du quotidien et résistance des modes d'habiter", in: M. H. Massot (Ed.), *Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien*, pp. 93– 110. Paris : L'oeil d'or.
- Motte-Baumvol, Benjamin, Marie-Hélène Massot, et Andrew M. Byrd.

2010. "Escaping Car Dependence in the Outer Suburbs of Paris." *Urban Studies* 47 (3) (March 1) : 604 –619.
- Newman, Peter, et Jeffrey R Kenworthy. 1989. *Cities and automobile dependence: a sourcebook*. Aldershot, Hants.
- Nicolas, Jean-Pierre, Florian Vanco, et Damien Verry. 2012. "Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages". *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* : 19–44.
- Pouyanne, Guillaume. 2006. "Étalement urbain et ségrégation socio-spatiale. Une revue de la littérature". *Cahiers du GRES, 2006 – 07*, pp. 1–13.
- Préteceille, Edmond. 2006. "La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ?" *Sociétés contemporaines* n° 62 (2) : 69–93.
- Rougé, Lionel. 2007. "Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains". *Espacestemp.net*
- Sencébé, Yannick. 2007. "Individualisme de repli sécuritaire ou d'ouverture affinitaire. La pluralité des ressorts du périurbain." *Les Annales de La Recherche Urbaine* (102) : 59–67.
- Vieillard-Baron, Hervé. 2006. "Des banlieues françaises aux périphéries américaines : du mythe à l'impossible confrontation?" *Hérodote*, (3), pp. 10–24.

Durabilité des territoires périurbains et attitudes des habitants face à la notion de durabilité

Equipe IPAPE de l'UMR CITERES,
sous la direction de Denis MARTOUZET,
en partenariat avec des chercheurs
de l'IPTEH (Lausanne) et de l'UMR LADYSS (Paris)

Introduction

Le périurbain est souvent opposé à la ville compacte, il est décrié : comme consommateur d'espace, au détriment de terres agricoles ou d'espaces naturels, comme générateur de multiples déplacements en voiture, comme facteur d'allongement de ces déplacements... Que cela soit exact, prouvé ou simplement brandi comme une menace, il faut cependant convenir que le périurbain est actuellement un mode majeur de l'évolution des espaces habités et que, d'une certaine façon, il ne s'agit plus tant de critiquer et de dénoncer le périurbain, dans l'espoir de contrer la périurbanisation, que de "faire avec" et donc d'envisager sa "durabilisation".

Cette recherche se situe à l'interface de plusieurs des axes mis en avant dans l'analyse stratégique proposée par le Centre de prospective et de veille scientifique et technologique de la Direction de la recherche du MEDAD, intitulée "Agora 2020 – Vivre, habiter, se déplacer en 2020 : quelles priorités de recherche ?" (Bain, Maujean, Theys, 2008). Ces axes de programme sont les suivants : "Vivre en ville hors des villes : habitats, modes de vie, mobilités" (axe 10B), du côté de l'analyse du fonctionnement du périurbain, "Concevoir et organiser des systèmes de transport à l'échelle des régions urbaines" (10C), du côté de l'action en vue de l'amélioration de l'organisation de ce fonctionnement, et "Mobilités usages et valeur du temps, vitesse" (12A). Dans l'analyse qu'en propose Agora 2020, on note surtout que la demande grand public (p. 425) et la demande socioéconomique (p. 427) sont très élevées du côté de l'action (10C) alors même que l'offre est jugée très faible. Cependant, les deux autres axes (10B et 12A), résolument de l'ordre de l'analyse ne font pas l'objet d'une telle demande (la demande est souvent orientée vers l'opérationnel, le

concret) avec, en face, une offre plutôt moyenne. Aussi la demande finale (celle qui se traduit sur le terrain) nous apparaît-elle dépendante de la connaissance insuffisante des mécanismes actuellement en œuvre en termes de mobilités dans le périurbain.

C'est dans cette optique que, dans le cadre du programme de recherche du PUCA "La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains", la recherche "PériVia – Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter, la viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)", porté par l'équipe IPAPE de l'UMR CITERES, sous la direction de Denis Martouzet, en partenariat avec des chercheurs de l'IPTEH (Lausanne) et de l'UMR LADYSS (Paris) porte sur les justifications que donnent, quant à leurs choix de déplacement (origine, destination, mode de transport, motif...), les résidents du périurbain. Est visée, derrière la compréhension de ces justifications, la place qu'occupe la durabilité dans les systèmes de valeurs mobilisés, au-delà des discours recueillis, dans les pratiques de déplacement, en lien avec les choix de localisation et les modes d'habiter. L'hypothèse sous-jacente à cette question de recherche est la suivante : la durabilité d'un territoire dépend entre autres de l'acceptation des individus à le traiter comme tel, en lien avec leurs capacités en termes d'habitat et de mobilités, bref leurs capacités à habiter, elles-mêmes comprises comme étant à la fois, la résultante de compétences, mais aussi, la conciliation d'opportunités et de contraintes.

I – Méthode

1a – Couplage du qualitatif et du quantitatif

Une enquête a été menée auprès d'une quarantaine d'individus résidant ou travaillant dans le périurbain tourangeau, défini par l'extension spatiale des allers et retours quotidiens entre le domicile et le travail, en excluant Paris qui, bien que se situant à une heure de Tours par TGV qu'empruntent de nombreux navetteurs, répond moins à une logique de périurbanité, de navettes entre ville-centre et couronne périurbaine, qu'à une logique interurbaine. L'échantillon retenu ne se veut pas représentatif d'une population locale, régionale ou nationale. Il vise une diversité concernant le type de lieu de

résidence, le type de lieu de travail, l'âge, le genre, la composition de la famille et les revenus.

La phase d'enquête, avant analyse, se déroule en trois étapes. Dans un premier temps nous confions un logger-GPS à chaque personne de l'échantillon, durant une semaine qualifiée par la personne elle-même d'ordinaire, de façon à recueillir avec exactitude l'intégralité de ses déplacements. Le deuxième temps consiste en la confection de la carte des déplacements, à partir des données recueillies : les tracés sont ainsi reportés sur un fond de carte de type Google Earth, avec possibilité de zoomer. Parallèlement, un tableau répertorie pour chaque déplacement, les horaires, les coordonnées de départ et d'arrivée et la vitesse, ce qui nous permet d'en induire le mode de transport, la nature du point origine (logement, lieu de travail, lieu de consommation, école...) et du point de destination, donc le motif principal du déplacement. Troisièmement, cette carte et le tableau correspondant sont présentés à leur "auteur" lors d'un entretien visant à comprendre le sens qu'il donne à ses déplacements, définissant ainsi sa mobilité. Lors de cet entretien, la personne est d'abord invitée à présenter sa "vie spatiale" (les lieux qui ont compté dans sa vie : les différents logements, les lieux de scolarité, de travail... et les modes de déplacement utilisés) et ses principales mobilités, permettant d'obtenir un "profil de mobilité et de spatialité". Ensuite, il s'agit d'obtenir des clefs de compréhension des déplacements ou types de déplacement de la semaine relevée par GPS. C'est une véritable épreuve de vérité puisque les données, indiscutables, donnent à l'enquêteur l'occasion de remettre en cause la nécessité de s'être déplacé comme cela s'est effectivement fait. Enfin, la personne est amenée à nous parler de ce qu'elle fait ou pourrait faire qui entre, selon elle, sous le qualificatif de durable, concernant spécifiquement les pratiques de déplacement ou plus largement (pratiques alimentaires, isolation de la maison, jardinage, éco-citoyenneté...). L'objectif est de comprendre la place qu'occupe la durabilité dans le système de justifications des pratiques et les valeurs que la personne applique ou tente d'appliquer, auxquelles parfois elle renonce.

Ib – Une conception du rapport individu/territoire

La méthode élaborée nécessite la clarification des conceptions sous-jacentes de l'individu, du territoire et des rapports qu'ils entretiennent. Du côté de l'individu, toute pratique, tout comportement sont nécessairement inscrits à la fois dans une durée et dans des espaces emboîtés, juxtaposés ou organisés de manière réticulaire. Ce faisant, l'individu est nécessairement, au-delà de sa capacité d'autonomie et de l'utilisation qu'il en fait, le produit de ce que la société et, notamment, le territoire lui permettent d'être. Intégré dans la société (dans le territoire), l'individu intègre celle-ci (celui-ci). Nous considérons l'individu plutôt comme un individu-aujourd'hui, c'est-à-dire comme le résultat de la rencontre d'une trajectoire personnelle et d'une situation-sociospatiale-aujourd'hui. La trajectoire d'un individu est l'ensemble des individus-aujourd'hui passés, présents et à venir qu'a été, est et sera l'individu, en tant qu'il est capable d'autonomie et de décision, par rapport et en rapport à ce qui l'entoure, même si on ne peut omettre l'idée d'une influence de cet environnement. On suppose ainsi une cohérence d'ensemble de cette trajectoire, une cohérence temporelle qui permet au chercheur de possiblement trouver une trame d'explications causales et conséquentielles, c'est-à-dire d'expliquer l'individu d'aujourd'hui par les individus qu'il a été précédemment et par ceux qu'il sera dans le futur. Si l'individu est là aujourd'hui (et ce là n'est pas que spatial) c'est parce qu'il a été ce qu'il a été et parce qu'il sera ou tentera d'être ce qu'il sera ou souhaite être. La formulation ne doit pas prêter à confusion en laissant entendre un déterminisme lourd qui apparenterait cette trajectoire à une destinée décidée ailleurs, mais au contraire la capacité de l'individu à se projeter, à anticiper, à se remémorer, bref à influencer sur sa propre trajectoire.

La situation, elle, est l'ensemble des éléments extérieurs à l'individu formant le milieu de vie dans lequel il habite, c'est-à-dire la somme et l'interaction des influences qu'il subit ou dont il profite, des contraintes, des possibilités et impossibilités... Le territoire, en tant que dimension spatiale organisée de la société, fait partie de la situation dans laquelle se meut l'individu. En retour, l'individu, par ses actions et décisions, donne sens au territoire qui l'accompagne (lui permettant comme l'empêchant de...). Ainsi, si un individu a des

pratiques de mobilité durables, c'est parce que certains des éléments de sa trajectoire le lui enjoignent, voire l'y obligent et parce que le territoire le lui permet, sans nécessairement l'obliger. Par conséquent, si on peut dire d'un territoire qu'il est durable c'est parce qu'il permet (sans que le coût soit trop élevé) à l'individu d'avoir des pratiques durables mais aussi parce que cet individu le veut bien.

II – Résultats quantitatifs

Sur le plan quantitatif, apparaît, au-delà de la très grande diversité des situations socio-spatiales des individus et des ménages, mais en deçà de l'homogénéisation forcée contenue dans l'expression « LE périurbain », l'hypothèse d'une distinction entre au moins deux périurbains : un périurbain proche, qui, pour le cas de Tours, forme une couronne qui entoure la banlieue, entre 10 et 20 km du centre de la ville, et un périurbain lointain éloigné de ce centre de 20 à 60 km. Dans le premier on constate, pour l'échantillon interrogé et comparativement à la ville mais aussi à la banlieue proche, un nombre de déplacements et un nombre de kilomètres parcourus plus importants, en parallèle d'une utilisation de la voiture accrue, répondant en cela à l'image classiquement admise d'un « mauvais » périurbain, d'un périurbain peu durable, du fait de sa configuration territoriale mais aussi du fait des périurbains répondant au sociotype sous-jacent. Cependant, le périurbain lointain, lui, montre nettement que l'accroissement de la distance au centre n'est pas synonyme d'accentuation du nombre de kilomètres parcourus ni d'une utilisation plus poussée de la voiture : au contraire on constate une diminution de ces indicateurs pour les personnes habitants à plus de 20 kilomètres du centre. L'analyse de ce fait constaté, qu'il s'agirait d'étayer par des recherches à partir d'échantillons plus importants, pose cependant quelques interrogations. En effet, à partir du constat quantitatif effectué on peut en inférer le fait, outre la spécificité des personnes constituant notre échantillon et notamment celles qui habitent le périurbain lointain, qu'existe un mode d'habiter spécifique mais dont on doit dire immédiatement qu'il est sans doute lui-même diversifié au point que l'on devrait utiliser l'expression au pluriel en ce qui concerne cet espace. Cependant, nous voulons en première

approche pointer quelques questionnements généraux. Si les périurbains lointains se déplacent moins en voiture, moins souvent et pour des distances moindres, cela peut signifier deux choses que l'on peut schématiquement opposer.

Soit, d'une part, on considère que c'est un choix d'habiter loin de la ville, bien que, pour beaucoup en y travaillant. Dans ce cas, que l'on devrait préciser en disant non pas que c'est effectivement un choix mais qu'il est vécu et ressenti comme tel, il faut, en première approche et avec de multiples réserves, admettre que les conséquences de ce choix font aussi partie des raisons prises en compte dans la délibération ayant conduit à ce choix, que celui-ci a été fait en « toute connaissance de cause ». Alors l'éloignement implique des activités en lien avec l'environnement proche, des réseaux de sociabilité dont l'extension spatiale est relativement réduite, une organisation des activités et des déplacements telle qu'il y a recherche d'optimisation des déplacements et minimisation des coûts qui y sont liés... Dans notre échantillon, nous avons rencontré de telles personnes, affirmant cela en ce qui les concerne personnellement ou au niveau de leur ménage. Et la durabilité qui en découle, celle de leurs pratiques dans le territoire qu'ils ont choisi est, que ce soit de façon implicite ou explicite, assumée.

Soit, d'un autre côté, on considère que la situation de ces individus et de leur famille n'est pas à proprement parler un choix (quoiqu'il soit extrêmement rare que le réseau de contraintes tissés autour de ces personnes soit tel qu'aucun choix n'est envisageable et que n'existe qu'une « solution » socio-spatiale), en tout cas qu'il n'est pas vécu comme tel et qu'au final la somme des contraintes qu'impose leur situation spatiale, la localisation de leur logement en fonction des diverses activités qu'ils sont tenus de faire et celles que, par choix, ils font. Dans ce cas-là, la durabilité de leurs pratiques n'est qu'une conséquence de leurs pratiques qui sont, elles-mêmes, une conséquence du système de contraintes qui les enserrant. On rejoint ici la figure du « pauvre » (cf. infra) mais il ne peut être question d'inverser le propos : si l'on peut effectivement conclure de ce qui précède que, malgré eux, les « pauvres » ou les contraints sont durables parce qu'ils n'ont pas les moyens d'avoir des pratiques non durables, on ne doit surtout pas en induire que pour atteindre une

durabilité des territoires, il faudrait faire en sorte que la catégorie « pauvre » soit numériquement plus importante et exclue des villes centres... d'autant que l'on ignore ce que produirait un accroissement numérique de cette catégorie par les effets de composition que cela pourrait entraîner, conséquences qui pourrait aller à contre-courant de la durabilité recherchée de ces territoires.

III – Résultats qualitatifs

IIIa – Grilles d'analyse

Les résultats qualitatifs ont, dans un premiers temps, été obtenus à partir de l'application de deux grilles d'analyse sur l'intégralité des discours recueillis. La première propose une approche en termes de « rapport à... » : au temps, à l'espace, à l'autre, à la société et à soi. Cette grille permet de mettre en avant l'importance de la liberté ou du moins du sentiment de liberté, dans les choix, que ceux-ci soient durables ou non, mettant notamment en avant celui que laisse le véhicule personnel. Cependant, on note aussi la permanence dans des héritages, des habitudes acquises, des routines, comme on note des ruptures. Cette première grille permet ainsi un dégrossissage, que permet d'affiner la deuxième qui s'articule autour de sphères : sphère intime (différenciation, particularité, sentiment, habitude), sphère domestique/familiale (premier groupe d'appartenance/contrainte ou liberté), sphère sociétale (travail, ville, environnement social...), sphère temporelle (échelle de la quotidienneté, agenda et gestion des temps), sphère spatiale (distance, paysage, esthétique...), sphère technique (mode de déplacement, modalité de la mobilité, performance...), sphère normative (des normes et représentations sociales aux valeurs personnelles...).

Ces grilles restituent la valeur de la justification, en accord avec Thévenot pour qui, si elle implique une action intentionnelle qu'il s'agit de défendre à l'égard d'autrui, « déborde le format de l'action, des intentions, et des motifs individuels, pour impliquer une évaluation collective des actes » (Thévenot, 1996, p. 789). Ainsi les arguments convoqués pour justifier l'évaluation de telle ou telle action (de mobilité dans notre cas) sont sélectionnés selon leur propension à rendre possible une généralisation. Quand on interroge un individu

sur sa mobilité, il va donc chercher à justifier son action, ses choix, en considérant que le système de contraintes dans lequel il est ne lui est pas propre, mais partagé par beaucoup d'autres et, notamment, l'enquêteur. C'est dans cet entre-deux des représentations sociales qu'il va piocher pour donner du sens à ses actions. L'acteur va devoir mettre en avant des arguments qui sont autant de qualités qu'il donne à son action, qualités qui lui semblent pouvoir être partagées par d'autres. L'émergence de la justification comme type de discours est favorisée par la forme de l'entretien, et notamment l'introduction, en dernière partie, de la question du durable.

De là, nous avons pu mettre en évidence trois grandes attitudes vis-à-vis du durable et deux modalités majeures des pratiques, en tant qu'elles sont soumises à une épreuve d'évaluation de leur durabilité. Cinq figures sont finalement distinguées.

IIIb – Attitudes et comportements

Dans la recherche du rapport des individus au durable, avant d'examiner et d'évaluer chaque pratique en situation, une question se pose : comment distinguer des pratiques durables, c'est-à-dire qualifiables comme telles de l'extérieur, par un observateur, qui auraient été faites par souci de la durabilité, de celles qui auraient été faites pour d'autres raisons ? Il paraît opportun de mobiliser la différenciation qu'opère E. Kant entre des actions conformes au devoir et des actions respectueuses du devoir. Cette différenciation appliquée à notre thématique, nous permet de supposer l'existence de pratiques conformes à la valeur durabilité et d'autres qui seraient respectueuses de la valeur durabilité (en y ajoutant aussi des pratiques non conformes - et donc non respectueuses - de la valeur durabilité : celles qui ne sont pas durables).

La différence entre les actions conformes à la valeur durabilité et celles qui sont respectueuses de la valeur durabilité (au-delà du fait que toutes deux répondent « objectivement » aux critères de durabilité) réside dans le mécanisme de délibération qui, dans un cadre donné notamment défini par l'objectif poursuivi, a présidé à la mise en œuvre de cette action. Ainsi, une action est seulement conforme à la durabilité si, répondant aux critères de durabilité, sa mise en œuvre répond à d'autres critères que la seule durabilité.

Ainsi, un individu prenant les transports en commun plutôt que sa voiture pour des raisons liées à son porte-monnaie, fait une action seulement conforme au durable. En revanche, s'il prend les transports en communs plutôt que sa voiture pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, c'est-à-dire par prise en compte de la valeur durabilité, son action sera non seulement conforme mais aussi respectueuse du durable.

Selon Kant, seule la première motivation a « une valeur morale » mais il estime lui-même qu'il ne peut y avoir de preuve de la moralité d'une action : « il est absolument impossible d'établir par expérience avec une entière certitude un seul cas où la maxime d'une action d'ailleurs conforme au devoir ait uniquement reposé sur des principes moraux et sur la représentation du devoir » (KANT E., 1988, p 112) et non, aussi, sur des motivations autres. Aussi, les entretiens menés doivent-ils se donner pour objectif de mettre à jour, autant que possible, la ou les raisons de telle modalité d'action, pour faire une séparation entre les mobiles du devoir et les mobiles issus des inclinations, et ainsi estimer si, sous-jacente, est mobilisée la durabilité comme valeur ou si est mobilisé un autre moteur de l'action.

Ainsi, les actions respectueuses de la durabilité seront celles qui, conformes à la durabilité, pourront être supposées faites malgré les bonnes raisons qu'avait l'auteur de l'action de faire autrement. C'est le cas de toute action faite « malgré tout », malgré toutes les raisons (autres que la simple valeur durabilité) qui auraient pu amener à faire autrement. Les actions simplement conformes à la durabilité, qui ne sont donc pas respectueuses de celle-ci, seront celles qui auront été justifiées, dans les discours par une ou plusieurs bonnes raisons qui ne relèvent pas du respect de la durabilité.

Au-delà des attitudes décrites précédemment, on constate deux grands types de comportement : la conciliation et la compensation. La première est une délibération, interne à l'individu qui la fait, même si dans cette conciliation il peut prendre en considération des éléments relatifs à d'autres personnes mais toujours du point de vue du délibérant (on n'est pas dans une phase de négociation, sinon avec soi-même). Cette délibération est relative à un acte (et un seul) et aux modalités de sa mise en œuvre et fait la part des choses entre

l'ensemble des éléments à considérer, formé par les conséquences envisagées de cet acte, d'une part, et, d'autre part, par les convictions de la personne, dans une situation donnée (objectif à atteindre, contraintes, délai et urgence ou non, choix des possibles... tels que considérés par la personne). La temporalité de la décision est de l'ordre de l'instantané : la délibération se fait « sur le vif », elle est quasi inconsciente, très intuitive (la connaissance des conséquences de l'acte est très réduite et, en tout cas, peu examinée), elle n'a d'ailleurs pas systématiquement, pour chaque acte, lieu. Dans nombre de cas, c'est l'habitude ou la routine qui a présidé à la mise en œuvre d'un acte. On doit cependant considérer que le « début » d'une habitude fait l'objet d'une délibération qui amène à concilier. La conciliation se fait entre de multiples paramètres, que l'on peut supposer hiérarchisés par et pour l'individu : le temps passé à cette action (soit comme dépense, soit comme plaisir), le coût, le plaisir et le déplaisir (intellectuels, corporels, esthétiques, moraux...) de l'action, l'intérêt, les valeurs entre elles, les valeurs relativement aux contraintes liées au contexte ou à la situation.

Sur certains points, la compensation s'oppose à la conciliation. Alors que la conciliation se fait relativement à un acte, la compensation s'effectue nécessairement, au minimum, entre deux actes, voire plus. Par ailleurs, cette compensation, généralement entre plusieurs ensembles d'actes peut se faire à l'intérieur d'un même poste (les déplacements par exemple), mais aussi en référence à plusieurs postes (déplacements, consommation alimentaire, isolation et mode de régulation de la température du logement...). Alors que la conciliation, se faisant sur le vif, est du domaine de l'action, la compensation est plutôt de l'ordre du discours, du moins du champ de la réflexion sur l'action et apparaît comme un mode de justification dans les discours recueillis. Alors que la conciliation, du fait de sa temporalité extrêmement rapide, est de l'ordre du non conscient (sauf s'il y a hésitation), la compensation qui peut aussi l'être, se révèle, voire se construit dans l'épreuve de justification qu'est l'entretien : elle devient alors de l'ordre du conscient. La compensation se fait sur une durée plus longue que celle de l'action ou même d'une série d'actions. On peut considérer deux modes de compensation : ayant « bien » agi, je peux maintenant me permettre d'agir « moins bien »,

ou bien, ayant pris conscience de la nature et des conséquences de mes actions que, au final, j'évalue négativement, j'essaie de me « rattraper ».

Nous souhaitons insister ici sur la capacité et la nécessité pour les individus de concilier. Parce que, d'une part, le territoire fonctionne, sans doute pas de façon optimale, mais globalement de façon plus ou moins satisfaisante et parce qu'il faut faire avec, et parce que, d'autre part, les individus, justement, font avec celui-ci, parce qu'ils ne peuvent pas ne pas avoir certaines pratiques, tant celles liées au travail qu'aux différentes sphères mises en avant, et parce qu'ils ont des valeurs ou du moins des éléments de références (valeurs, exemples, modèles, habitudes) sur lesquels ils assoient leurs pratiques, les individus sont amenés à, sans cesse, concilier ce qu'ils font (et comment ils le font) avec ce qu'ils voudraient faire (et comment ?) et ce qu'il leur est possible de faire ; à concilier avec leurs souhaits et ceux des autres ; à concilier avec leurs attentes et ce que leur permet le territoire ; à concilier entre les temps impartis à chaque activité, y compris celle de se déplacer. Nous souhaitons faire ressortir ici le fait que ces conciliations sont quasi continues, en dehors de pratiques qui relèvent de routines, donc non conscientisées, qui restent importantes. Elles sont un mode majeur de faire avec l'espace, avec ce que proposent ou non les territoires périurbains, tant en termes d'équipements et plus largement d'aménités, qu'en ce qui concerne les possibilités de se déplacer. La conciliation, telle que nous l'avons élaborée conceptuellement, dépasse, en la précisant, l'idée de « faire avec » : elle est un « faire avec » multiple dans le sens où elle permet, si le processus de délibération qu'est la conciliation aboutit, de faire avec de multiples éléments de l'espace, y compris des éléments contradictoires. Elle englobe les multiples « faire avec » qui émergent de ce que propose le territoire, mais croisés avec ce que veut et peut l'individu. Par ailleurs, alors que la conciliation se fait, de façon plus ou moins implicite, dans l'action-même, donc généralement dans une temporalité brève, la compensation ne se situe pas dans le même registre, elle apparaît plutôt comme une reformulation a posteriori de choses de natures différentes faites à des moments différents, reformulation sans doute provoquée par le protocole d'enquête mis

en place. Face à l'injonction au durable émise de multiples manières par la société, face aux injonctions que la personne se fait à elle-même, c'est-à-dire le système de valeurs qui sous-tend toutes ses actions, généralement de façon implicite, système qui est sans cesse contredit par les contraintes, par la réalité des faits, et donc de façon synthétique face au problème insoluble d'une rencontre « parfaite » entre l'idéalité des valeurs et leur mise en pratique dans un environnement changeant et contraignant, la compensation renvoie à l'idée de la recherche d'un équilibre tel que la personne se reconnaisse elle-même dans ses valeurs et, en même temps, dans l'application de celles-ci dans les pratiques qui sont les siennes dans un contexte qu'elle ne maîtrise pas. Ainsi l'image qu'elle a d'elle-même est suffisamment positive pour que, à une échelle temporelle longue et sur des champs de pratiques différents, la personne atteigne cet équilibre, qui reste changeant et instable.

IIIc – Des figures

La construction de figures n'est ni une œuvre de catégorisation ni une volonté d'ériger une typologie dans laquelle on ferait entrer les populations étudiées. Il s'agit plus d'une représentation schématique conçue pour illustrer notre propos : les objets mobilisés et les réalités sont trop complexes pour se laisser enfermer dans une simplification qui leur ôterait l'essentiel du sens que l'on y cherche. Toutefois, de manière inductive, c'est-à-dire suggérée par les entretiens, il est possible de construire une série de cinq figures « d'habitants » et « d'habiter » périurbains, construites sur la base des modes de justification énoncés par les individus eux-mêmes au cours des entretiens PériVia. Ces figures caractérisent les capacités qu'ont, dans l'absolu, les individus pour s'adapter à un système changeant et ainsi œuvrer, dans le cadre des mobilités voulues durables, à un mode de conciliation ou de compensation. Ces figures permettent de cerner les différentes postures avec lesquelles chaque individu jongle à des degrés variables pour justifier ses pratiques. L'élaboration des figures permet de prendre le durable non plus seulement comme une contrainte à laquelle il faudrait s'astreindre mais aussi comme une opportunité permettant de réaliser des aspirations personnelles et identitaires. Au final, cette recherche a permis de saisir l'essentiel,

c'est-à-dire de quelle(s) manière(s) l'idée de « développement durable » est pensée et pratiquée par les individus. Ces manières sont synthétisables et distinguables les unes par rapport aux autres autour des cinq figures.

Premièrement, il y a le « consommateur » et le maintien de son mode de vie descriptible dans ses grandes lignes par sa propension marquée à ne pas être sensible à la nécessité de changement auquel l'invite la société et les politiques : le mode de vie pratiqué est jugé comme « bon » et les mobilités sont pensées en termes d'efficacité, de confort, de facilité et d'intérêt. Pour le représentant de cette figure, la réflexion sur son mode de vie et sur la nécessité d'adopter une réflexivité vis-à-vis de son habiter est perte de temps et évacuée. Il en découle que toute modification des pratiques, si tant est que cette modification n'apporte pas un surcroît d'efficacité ou de confort, ou encore pérennise la situation dans ses grandes lignes, que cela soit commandé ou non par un principe normatif de durabilité, est perçue comme source de contraintes personnelles et est ignorée voire bannie. Malgré l'absence de rapport au durable, pour cette figure, il n'est pas inenvisageable de penser des moteurs du changement qui aillent à la fois dans le sens de la pérennisation de ce mode de vie et dans le sens d'une durabilité accrue.

Ensuite, le « pauvre » et la notion d'effort renvoient à des individus qui n'ont pas les facilités d'ordre économique et/ou de redéfinition de leur mode de vie pour inscrire leurs mobilités dans un cadre durable. Ils développent alors un sentiment de culpabilité au regard de leurs pratiques tout en revendiquant, parfois, une opinion positive et favorable au « développement durable ». Cette culpabilité a un corollaire, « la notion d'effort ». Pour les individus représentatifs de cette figure, le changement, nécessitant un effort considérable, ne peut relever que de l'incitation, généralement financière, qui peut ainsi apparaître comme un des moteurs possibles du changement, pour des individus qui, cherchant une certaine reconnaissance sociale et leur inscription dans une société changeante et normative, adhèrent et mettent en œuvre les pratiques ne demandant pas d'effort. On pourrait aller jusqu'à considérer qu'un « terreau » favorable est présent.

« L'écolo » et le militantisme à l'épreuve de son « faire avec » renvoie, de son côté, d'abord à un certain militantisme et la

revendication d'une forte sensibilité au durable, qui se traduit dans une large gamme de pratiques et – mais il faut sans doute y voir un effet de l'entretien – particulièrement sur la question des transports en commun. Cependant, l'« écolo » doit concilier cette revendication (qui est aussi revendication d'une certaine image de soi en accord avec le sentiment d'être dans la norme) avec la réalité de l'offre territoriale. Le heurt, lié à la différence entre le fait et l'idéal, se traduit par les contradictions entre la cartographie GPS et le discours tenu. Pour cette figure, le « terreau » est bien présent, les moteurs pourraient être l'incitation et la valorisation personnelle et sociale de l'image de soi.

Pour le « dogmatique » et ses principes à l'épreuve de son « faire avec », l'ensemble de valeurs, érigé en système, qui sous-tendent ses pratiques, l'amène à requestionner, à évaluer ses propres pratiques, grâce à une capacité de forte réflexivité. Ils ont une idée précise de leurs actes et de leur situation amenant à considérer sans concession leur mode d'être et leur mode d'habiter, leur donnant un « sens moral » qui renvoie au bon sens et non à l'image de soi vue par soi-même ou par autrui. Le moteur du changement pourrait s'intégrer dans l'idée d'éducation aux bonnes pratiques sous-tendue par une forme de rationalité éthique (c'est bien d'agir ainsi, parce que...).

Enfin, la figure du « né avant la guerre » s'appuie sur l'idée de réduction du gaspillage. Pour lui, toute pratique est passée au filtre du gaspillage qui renvoie au bon sens mais qui est d'abord de l'ordre du réflexe, des habitudes acquises ou héritées et qui sont à transmettre comme mode de vie relevant de l'évidence, par opposition à la notion d'effort évoquée précédemment.

Ces figures mettent en évidence l'existence de tendances, conditionnant la capacité à s'adapter à un système changeant. Ainsi, les individus s'inscrivent dans deux grands types : ceux qui tendent vers un mode de vie géré par des principes ; ceux qui tendent vers un mode de négociation. Ces deux tendances renvoient aux oppositions entre « valeur et effort » d'un côté et « culpabilité et dédouanement » de l'autre, qui s'agencent de façon très manichéenne ou, au contraire, de manière plus complexe, dans la justification des pratiques.

En effet, si « le dogmatique » et le « né avant la guerre » se réfèrent

uniquement à des valeurs, « le pauvre », qui convoque, lui, la notion d'effort, et l' « écolo » qui, lui, ne le fait pas, mobiliseront tous deux culpabilité et dédouanement avec plus ou moins de subtilité. Pour « le pauvre », la culpabilité sera celle de n'être pas dans la norme et le dédouanement, vis-à-vis de cette a-normalité, se fera par certaines actions peu coûteuses, et seulement celles-là, pour être durable. En ce qui concerne « l'écolo », la culpabilité, non affichée, est tout de même présente dans la quête de performance, et donc de dédouanement perpétuel, dont il fait preuve pour se conformer au durable, tel que la société le définit à un instant « t ».

IV – La durabilité des objets ?

Iva – A quoi peut s'appliquer l'adjectif « durable » ?

L'adjectif durable est ambigu, tant dans le flou sémantique qui entoure sa, voire ses définitions, que dans la possibilité d'application de ce qualificatif à un substantif – l'espace, le territoire, le périurbain, la mobilité, l'habiter, etc. – Dit autrement, le caractère durable peut-il et doit-il s'appliquer exclusivement ou indifféremment à des pratiques et actions, aux projets ou, simplement à des objets matériels ? Et si cela s'applique à des objets matériels, alors à quels types d'objets et sous quelles conditions ? De toute évidence l'application à ce qui relève de l'action est envisageable : pratiques, conduites, actions, comportements, projets peuvent être dits durables pour peu que l'on y attache l'idée d'une manière particulière, d'une intention, d'un objectif, d'une visée, d'une tentative de conciliation, telle qu'évoquée précédemment et orientée vers la durabilité. Mais un objet matériel peut-il l'être ? Si on répond par l'affirmative, c'est en référence à ce qui a permis l'existence de cet objet (utilisation de matériaux, modalité de fabrication...), en référence à l'après-objet (délai de vie du déchet, réutilisations et transformations possibles de l'objet...) ou encore en référence à l'utilisation même de l'objet (besoin en énergie pour le fonctionnement, pollution induite par ce fonctionnement...). En bref, le durable s'applique plus au processus qui sont ou qui ont été en œuvre ou en termes de conséquences, elles-mêmes comme processus, qu'à l'objet lui-même qui, au final, se contente d'être (à moins de lui inclure, dans sa matérialité ou son existence mêmes une

intention que serait la simple incitation à être utilisé).

À strictement parler, on devrait réserver l'adjectif durable à ce qui relève de l'agir ou du processus. Pour autant, les expressions « ville durable », « quartier durable » existent. On pourrait dire alors d'un territoire – qui est pourtant un objet – qu'il est durable ou qu'il ne l'est pas. Cependant, il s'agit d'objets extrêmement complexes (territoires, villes...) qui se confondent – sans doute par des rapidités de langage – avec leur fonctionnement et donc les processus en œuvre qui permettent, font et sont ce fonctionnement. Ainsi en est-il des territoires qui peuvent porter un ou des projets sociétaux et des intentions individuelles ou collectives. Un territoire n'est donc pas durable en soi, il est ce qu'on en fait. Ce n'est pas un simple objet, c'est plutôt un « objet vécu ». Son fonctionnement est durable si ceux qui agissent dans ce territoire, sur lui, grâce à lui ou malgré lui, le font avec des intentions, objectifs, pratiques, etc. tels que qualifiés précédemment. Le territoire ne peut être dit durable que si les pratiques qui s'y déroulent le sont, et elles ne peuvent l'être que s'il y a à la fois la possibilité donnée par le territoire et l'intention qui président à l'agir de tout ou partie des individus. On dira alors d'un territoire qu'il est potentiellement durable et dans ce cas tout objet l'est plus ou moins par les possibilités d'utilisation qu'il offre. Dès lors, la question n'est pas de savoir si le périurbain est ou n'est pas durable mais s'il peut l'être ou si l'on a envie qu'il le soit, qu'il le devienne : est-ce que tel territoire périurbain ou le périurbain en général – si tant est qu'une telle généralité est définissable et descriptible – par ce qu'il offre ou n'offre pas comme caractéristiques en qualité comme en nombre (en moyens de transport, en logements, en activités et en loisirs, en lieux de consommation, localisation et structure spatiale de cette offre) empêche, permet ou incite les individus (qui se rapportent à ce territoire par les activités qu'ils y ont) à avoir ou non des intentions, actions, pratiques, actes, comportements, projets durables ?

Cependant, le couplage territoire/individu n'épuise pas toute l'analyse de la durabilité potentielle d'un territoire, par le prisme des intentions présidant aux actes et actions individuelles, leur composition et les effets de leur composition. Le territoire est aussi une organisation spatiale relevant de dimensions multiples (économique,

environnementale, sociale, culturelle...) et, en tant que tel, bien qu'une part d'auto-organisation existe, de même qu'une dimension temporelle, qui fait que le présent est toujours en partie l'héritage des différents passés, cette organisation spatiale est aussi organisée par des instances ayant moyens, compétence et légitimité pour cela. De ce fait, la durabilité potentielle d'un territoire dépend aussi de ce qu'en font ces/ses organisateurs qui, eux aussi, ont des intentions contenues dans des actes, techniques ou politiques, dans des projets. Là encore, le territoire est ce qu'on (c'est-à-dire les pouvoirs publics associés à la sphère privée) en fait et veut en faire. Nous n'aborderons pas ici la question des pouvoirs publics puisque nous nous situons principalement du côté des pratiques des habitants/usagers du territoire. Cependant, il faut bien considérer que le territoire tel qu'il est perçu, représenté et, par suite, pratiqué, incorpore ce que les pouvoirs publics font, ont fait ou feront dans la situation territoriale présente. Au final, s'il fallait définir cet ensemble, on devrait pouvoir dire qu'une société (à la fois objet et porteuse d'intentions) est plus ou moins durable dans le rapport réciproque mais non symétriques qu'elle entretient avec l'individu, via le territoire qui est moyen (pour l'individu d'être, s'il le souhaite) de la durabilité et outil (pour la société, si elle envisage ainsi son évolution à venir) de cette même durabilité. Ceci va à l'opposé et nuance la tendance actuelle qui est de qualifier et d'évaluer le périurbain comme « non durable », voire « antidurable » : il est accusé de divers maux comme s'il en était responsable alors qu'il n'est que ce que l'on en fait. L'enquête auprès des acteurs du territoire, en charge d'un territoire spécifique qu'est le périurbain tourangeau, a montré de nombreuses résistances, dans l'action et la projection pour un périurbain durable. Les outils connus de l'action publique se voient systématiquement opposer l'individualisme des pratiques des périurbains, leur égoïsme, leur manque de conscience environnementale, leur volonté. Le manque d'effort de la part des acteurs publics se trouve être présenté, et de fait dédouané, par une situation où les habitants ne seraient pas prêts à modifier leurs comportements.

IVb – La durabilité du périurbain

Un point fort concernant les résultats de PériVia est la remise en question, voire la mise en cause de certaines idées portant sur le périurbain, communément admises par la société, y compris, pour certaines, par la communauté scientifique. Ainsi, il apparaît que le périurbain, pris comme géotype, dispose d'un potentiel de durabilité non négligeable qui relativise très nettement, sans toutefois les rendre complètement obsolètes, les discours fustigeant le périurbain. Dans son actualité, considéré comme responsable du report des zones agricoles toujours plus loin des centres des villes, comme consommateur d'espace, comme générateur de flux par véhicules automobiles, comme vecteur d'une repli sur soi dans le pavillon déconnecté de l'espace l'environnant, etc. Tout ceci reste à prendre en compte dans la compréhension du périurbain. Cependant, notre propos relativise cela de deux façons. La première doit amener à considérer que, parce que le périurbain ne correspond pas à une réalité homogène, ni sur le plan spatial, ni sur le plan social, ni sur le plan du fonctionnement du territoire qu'il est censé recouvrir, ni encore sur le plan des modes d'habiter, la diversité à laquelle renvoie ce mot empêche d'avoir un discours aussi tranché, aussi « anti-périurbain ». Le deuxième élément qui relativise profondément ces propos décrivant le périurbain consiste à prendre en considération, non pas le périurbain dans ce qu'il est, mais dans son potentiel, sans toutefois rester en suspens dans ce qu'il n'est pas, mais en prenant en compte le fait que ce potentiel – et notamment le potentiel de durabilité des composantes de ce géotype – est déjà actualisé, sous certaines conditions, en certaines circonstances, par certaines personnes, pour en faire un territoire que l'on peut qualifier – un peu, un peu plus – de durable. La question qui reste à résoudre est celle d'une forme de systématisation des pratiques, extrêmement diversifiées de ces personnes en ces conditions et circonstances pour que, au final, le périurbain apparaisse comme durable non seulement de façon implicite pour ceux qui le pratiquent ainsi mais plus largement aux yeux de la société qui n'aurait alors plus tant à le décrier qu'à l'accompagner dans sa transformation vers un géotype qui, à la fois, est durable et permet la durabilité. Nous esquissons plus loin quelques pistes de réflexion sur les moteurs à envisager pour initier et rendre conséquent des changements individuels et

sociaux en vue d'atteindre cette durabilité.

IVc – Le durable comme norme ou comme valeur

Dans ces systèmes de délibération et d'action que sont la conciliation et la compensation, la valeur durabilité, parmi d'autres valeurs, entre en ligne de compte. À la lumière des entretiens, le durable, comme catégorie de pensée, est apparu à l'image d'une dimension très complexe, servant à la fois de norme/valeur et de théorie pratique, ou encore, le plus fréquemment, considéré comme résultat d'actions non intentionnellement dirigées vers ce but. La « place » du durable est ainsi très flottante et plus ou moins « naturelle » selon les personnes que nous avons interrogées. Dans l'analyse des justifications nous avons pu mettre en avant que la dimension normative de ce modèle d'action est bien présente dans les discours, mais que celle-ci s'accompagne d'autres dimensions qui appartiennent à des ordres différents : le technique et le domestique, considérant par-là que le durable est aussi une théorie pratique du quotidien, un savoir pris comme « allant de soi » et approprié à différents niveaux de la vie quotidienne. Enfin dans les entretiens, les personnes ont aussi avoué ne jamais se questionner sur leurs pratiques en ces termes, ne pas y penser au quotidien, ce qui nous fait dire que si, d'un point de vue extérieur, les pratiques de mobilité peuvent être qualifiées de durable, alors c'est par le fruit du hasard (congruence entre des pratiques existantes et des indicateurs d'évaluation du champ scientifique). Cela renvoie à la partition que nous pouvons faire, schématiquement et idéalement, entre des pratiques que l'on peut qualifier de durables et qui sont effectivement conformes à la durabilité, bien que ce soient d'autres éléments qui aient poussé ou incité la personne à agir comme elle a agi et d'autres, tout aussi durables dans l'empreinte qu'elles impriment à la société et à la dimension spatiale de celle-ci, mais qui sont faites par respect de la durabilité. En ce dernier cas, la durabilité est alors explicitement une valeur, au sens plein du terme de « ce qui a à être », dans les autres cas non. Il faut cependant bien considérer que ce respect de la valeur durabilité n'est pas souvent présent dans les discours des personnes enquêtées et qu'il s'agit plutôt, dans la continuation de ce travail de recherche, d'envisager les éléments de réflexion qui pourraient être pris en compte dans la

délibération relative aux pratiques qui, bien que ne ressortissant pas de la valeur durabilité, permettrait de tendre concrètement vers une durabilité, une durabilité pratique.

IVd – Transition périurbaine et moteurs du changement

Pour examiner ce qui précède plus en détail, nous pointons ici l'importance d'une analyse des entretiens structurée par l'idée de transition périurbaine, construction intellectuelle non nécessairement représentative de la réalité actuelle ou passée de chaque individu, mais élaborée comme si, pour chacun d'eux, il y avait un « avant » et un « après » ou une capacité, là aussi actuelle ou passée, à se projeter dans le périurbain. Le passage d'une situation spatiale à l'autre, ou le décalage entre une situation vécue et une situation représentée, conduit à considérer autrement sa mobilité et son habiter. La compréhension du déroulement du processus de changement permet de cibler ce qui joue dans les choix et dans les adaptations que les personnes mettent en œuvre. Cette notion de transition, pertinente pour traiter de l'idée d'un changement vers une mobilité et un mode d'habiter « durables » s'applique aussi à l'idée de durabilité : l'avant est alors la situation non durable, l'après est plus durable, au moins potentiellement. L'analyse du seuil entre les deux états et celle du passage d'un état à l'autre, que ce passage soit graduel ou brutal, qu'il se fasse en continuité dans la trajectoire de l'individu ou par une rupture, révèle la complexité des justifications données par les individus.

Cette complexité est le reflet de celle des mécanismes en jeu et de leur interaction. On relève tout particulièrement d'une part, le rôle de l'habiter, c'est-à-dire l'ensemble des facteurs actuels, virtuels et potentiels expliquant le fait qu'un individu soit ici aujourd'hui, et, ainsi, donnant sens au ici et maintenant qui caractérise l'habiter d'un individu au moment de l'enquête. Il apparaît aussi que la spatialité, lorsqu'elle est reconfigurée par une modification de la situation de l'individu, participe, comme référent à l'aune duquel sont évaluées les situations potentielles, au choix qui sous-tend cette modification. D'autre part, dans ces choix, l'identité spatiale se trouve également reconfigurée. Les référents changent, certains lieux du passé peuvent perdurer dans la spatialité périurbaine, de nouveaux interviennent. Se

jouent à la fois des arbitrages d'ordre pratique, mais aussi d'ordre symbolique. D'autre part, on note le rôle de la mobilité périurbaine. La mobilité d'un individu, par laquelle il maîtrise les distances et s'inscrit dans un territoire personnel, définit, en partie, son habiter périurbain, dans ce qu'il a de nouveau par rapport à une situation antérieure, comme dans l'inscription de la situation actuelle, en référence à sa trajectoire. Ainsi, c'est par les éléments caractérisant sa mobilité (déplacements et motilités) que l'individu va justifier son choix de localisation dans le périurbain. Le rôle de la mobilité dans la transition périurbaine s'exprime ainsi de deux manières différentes : elle est, d'une part, un organisateur de la spatialité nouvelle et, d'autre part, un facilitateur de la transition comme ensemble d'habitudes qui peuvent perdurer et de compétences. Les discours récoltés sur la mobilité et les tactiques qu'elle engendre montrent que la mobilité n'est pas tant considérée par l'individu et à considérer par le chercheur ou les acteurs institutionnels de l'organisation des territoires comme un « prix à payer » mais comme un levier d'ajustement des pratiques au quotidien, reflétant des arbitrages et des choix qui laissent une place aussi au refus de se déplacer.

Une hypothèse majeure peut ici être formulée : la venue d'une société durable ou, plus spécifiquement, d'un périurbain ou d'une ville durables n'est possible que si des moteurs du changement sont mis en place. La dichotomie, signalée par ailleurs, entre le durable comme système technique et le durable comme relevant des sciences humaines et sociales placerait cette réflexion non sur l'outil mais sur le couplage entre la capacité, l'envie et l'intérêt des individus à utiliser ces outils, d'une part, et, d'autre part, l'utilisabilité individuelle et sociale de l'outil, sa capacité à être reçu, retenu positivement. Plus finement, les entretiens menés, sans que cela ait fait l'objet d'investigations plus poussées, puisque cela n'entrait pas dans le cadre spécifique de PériVia, ont permis d'avoir des indices concernant l'existence de moteurs du changement, vers une durabilité des territoires, et leur capacité/efficacité à provoquer le(s) changement(s) attendus et souhaités. Ces moteurs, du côté de l'individu, relèvent du porte-monnaie (cette image visant à désigner ce qui relève de l'intérêt personnel de l'ordre du matériel), des affects (l'attachement à certains lieux pouvant amener à en prendre soin), de l'agir personnel et des principes qui le sous-tendent (l'éthique), de

l'agir collectif ou de l'agir personnel en tant qu'il se réfère à un collectif et les principes qui le sous-tendent (le politique). Du côté du territoire en tant qu'espace, ces moteurs renvoient à l'offre et, en tant que spatialisation de normes (qui s'adressent aux individus), l'incitation, l'empêchement relatif (ou incitation à ne pas...), l'obligation, l'interdiction.

Le passage, toujours problématique, d'éléments de connaissance vers des éléments de réflexion tendue vers l'action – en bref ce que certains nomment l'opérationnalisation – devrait continuer cette recherche, notamment par l'examen approfondi du croisement à opérer entre nos figures et des moteurs changements qui restent à préciser mais qui sont à chercher tant du côté des individus que du côté du territoire.

Bibliographie

Aubertel P. et Bonnet M., 2006, « Questions à propos de la mobilité durable », in *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France.

Bailleul H., Feildel B. et Laffont G.-H., 2012, "Le périurbain à l'épreuve des imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ?", *Conférence MSFS 2012 "Mobilités Spatiales, Fluidités Sociales"*, GT 23 AISLF, LaSUR, Laboratoire de Sociologie Urbaine, Lausanne, 23 p.

Bailleul H. et Feildel B., 2011, « Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique », in Depeau S. et Ramadier T. (Sous la dir.), *Se déplacer pour se situer. Place en jeu, enjeux de classes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 25-55.

Bain, P., Maujean, S., Theys, J., avec les contributions de R. Barré, P. Chapuy, D. Drouet, F. Farhi, 2008. *Agora 2020. Vivre, habiter, se déplacer en 2020 : quelles priorités de recherche ?* La Défense, Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique, Centre de prospective et de veille scientifique et technologique

Bassand M. et Kaufmann V., 2000, « Mobilité spatiale et processus

- de métropolisation : quelles interactions ? », in Bonnet et Desjeux, *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris, pp. 129-140
- Cailly L., 2004, *Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation*, Thèse de Doctorat, Université F. Rabelais, Tours, 459 p.
- Cailly L., 2007, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genres », *Norois*, n°205, Vol. 4, pp. 67-80.
- Cailly L., 2008, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net*, 13.05.2008, <http://espacestems.net/document5093.html>
- Carpentier S., 2007a, "Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : vers une approche écologique de la mobilité ?", *Articulo.ch - revue de sciences humaines*, n°3.
- Carpentier S., 2007b, *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine : l'exemple du Luxembourg*, Thèse de doctorat, Université Strasbourg I.
- Chardonnel S., 2011, « Projet TRACES : évaluation comparée de l'apport de l'assistance GPS aux enquêtes de mobilité », *Communication au séminaire Urban Fabrik*, Grenoble, 07/12/2011.
- Cordobes S., Lajarge R. et Vanier M., 2010, « La prospective d'un tiers espace, le périurbain », *Territoires 2040*, DATAR.
- Courgeau D., 1988, *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*, Editions INED.
- Darris B., 2006, « La mobilité du temps libre », in Bonnet et Aubertel, *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 193-202.
- Depeau S., 2011, « À la recherche des espaces invisibles de la mobilité : usage, apports et limites des techniques GPS dans l'étude des déplacements urbains à l'échelle pédestre », *Communication au séminaire Urban Fabrik*, Grenoble, 07/12/2011.
- Dodier R., 2007, « Vivre les espaces périurbains », *Norois*, n°205, 2007-4.
- Dodier R., 2009, *Individus et groupes sociaux dans l'espace, apports à partir de l'exemple des espaces périurbains*, Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université du Maine, <http://tel.archives->

ouvertes.fr/tel-00430480.

Dureau F. et Lévy J. P., 2002, *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, 412 p.

EhEA, 2008, *Espaces habités et espaces anticipés : qualification de l'espace*, Rapport de recherche ANR, http://citeres.univ-tours.fr/compo.php?niveau=ipape&page=p_ipape/ipape_online.

Enaux C., 2006, « Restitution : analyse spatio-temporelle des données GPS pour la restitution des parcours et des arrêts du déplacement »,

<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00563661/en/>

Estèbe P., 2004, « Quel avenir pour les périphéries urbaines ? », *Esprit*, mars-avril 2004, pp. 82-96.

Feidel B., 2010, *Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme*, Thèse de doctorat, Université François Rabelais, Tours.

Feidel B. et Martouzet D., 2013, « La mobilité comme modalité de l'ancrage : enrichir l'évaluation de la durabilité des espaces périurbains », *Recherche Transports Sécurité*.

Feidel B. et Martouzet D., 2011, « La mobilité comme modalité de l'ancrage : perspectives pour le ménagement des espaces de vie périurbains (le cas tourangeau) », *Communication au 48ème colloque ASRDLF*, Schoelcher, Martinique, 6, 7 et 8 juillet 2011.

Fondation des Villes, 2002, *Etude bibliographique sur les territoires et le développement durable*, Rapport final, PUCA.

INSEE et Direction Régionale de l'Équipement Centre, 2009, *Déplacements Domicile-Travail en région Centre 1999-2004*, 86 p.

Jaillet M.-C., 2004, « L'espace péri-urbain : un univers pour les classes moyennes », *Esprit*, mars-avril 2004, pp. 40-62.

Kant E., 1988, *Fondements de la métaphysique des mœurs*, Paris, Delagrave.

Kauffman V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann V., 1999, « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », *2001 Plus*, n° 48.

Martouzet D., « Agora 2020. Vivre, habiter, se déplacer en 2020 : quelles priorités de recherche ? », *Natures Sciences Sociétés* 3/2009

(Vol. 17), p. 307-309.

Martouzet D., Bailleul H., Feildel B., Gaignard L., 2010, « La carte : fonctionnalité transitionnelle et dépassement du récit de vie », *Nature, Sciences, Sociétés*, pp. 158-170.

Martouzet D., Bailleul H. et Feildel B., 2010, « Les justifications de la mobilité périurbaine : mise à l'épreuve de la durabilité dans un espace intermédiaire », in Giroud, Mainet et Edouard, *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires* », Actes du colloque de Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, pp. 11-30.

Marzloff B. et Kaplan D., 2009, *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, Paris, Ed. FYP.

Mincke C. et Montulet B., 2010, « *Immobilités éprouvées et mobilités éprouvantes. Quelques considérations à propos de l'idéologie mobilière* », communication au colloque *Les mobilités éprouvantes. (Re)connaître les pénibilités des déplacements ordinaires*, Université libre de Bruxelles, 25/03/2010.

Montulet B., 1998, *Les enjeux spatio-temporels du social : mobilités*, Paris, L'Harmattan.

Newman P.W.G. et Kenworthy J.R., 1998, *Sustainability and cities. Overcoming automobile dependence*, Island Press.

Norton B., 2005, *Sustainability. A Philosophy of Adaptive Ecosystem Management*, Chicago, Chicago University Press.

Ramadier T. et al., 2007, « Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement », *ATIP*, n°41799.

Ramadier T. et al., 2009, « Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement. Congruence entre espace social, cognitif et géographique », in Grandjean, *Construction identitaire et espace*, Paris, l'Harmattan, pp. 75-94.

Roux E. et Vanier M., 2008, *La périurbanisation : problématiques et perspectives*, Paris, La documentation française.

Thibault S., Martouzet D., Bailleul H. et Feildel B., 2010, « La fabrique d'un habiter périurbain : le transport et la centralité », *Les cahiers de l'Association de Prospective Rhénane*, n°2, pp. 41-63.

Thévenot L., 1996, « Justification et compromis », in Canto-Sperber, *Dictionnaire d'éthique et de philosophie morale*, Paris, PUF, 1996, pp.789-794.

Urry J., 2005, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la*

sociologie ?, Paris, Armand Colin.

Zelinsky W., 1971, "The hypothesis of the mobility transition",
Geographical Review, n°61, pp.219-249.

Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences « publiques » du déplacement dans les périphéries urbaines. Une analyse comparative dans les territoires de l'Ouest français

Sandrine DEPEAU, Marc DUMONT, Emmanuelle HELLIER,
Thérèse LECOQ, Agnès LEMOINE, Nathalie BUCHOT

Introduction

Quelles leçons les territoires périurbains apportent-ils en matière de mobilités alternatives à l'usage exclusif de la voiture particulière ? Cette question de recherche est à la base de ce travail collectif mené sur les périphéries des agglomérations de Rennes, de St-Malo, de St-Brieuc et du Mans, dans l'Ouest français. Nous avons posé l'hypothèse que de nouvelles formes d'organisation des déplacements émergeaient de manière collatérale aux pratiques de mobilités largement documentées par ailleurs par la littérature scientifique, en plaçant au cœur de notre réflexion la notion-clé de « trames » qui présente à cet égard un quadruple intérêt. Cette notion permet d'abord de restituer des *assemblages mobilitaires*, c'est-à-dire les articulations et les chaînages modaux issus des arbitrages multiples de mobilités, associant, sans les exclure nécessairement, voiture particulière, usages des transports collectifs, pratique du covoiturage et du pédibus¹. Le second intérêt d'une entrée par les « trames » est ensuite de dépasser la séparation entre mobilités publiques et mobilités privées, le clivage entre opérateurs de transports publics et acteurs sociaux de l'auto-mobilité. C'est un dépassement dont témoignent les formes spontanées et plus ou moins organisées de déplacements collectifs dont le covoiturage

1 Par articulation et chaînage, on peut penser par exemple à l'usage de quotidien de différents types de déplacements (voiture, transport en commun, marche à pieds) et aux éventuels liens d'enchaînement entre ces modes (voiture, puis train, puis vélo, par exemple).

n'est qu'une des illustrations, certes, significative. En ce sens, les initiatives sociales produisent des formes collectives de mobilités alliées voire liées à celles structurées par les opérateurs de transport public.

Troisième intérêt, celui d'éclairer les mutations des référentiels publics du déplacement qui évoluent moins vers un ralentissement des aspirations à la mobilité qu'à leur reconfiguration, vers un référentiel du *cheminement spatial*. Enfin, en tant qu'assemblage de structures et dispositifs techniques et sociaux, la notion de trame amène à considérer de manière intégrative le potentiel des métriques disponibles sur des territoires considérés comme un facteur décisif de différenciation des pratiques de mobilité. Ce qui permet d'éclairer entre autres choses les perspectives d'évolution durablement différenciées des périphéries urbaines.

La recherche s'est intéressée à trois axes transversaux de réflexion : la gestion et le traitement institutionnel des mobilités alternatives ; la fabrique par les individus de trames de mobilités alternatives à l'usage exclusif de la voiture ; les pratiques émergentes de covoiturage et de pédibus. Nous avons examiné en particulier dans ce dernier cas, les effets sociaux de pratiques alternatives à l'automobilité (rôle dans l'acquisition de l'autonomie, dans la constitution de l'identité spatiale et sociale, dans les formes de sociabilité), les motivations, les raisons et les formes d'implication, les logiques de pérennisation, les leviers et freins aux pratiques. Le travail s'est appuyé sur des entretiens menés auprès des différents responsables de services techniques des collectivités territoriales et des associations d'usagers, ainsi que des entretiens approfondis menés auprès de résidents de communes périphériques sélectionnées (voir plus bas) et portant sur les pratiques de déplacement. Une autre partie du travail s'est intéressée aux lieux de covoiturage (repérage des aménagements et usages) et de report modal (haltes ferroviaires, gares) ainsi qu'aux pédibus (entretiens approfondis auprès des parents et accompagnateurs, trajets commentés, enquête en ligne auprès des responsables de lignes).

Périphéries : assumer la complexité spatiale

Cette recherche conforte l'idée qu'il est aujourd'hui nécessaire de considérer autrement les catégories classiques à partir desquelles les périphéries urbaines sont décrites, des catégories de plus en plus problématiques. Au-delà des critères socio-économiques (CSP), la part prise par le « facteur spatial » dans les pratiques de mobilité est fondamentale. Pourtant, le modèle auréolaire reste prégnant dans les approches des phénomènes de périurbanisation en France. En se fondant sur une approche en termes de « couronnes », passage comme obligé par les découpages statistiques de l'INSEE, on limite fortement la capacité de repérer soit de nettes différenciations « intra-couronne », soit les effets de nouvelles polarités périphériques, soit encore, les échanges inter-périphériques s'affranchissant des communes-centres (Gutiérrez & Garcia-Palomares, 2007) voire les formes d'autonomisation d'espace périurbains (Rougé, 2009).

Il n'est plus aujourd'hui possible de distinguer des territoires hyperurbains centraux omnimétriques (c'est-à-dire à forte offre de types différents de mobilités), principalement des agglomérations, de territoires périphériques monométriques (périurbain). On risquerait d'abord d'ignorer le développement segmentaire d'armatures de systèmes de transport autour de lignes de transports collectifs prolongées bien au-delà des premières et secondes couronnes (tram-train, réouverture de ligne TER) et plus largement l'émergence d'urbanités linéaires tendant à télescoper les logiques radio-concentriques (Dumont et alii, 2009).

La deuxième raison tient au fait qu'on ignorerait aussi, à l'échelle des proximités et micro-proximités, l'affermissement des modes doux et/ou collectifs, liés à la piétonisation des centres-bourgs, à des itinéraires de rabattement vélo vers les gares (Wachter, 2004), et l'affirmation plus large d'une pluri-mobilité intrapériurbaine. Cette pluri-mobilité est liée pour une part au réaménagement des abords des petites gares qui ont dynamisé l'usage des réseaux régionaux, et pour une autre part aux pratiques de réaménagement des bourgs (ORU...) qui ont permis de réintroduire les métriques pédestres qui en avaient été exclues par le tout-automobile. Elle est aussi liée aux effets de peuplement des zones périurbaines, dans la plupart des cas

composées de familles pour lesquelles les mobilités de chaque individu s'inscrivent dans un système de déplacements savamment orchestrés (Kaufmann, 2003 ; Klöckner, 1998).

Enfin, la dernière raison est qu'on ne tiendrait pas compte de la transformation structurelle des usages de l'automobile, fait constaté au lancement de cette recherche et depuis lors très largement confirmé dans les faits ne serait-ce qu'avec l'intégration des principes du covoiturage et de l'autopartage par les constructeurs automobiles. La recherche a confirmé l'intérêt d'une différenciation de territoires périphériques non en termes de couronnes mais selon trois logiques spatiales issues du couplage entre densité urbaine et potentiels différenciés de métriques : les « contiguïtés », des territoires à forte présence d'une offre publique de transport en commun ; les « linéarités », des géotypes s'articulant autant autour des armatures de chemins de fer que des formes émergentes de mobilités collectives (covoiturage) à partir desquelles essaient des systèmes de report modaux ; et les géotypes de « rupture », territoires situés hors de tout cadre de déplacements collectifs et dominés quant à eux par des offres alternatives limitées à l'usage de l'automobile. Ces trois géotypes ont été sélectionnés au sein des territoires de référence enquêtés : les périphéries des agglomérations du Mans, de Rennes, de Saint-Malo et de Saint-Brieuc.

Transition mobilière : les facteurs institutionnels d'inertie

L'analyse des référentiels, des formes de gestion du problème des mobilités et des politiques engagées confirme la persistance d'un décalage constant entre des initiatives sociales émergentes et l'inertie institutionnelle de leur traitement. Ce décalage est l'expression soit de contraintes pesant sur les institutions en charge, soit à leur frilosité, à leur impréparation voire à leur suspicion face aux dynamiques sociales et à l'expérimentation impliquées par la transition mobilière. Quatre raisons expliquent ce décalage.

En premier lieu, l'insuffisante plasticité des Transports en Commun et le traitement résiduel du report modal spécialement dans le cas de l'accès aux gares ou du stationnement à leurs abords. Cette insuffisance tient aussi à la difficile mutabilité des sites concernés, à l'absence d'anticipation foncière ; elle est aussi liée aux

réglementations très précises de largeur des voiries limitant le passage des bus. La seconde raison – problématique récurrente dans les politiques de mobilité – tient aux contraintes pesant sur les Autorités Organisatrices des Transports pour la prise en charge du non-recouvrement des coûts, en particulier dans le cas de la mise en place de lignes à courtes distances, intra-périurbaines, ouvertes à tous. L'enjeu du partage des coûts induits par de politiques volontaristes de soutien aux formes alternatives de mobilité traverse également la gestion des réseaux ferrés et la quête peu aboutie de sources complémentaires de financement. La troisième raison tient aux tâtonnements des formes de planification. A l'échelle communale, celle-ci se heurte à la résistance des morphologies communales héritées de l'ère du tout-automobile : nombre de zones pavillonnaires restent urbanisées en intégrant de manière lacunaire des cheminements de report modaux (piétons, vélo...) ou non reliée aux centres communaux. Une situation que les institutions tentent parfois de dépasser en surimposant des zones partagées peu efficaces. A cela s'ajoute l'impossible régulation actuelle des stratégies des promoteurs privés à proximité des gares et haltes ferroviaires, lesquels n'intègrent pas de réflexions sur les effets qu'impliquent leurs bâtiments sur les systèmes de mobilité (saturation des stationnements).

A l'échelle méta-communale, la planification fait l'objet de réflexion visant à hiérarchiser des centralités périphériques (en hiérarchisant les modes de déplacement en fonction des motifs et de la distance) ou à définir des pôles de services pour organiser l'offre de transport en fonction des types d'équipements et de services. Mais celle-ci se télescope, là encore, soit aux exigences des populations de communes à forte croissance démographique, soit aux stratégies de localisation des grandes plate-formes commerciales.

La dernière raison tient, quant à elle, aux formes de gouvernance. Les mobilités alternatives restent en ce sens des angles morts cognitifs des élus et services techniques. Lesquels s'appuient plus sur leurs connaissances intuitives que systématiques et ignorent parfois même l'existence de dispositifs comme les pédibus ou covoiturage. Et lorsque les institutions engagent des mesures visant à favoriser les métrométries (déplacements collectifs) ou les

métriques pédestres (marche, vélo), elles se heurtent aux oppositions d'habitants réticents face à ces aménités qu'ils considèrent comme une menace pour leur tranquillité résidentielle. Ce qui pose plus largement la question de l'articulation entre le Programme Local de l'Habitat intercommunal et les politiques de déplacement (locales et intercommunales).

De fortes dynamiques sociales au cœur des mobilités alternatives

Les formes d'initiatives collectives pro-actives d'habitants sensibles à leur cadre de vie présentent l'intérêt de mettre en question, par le registre de la proximité, les relations entre des institutions et leurs citoyens et ce, de manière nettement différente des logiques de conflit de type Nimby (Melé, 2013). Dans le domaine des mobilités alternatives, le cas des bus pédestre ou pédibus est instructif ; il questionne aussi ce faisant leur rôle et leur fonction dans le système de mobilités des familles et les apprentissages des enfants au milieu urbain. Aussi banal et coutumier qu'il puisse paraître, dans son organisation comme dans sa pratique, le dispositif de bus pédestre, médiatisé de manière croissante, n'en demeure pas moins un véritable laboratoire d'observation et de mise en culture des nouvelles formes d'habiter propres aux périphéries urbaines, et ce, du fait de se développer principalement dans les zones urbaines à faible densité.

A ce sujet, la recherche éclaire trois niveaux d'analyse : celui de la sphère intra-individuelle qui permet de relever le poids des expériences du déplacement sur l'apprentissage de la mobilité et des espaces et de saisir l'impact d'une pratique singulière sur le processus d'autonomie ; celui de la sphère sociale concerne en particulier l'implication des participants dans le dispositif ; et celui de la sphère spatiale et collective permet de comprendre le rôle et la fonction d'un tel dispositif dans les dynamiques sociales et collectives et dans la régulation des rapports à l'espace. Ces différents niveaux permettent d'éclairer l'apport de ces dispositifs de déplacements pour les familles, les parents, les enfants, mais aussi de comprendre les conditions de durabilité et/ ou de fragilité de la pratique.

La vitalité des bus pédestres repose sur un système équilibré d'acteurs, dépendant d'un ensemble de facteurs articulés et très ancrés dans la bonne gouvernance des rapports entre acteurs du dispositif (familles, référents de ligne, acteurs politiques). La solidité du dispositif et sa pérennité potentielle semblent différentes selon que les dynamiques de mise en place et de gestion dépendent d'un processus ascendant ou descendant vis-à-vis du politique et de la collectivité qui en fait la promotion. Pour résister aux aléas sociaux, les bus pédestres semblent avoir besoin d'un ancrage fort dans la dynamique habitante. Le besoin de services d'échanges des populations et l'enthousiasme des parents sont deux pré-requis fondamentaux sans lesquels la solidité des dispositifs ne semble pas viable. Ce sont dans les communes où le dispositif a pour origine une impulsion habitante forte que les bus pédestres sont performants et se développent. Sans nier les efforts importants des organisateurs et des parents, la vitalité dépend généralement de la qualité de vie sociale et collective des quartiers. Sur ce plan deux figures de dispositifs vigoureux sont repérables : la première tient aux conditions spatiales et résidentielles d'amorçage de l'initiative, dans lesquelles le bus pédestre devient un dispositif au service d'un ou de plusieurs groupes pavillonnaires. La seconde figure repose sur un dispositif qui vient pallier quelques défaillances structurelles, des effets de coupure et/ou de ruptures spatiales dans la commune. A contrario, quand les dispositifs relèvent davantage d'un processus descendant où l'équilibre des rôles entre acteurs (habitants, élus, etc.) est menacé, la vitalité du bus pédestre est remise en question, non du fait de la présence de services municipaux mais en raison d'une inclination à considérer le bus pédestre comme un service qu'on consomme, et ce d'autant plus dans des secteurs pavillonnaires récents aux sociabilités embryonnaires.

Par ailleurs, il semblerait que les pédibus s'inscrivent dans un nouveau système de distinction sociale, à base de cause environnementale. Dans un contexte périphérique où la popularisation de l'habitat tend à uniformiser quelques standards de vie en mode pavillonnaire, un changement dans les signes sociaux serait en train de s'opérer : pour certains habitants, sans doute les

moins engagés au sens politique du terme, l'implication dans un dispositif œuvre sans doute comme un symbole de démarcation sociale exploitant les signes d'une affiliation environnementale. S'impliquer dans un dispositif sanitaire et environnemental signifierait implicitement s'affirmer dans le jeu des positions d'habitants en même temps que dans le jeu des positions libérale et environnementale. Là où auparavant les signes de distinction et de normalité sociale passaient par les attributs de la propriété, la tendance serait à un déplacement des signes ne reposant plus sur « l'avoir » mais sur le « faire », et donc sur certaines pratiques pro-environnementales. Pour autant, l'implication dans le dispositif et les difficultés parfois inextricables qu'elle entraîne ne doit pas être sous-estimée dans le dynamisme social et collectif qu'elle assure au sein des quartiers. Les bus pédestres sont de véritables révélateurs des rapports parfois ambigus, parfois paradoxaux que les individus entretiennent avec leur cadre de vie, mais agissent aussi, dans bien des cas, comme un moyen élargi de maîtriser l'environnement et le cadre de vie.

Les résultats articulant catégorisation sociale et implication permettent d'étayer les effets ou positions des parents quant à leur rapport au cadre de vie qui s'étend jusqu'à la sphère éducative et aux rapports à l'école. Des clivages socio-politiques (école privée/école publique) qui, tout en restant implicites, alimentent ainsi des positions et attitudes quant à la qualité du cadre de vie et sa maîtrise, et révèlent le rôle fonctionnel du dispositif dans la dynamique sociale et les modes de vie caractéristiques de la périphérie urbaine. Deux groupes distincts de parents se détachent : des parents consommateurs et des parents impliqués pour la cause environnementale qui sont aussi ceux qui s'activent à maîtriser leur emploi du temps et ceux qui se mobilisent pour maîtriser leur cadre de vie. En ressort également une forte féminisation de l'implication, avec un effet de diffusion des mobilisations intervenant simultanément à l'uniformisation des groupes ou familles impliquées. Cette part de féminisation, relativisant le poids des clivages sociaux, contribue à stabiliser les différentes formes de sociabilités produites autour de l'enfance dans les quartiers. Ce faisant, dans certaines circonstances, le bus pédestre gagne ainsi le rôle de dispositif de

subsidiarité dans la mise en adéquation d'un modèle urbain face aux enjeux de l'urbanisme durable, les pratiques habitantes étant dès lors à l'initiative de recettes techniques et sociales permettant d'adapter le modèle pavillonnaire au paradigme de la « durabilité ».

Les périphéries urbaines voient aussi se décupler une tendance sociétale d'individuation marquée par un refus croissant des contraintes, une gestion et un contrôle incessants des distances. Sur ce plan, le pédibus exprime aussi des tendances à contrôler la distance à l'autre. Si cette maîtrise de la distance sociale n'est pas leur vocation première, les bus pédestres sont cependant aussi un moyen pour les parents de maîtriser les rapports de l'enfant aux espaces quotidiens. Les nombreux résultats de cette étude relatifs aux rapports des enfants à l'espace montrent une même tendance : ce contrôle de la distance à l'autre passe, à travers la pratique des parents, par le choix des espaces qui leur sont concédés et du mode du trajet scolaire et des règles souvent d'entre-soi qu'il impose. Les résultats montrent aussi comment le bus pédestre n'est que rarement l'occasion d'une mixité sociale mais pour autant s'ouvre à d'autres formes de mixités, comme celle inter-générationnelle (retraités accompagnateurs) ou l'intégration d'enfants handicapés. Enfin, cette pratique n'est pas nécessairement durable : derrière des impératifs louables de sécurisation et de normalisation des trajets, les pédibus risquent aussi de confiner les enfants par rapport à leur environnement et de limiter leur apprentissage et expérience de l'espace. Pour être valable et acquérir une fonction éducative, le dispositif doit être en effet porteur d'effets positifs sur l'autonomie de l'enfant, en permettant notamment des trajets où s'entrecroise l'individu et la société, le routinier et l'inattendu, le surprenant et le rassurant. La normalisation sécuritaire des trajets tend paradoxalement à produire l'effet inverse, déséquilibrant l'expérience urbaine en survalorisant les circuits « verts », par exemple. Or, les apprentissages de la vie quotidienne et en particulier du déplacement ne se bornent pas qu'à des routines mais aussi à l'expérience de comportements vicariants, ceux qui permettent d'inhiber justement les schèmes de comportements inadaptes parce que devenus trop habituels pour faire face à des situations nouvelles voire pour s'approprier de nouvelles situations ou espaces.

Valeurs et spatialités de la fabrique individuelle des trames de mobilité

Dans les territoires périphériques, au sein même des déplacements pendulaires et propres aux espaces du quotidien, certaines pratiques de mobilité des ménages et des individus se renouvellent. Si l'on cible des pratiques multimodales relativement convergentes, celles-ci répondent toutefois à des systèmes de valeur nettement différenciés révélant autant une partie des logiques d'arbitrages que les freins ou basculements à l'origine de ces pratiques. Cinq profils synthétiques les résument.

La première figure, militante et déterminée, est celle des résidents dont les mobilités alternatives à l'usage exclusif de la voiture particulière sont revendiquées avec des pratiques mises en valeur et des valeurs mises en pratiques. Leur localisation est choisie par la présence immédiate d'un transport en commun efficace – véritable déterminant d'une stratégie résidentielle – conciliée avec une installation « à la campagne » et non en lotissement, complétée par un usage régulier des métriques pédestres aux deux extrémités (proximités et agglomération de référence). Activité militante, l'élaboration de trame passe par l'expérimentation d'itinéraires vécus (expériences, formes de sociabilités) autant que d'équipements ; elle structure un territoire bicéphale de proximité et d'une ville-centre.

Une seconde figure, ambivalente, est esquissée par les formes d'adaptation pragmatiques aux contraintes pesant sur les déplacements (santé, profession, présence d'enfants...), conciliant performance et souci de « durabilité », partageant le système de mobilité entre combinaisons modales et recours compensé aux métriques automobiles où l'exigence de performance et de vitesse l'emporte sur la conviction militante. La troisième figure s'exprime à travers des contraintes économiques où le recours au covoiturage, dans des territoires de rupture, se révèle une nécessité et une alternative face au coût des déplacements quotidiens automobiles. Quatrième figure, celle d'individus et/ou ménages pris dans la contrainte prohibitive de l'automobilité, et basculant dans une logique de construction de l'autosuffisance en matière de mobilité par substitution modale : utilisation des transport en communs et du

covoiturage en substitution (en cas de déficience des trains) en trajets quotidien, trajets à pieds ou vélo pour les espace de proximité. La cinquième figure combine métrique automobile résiduelle et métrique pédestre dominante : ce sont des pratiques plus esthétiques (sport, expérience kinesthésique) qu'économiques ou militantes. Résultat notable : ces profils transcendent les différenciations de revenus et de CSP, confirmant la prégnance des potentiels d'offre de mobilité sur la logique des pratiques.

La part décisive des structures urbaines dans les changements de comportements

Dans quelle mesure les structures urbaines contribuent-elles à favoriser ou non la pratique des modes de déplacement alternatifs ? L'éclairage des logiques du covoiturage et des sites de gare est en ce sens instructif : ces sites représentent un enjeu pour la réduction des déplacements automobiles ainsi que pour l'accès aux services de populations captives, telles les personnes âgées ou les adolescents. Adolescents dont la prise en charge par les bus scolaires à la sortie des collèges et lycées tend à isoler de contacts intermédiaires entre lycée et domicile et oblige à ne compter que sur la disponibilité familiale et internet. Le covoiturage, entre pratiques spontanées et régulées, est un révélateur de la dynamique spatiale des périphéries urbaines, en particulier de la persistance du découplage des centralités (commerciales essentiellement) et de l'éclatement des modes de vie.

Deux types d'aires de covoiturage sont à distinguer : à proximité des échangeurs de grands axes (faible potentiel de report modal pédestre, distance importante aux centres) et en alignement collatéral aux voies rapides (fort potentiel de report modal pédestre, proximité des centres-bourgs et des zones résidentielles). Ils impliquent autant de formes de report modal : le transfert proprement dit sur le système du trajet automobile partagé, ainsi que l'accès à la plate-forme et son départ (en vélo, à pieds ou en voiture). De manière systématique les aires de covoiturage constituent des sites de parking et non des lieux de report modal sous-estimant une de leurs propriétés : celle de lieux partagés voire d'espaces publics, de greffe d'une offre urbaine consistante.

L'enjeu de la localisation de ces aires est une question véritablement stratégique, au regard d'une part, des autres centralités communales, et d'autre part, de la localisation des quartiers d'habitat. Sur ce plan, la recherche a fait apparaître le lien étroit de la question des mobilités alternatives avec l'offre commerciale. Dans les périphéries urbaines, la présence des équipements commerciaux (supermarché) conditionne le système local de mobilité, surtout dans les communes de moindre envergure. Cette centralité commerciale se retrouve, dans nombre de cas, adossée au système de covoiturage, soit de manière informelle, soit dans le cadre de contractualisation public/privé (places dédiées sur les sites commerciaux) ; ce qui implique, de fait, une option prise en matière de concentration commerciale qui risque de se faire au détriment de l'offre de proximité. Dans la gamme des sites commerciaux, hébergeant une partie de leur parking en place de covoiturage, une partition oppose alors clairement les sites adossés aux voiries rapides et isolés des centres bourg, et les sites reliés au centre-bourg et intégrant des voies lentes. Lorsqu'on confronte le partenariat public/privé, à l'origine de la mise en place des aires de covoiturage, avec la réalité urbaine des communes concernées, les résultats apparaissent contrastés. Entre des formes d'incohérence et d'efficacité, le dispositif permet de questionner plus précisément les polarités des communes et les types de déplacement que cette politique systématique pourrait entraîner. Le type d'urbanisation développé dans les communes tend dissocier leur périphérie, isolant les anciens centres. Il favorise l'accessibilité par voie automobile alors que les distances entre l'habitat et les lieux d'activités multiples sont souvent aisées à parcourir à pied et à vélo. Mais aucune disposition n'est prise pour en favoriser la pratique : l'absence de pistes cyclables et des cheminements piétons qui ne sont pas valorisés en termes d'aménagement n'incitent pas aux modes doux.

Apparaît aussi un autre paradoxe, enjeu des logiques de covoiturage. Dans un système de polycentralités, la ville décentrée a produit nombre de centralités périphériques d'envergure, dont des parcs commerciaux ou de loisirs conçus par et pour l'automobile. Ces centralités décentrées sont aussi réalisées pour certaines à

toute proximité de communes périphériques qui ne les desservent pas en transport collectif. Face à ces communes toutes proches, ces zones commerciales restent comme des bulles rendues étanches par les grandes voies de circulation qui en rendent impossible l'accès à pieds.

Un modèle récurrent se détache : dans les communes étudiées, la présence d'un supermarché en entrée de bourg tend à étirer l'urbanisation qui le sépare du centre et préserver celui-ci de l'automobilité intensive. Cette préservation se fait grâce à la présence d'une voie principale liant le centre commercial au bourg, qui pourrait inciter aux déplacements piétons et vélo. Mais cette situation est rare : elle se heurte à la culture routière peu évolutive des gestionnaires départementaux de ces voiries qui ignorent leur articulation avec les mobilités locales. L'analyse des sites révèle aussi une absence de logique intercommunale dans la définition des aires de covoiturage : un système de structuration erratique en partenariat avec le privé, ainsi que la présence de nombreux potentiels impensés tels que les sites de gare parfois prêts à être réactivés. Dans les petites communes, la gare est lieu d'interface, mais en devenir. Dans le meilleur des cas, les projets d'urbanisation tendent à densifier les abords de la gare. Ces projets d'urbanisation tendent à clôturer le lieu sur lui-même plutôt qu'à libérer des emprises foncières autour des haltes et gares, permettant la localisation de parkings et d'activités commerciales. Gares sans enjeux, centres anciens marginalisés, urbanisation à l'opposé des grandes orientations de déplacement, prise en compte insuffisante de l'urbanisation à l'échelle intercommunale sont autant de défis posés et à résoudre dans les décennies à venir, à l'heure de la transition énergétique.

Si les initiatives sociales précèdent les démarches institutionnelles, celles-ci ne sont pour autant pas sans effet : les pratiques de régulation et d'institutionnalisation de sites sauvages permettent de conforter des dynamiques existantes, mais aussi d'accroître les fréquentations ; en s'appuyant a posteriori sur les initiatives sociales, les démarches institutionnelles jouent un rôle pédagogique

et de concentration de l'offre. Mais il reste à penser l'offre urbaine de ces sites, dans leur rôle de points de jonctions entre des trajets quotidiens allant jusqu'à plusieurs dizaines de kms, sans concurrencer pour autant les offres de proximité de ces sites externalisés. Dans les alternatives proposées par les changements d'échelle territoriale de la vie quotidienne, les lieux du covoiturage, hors centre, mettent en contact à la fois les usagers des aires et les passant des routes. Il en résulte un potentiel d'externalité des productions locales (paniers d'agriculture bio, maisons de découverte du milieu). Inscrits entre domicile et travail, ces sites externalisés seraient efficaces en termes de regroupement permettant de rendre efficaces des transports collectifs locaux.

Entre gestionnaires des voiries et décisions locales d'urbanisation, les conditions semblent donc réunies pour une harmonisation volontaire des démarches. Résultant d'initiatives spontanées, aux logiques fugaces, le co-voiturage ne se décrète pas. Pour autant, ce dispositif peut être intégré par les opérations d'aménagement qui tendent à favoriser la vie locale sans voiture en se donnant tous les moyens de réduire les vitesses. Le soutien des formes de mobilités alternatives qui émergent autour des sites de covoiturage est à même de constituer un puissant levier de rationalisation de l'organisation des espaces périphériques situés sous condition de mobilité, d'aménagement de leur durabilité.

Penser la durabilité des périphéries urbaines implique, au final, non seulement une connaissance accrue et fine des formes de mobilités périphériques et de leurs différentes dimensions, mais aussi, une réflexion sur la restructuration du développement urbain, ses centralités, ses polarités et ses instruments.

Références bibliographiques

- ASCHER François (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
- DEPEAU Sandrine (2003), *L'enfant en ville : autonomie de déplacement et accessibilité environnementale*, Thèse de Doctorat de Psychologie, Université René Descartes Paris 5.
- DEPEAU, S., RAMADIER, T. (2005), « Les trajets domicile-école en milieux urbains : quelles conditions pour l'autonomie de l'enfant de 10-12 ans ? » in *Psychologie et Société*, 8, pp. 81-112.
- DEPEAU, S. 2007. « De la mobilité quotidienne des enfants au cadre résidentiel des parents: se déplacer autrement pour construire autrement ses rapports à l'espace. Le cas des pédibus à Rennes », in T. RAMADIER & coll. *Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement*. Final report (254 pages) ATIP n°4179, pp. 139-166.
- DEPEAU, S. (2008), « Nouvelles façons de se déplacer vers l'école ou l'expérimentation du pédibus dans un quartier rennais. Quelles incidences sur l'apprentissage de l'autonomie de déplacement des enfants et leurs rapports à l'espace ? » in *Recherche Transport Sécurité*, n°101, pp. 253-271.
- DUMONT Marc, HELLIER Emmanuelle, 2010, *Les nouvelles périphéries urbaines*, Presses Universitaires de Rennes.
- DUMONT Marc, DELAVAUULT-LECOQ Thérèse, ALLAIN Rémy, RENAUD-HELLIER Emmanuelle, *L'axe Rennes-St Malo, une figure linéaire et effets de contexte*, programme Architecture de la Grande Echelle 2e session (2007-2008), PUCA, MEEDDAT et Ministère de la Culture. Laboratoire RESO, rapport remis en janvier 2009.
- GUTIERREZ Javier & GARCIA-PALOMARES Juan (2007). New spatial patterns of mobility within the metropolitan area of Madrid : Towards more complex and dispersed flow networks, *Journal of Transport Geography*, 15, 18-30.
- KAUFMANN Vincent & FLAMM Mickaël (2003). *Familles, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations*. Rapport 51, décembre, recherche réalisée à l'intention de la CNAF et de l'Institut pour la ville en mouvement.
- KLÖCKNER Dorothee (1998), « Analyse des pratiques

d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences » in *Recherche Transport Sécurité*, no 59, pp. 17-32.

MELE Patrice (2013), *Conflits de proximité et dynamiques urbaines*, Presses Universitaires de Rennes.

ROUGE Lionel (2012), « Retour dans les espaces de la « captivité périurbaine » : diversification des parcours de vie et affirmation de logiques d'autonomisation », in *Sud Ouest Européen*, n°31, pp. 43-53.

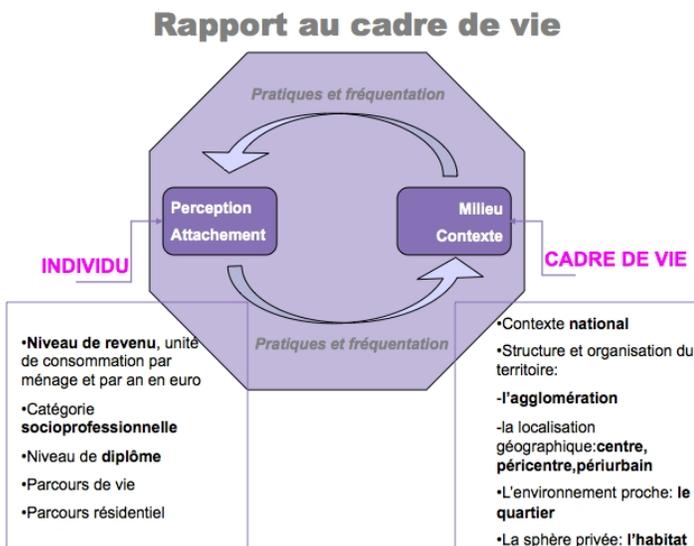
WACHTER Serge (2004), *Trafics en ville, l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Editions Recherches.

Incidences du « rapport au cadre de vie » sur la mobilité de loisir

Recherche réalisée par 6T – Bureau de recherche
en partenariat avec le LATTS
Sous la direction scientifique de Nicolas LOUVET

L'étalement urbain est régulièrement stigmatisé au titre des dépenses énergétiques, du gaspillage de ressources et des émissions de gaz à effet de serre qu'il entraîne. Dans la présente recherche, nous avons pris au sérieux cette critique et l'avons mise à l'épreuve en explorant les liens entre la localisation résidentielle au centre ou dans des quartiers périurbains et l'utilisation des moyens de transports, en termes de kilomètres parcourus et d'émissions de CO₂.

Notre questionnement tient en une question générale simple : existe-t-il des déplacements de loisirs liés au fait d'habiter dans un cadre de vie dense ? Plusieurs recherches récentes suggèrent l'existence d'un mécanisme de compensation qui puiserait son origine dans le fait besoin de s'échapper de la ville dense le week-end et en vacances lorsqu'on y habite, ce qui serait de nature à compenser, partiellement ou totalement, le handicap d'une localisation résidentielle périurbaine sur la consommation énergétique et les émissions de CO₂.



Ces déplacements compensatoires, que l'on nomme aussi l'effet barbecue, en référence au fait que le week-end, les périurbains font un barbecue dans leur jardin pendant que bon nombre d'habitants des quartiers urbains centraux denses fuient leur cadre de vie en avalant des kilomètres en voiture, en avion ou en train, sont au cœur d'une controverse scientifique majeure sur les liens entre formes urbaines et le développement durable. Dans quelle mesure et pour qui la ville étalée, diffuse, périurbaine, est-elle néfaste en matière de consommation énergétique et d'émissions de CO2 polluantes liées aux transports ? L'enjeu de la réponse à cette question est de taille dans la mesure où la surconsommation énergétique et la pollution induite comptent parmi les principaux arguments pour lutter contre l'étalement urbain.

Pour aborder cette question générale, nous avons choisi d'interroger des familles, c'est-à-dire une catégorie de population ayant des attentes fortes à l'égard du cadre de vie à différentes échelles, et en particulier à l'égard du quartier en matière d'espaces verts et d'aménités urbaines de prises en charge des enfants et adolescents. Les familles ont été considérées comme un révélateur social, en ce sens que les déplacements compensatoires sont a priori particulièrement forts dans ce type de ménages.

Le cadre de vie a été étudié à différentes échelles (logement, quartier, ville, agglomération en comparant Paris à Rome) et les multiples caractéristiques qui le composent (fonctionnelle, sociale, architecturale, esthétique). Afin d'être en mesure de le décrire de façon détaillée, les enquêtes ont été menées dans des quartiers précis, et non sur le territoire des deux agglomérations prises dans leur ensemble.

Au fil de la recherche, le cadre de vie a été décrit pour lui-même à travers des analyses contextuelles très fines selon ces échelles et ces dimensions, puis il a été considéré comme « embedded » par les personnes interrogées à travers leur mode de vie. Ainsi, pour l'ensemble des personnes qui ont été interrogées qualitativement, puis par sondage, le rapport au cadre de vie et les attentes en la matière ont été identifiées. Ce dispositif de recherche a permis ensuite un retour sur le contexte par l'identification des ingrédients

contextuels de nature à influencer le rapport au cadre de vie et l'expérience que les personnes interrogées en ont.

L'ensemble des investigations menées débouche sur un ensemble de résultats dont il est possible de synthétiser les principaux traits de la manière suivante :

Le rapport que les familles entretiennent avec leur cadre de vie est fortement différencié et se traduit en termes de déplacements par des contrastes spectaculaires indépendamment de la localisation résidentielle centrale ou périphérique au sein de l'agglomération.

Les analyses ont permis d'identifier cinq rapports très différents des familles à leur cadre de vie.

Un rapport identitaire au quartier où des répondants très attachés affectivement à leur quartier, à son esthétique et aux sociabilités de proximités qui s'y déroulent.

Un rapport "pratique" au quartier, soit des répondants très attachés aux services présents, qu'il s'agisse de services commerciaux, de services associés à l'école et à la prise en charge des enfants ou de l'entraide entre habitants.

Un rapport fonctionnel au quartier chez des personnes très attachées à la présence d'équipements de transports dans la proximité de leur domicile.

Un rapport "urbaphile" au quartier, où les répondants sont très attachés à la densité et à la diversité présente dans leur quartier, et pour qui il s'agit pour eux d'une qualité essentielle qu'ils valorisent.

Un rapport "social" au quartier, soit des personnes vivant leur quartier à travers les réseaux relationnels qu'elles y ont tissés, qu'il s'agisse de réseaux familiaux ou de réseaux amicaux.

D'une manière générale, les déplacements de loisirs sont associés à ces cinq rapports au cadre de vie. Ainsi, les personnes ayant un rapport "identitaire" et celles ayant un rapport "social" à leur cadre de vie se déplacent moins souvent et moins loin en excursions et en week-end. Il s'agit de deux groupes de personnes ayant des attaches affectives très fortes dans leur quartier de domicile et qui se plaisent à y rester durant les temps de loisirs.

A l'inverse, les répondants "urbaphiles" partent beaucoup en week-ends et en vacances lointaines. Ce groupe, qui apprécie habiter dans des cadres de vie caractérisés par leur diversité, se déplace beaucoup. De la même manière, les répondants ayant un rapport « fonctionnel » à leur cadre de vie parcourent beaucoup de kilomètres pour les excursions et les week-ends.

La fréquence des excursions, déplacements de week-end et vacances, ainsi que les distances parcourues pour ces motifs varient fortement entre l'Île-de-France et Rome. Les familles romaines parcourent en particulier nettement moins de kilomètres, ce qui s'explique par leur revenu en moyenne moins élevé, par des facteurs culturels et par la localisation de Rome proche de la mer et le facteur climatique.

Que ce soit les déplacements domicile/travail ou ceux des loisirs, les franciliens parcourent plus de kilomètres que les romains. L'écart des kilomètres parcourus entre les deux agglomérations lors des déplacements de loisir est plus important et doit être mis en relation avec les niveaux de revenu.

Si les romains se déplacent beaucoup en excursion d'une journée, ils ont en revanche une mobilité de vacances beaucoup plus limitée que les habitants de l'Île-de-France :

- Les romains pratiquent beaucoup un tourisme patrimonial local dans un cadre vert et aéré. Par ailleurs, lors des déplacements pour les week-ends avec une à quatre nuits à l'extérieur du domicile, les destinations demeurent identiques à celles des excursions. Ainsi, le cadre de vie vert et agréable pas trop éloigné du lieu de résidence limite la portée spatiale des déplacements de week-end.
- Les franciliens partent en vacances et en week-end loin, en utilisant de façon extensive l'offre de transport rapide, soit l'avion, le TGV ou la voiture. Le besoin de s'échapper, loin, au bord de la mer ou à la montagne est très présent dans le cas parisien.

Les romains se déplacent beaucoup plus en voiture que les franciliens, que ce soit pour le travail pour les différents

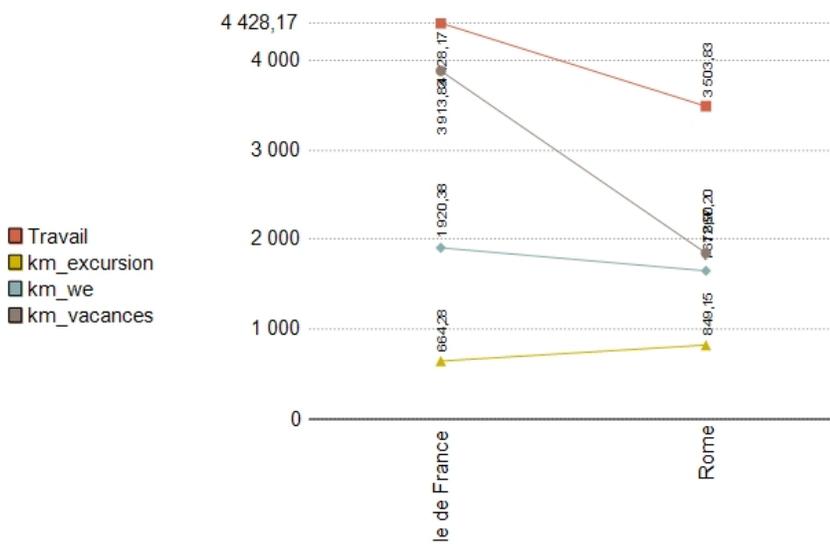
Moyenne des km parcourus par an et par individu suivant l'agglomération

Source / Travail p = <1% ; F = 10,42 (TS)

Source / km_excursion p = <1% ; F = 18,21 (TS)

Source / km_we p = 5% ; F = 3,71 (PS)

Source / km_vacances p = <1% ; F = 90,72 (TS)



Auteur:6T Bureau de recherche/Latts. "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants. Recueil de données : Alyce Sofreco. Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

déplacements de loisirs étudiés. Ceci s'explique par la qualité contrastée de l'offre de transports publics entre les deux agglomérations.

En Ile-de-France, 17% de ménages familiaux de notre échantillon sont non motorisés, contre seulement 3% à Rome. A Rome en outre, 41% de ces mêmes ménages possède deux voitures ou plus, contre seulement 29% en Ile-de-France. Les contrastes en matière de motorisation se traduisent dans les pratiques modales : les franciliens utilisent moins la voiture pour leurs déplacements de loisirs.

Cette situation s'explique par la qualité comparée des offres de transports en commun. Au niveau urbain et régional, Le réseau francilien se distingue par la qualité de son offre, beaucoup plus dense et maillée, et des moyens de transports plus efficaces ayant une plus grande capacité d'accueil. Au niveau national et

international, le réseau des TGV et les deux aéroports franciliens donnent un accès d'une excellente qualité à l'ensemble de l'Europe et des principales régions touristiques du monde. A contrario, les réseaux de transports en commun romains nettement moins performants, rendent difficile l'accès aux gares ferroviaires et aux aéroports.

Empreinte émission de Co2 par an et par individu selon l'agglomération		
	Ile de France	Rome
Empreinte CO2 travail annuelle basée	409 372,31	408 169,42
Empreinte_loisirs_frequence	803 317,99	626 317,21

Source / Empreinte CO2 travail annuelle basée $p = 93\%$; $F = <0,01$ (NS)

Source / Empreinte_loisirs_frequence $p = <1\%$; $F = 20,82$ (TS)



Auteur:6T Bureau de recherche/Latts. "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants. Recueil de données : Alyce Sofreco. Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 2

En Ile-de-France, les habitants des quartiers centraux ont des modes de vie et des pratiques modales très différentes des familles résidant dans les quartiers péricentraux et périurbains. A Rome, cette tendance est beaucoup moins nette, ce qui s'explique par une plus grande homogénéité du cadre de vie.

Si les deux agglomérations connaissent aujourd'hui une transformation urbaine similaire, marquée par une périurbanisation non maîtrisée et l'éclatement des distributions spatiales de l'habitat, des activités et des services, et par la polarisation socio-économique fondée sur des centres à l'incomparable richesse patrimoniale, elles n'en offrent donc pas moins des contextes très différenciés se caractérisant par une spatialisation spécifique des déplacements de loisirs.

Dans l'agglomération romaine, les transports en commun sont médiocres d'une manière générale, au centre comme à la périphérie, et l'habitat reste dense et collectif jusque dans les franges urbaines. Il en résulte un cadre de vie plus homogène qu'en Ile-de-France où la

qualité de l'offre de transports publics et la densité urbaine suit un gradient centre périphérie très net.

Il résulte de ces contextes différents que le potentiel d'accueil des quartiers à des modes de vie n'est pas le même à Rome et Paris. Il est plus étendu à Rome en ce qui concerne le rapport au cadre de vie, du fait de la densité et de la diversité sociale de ces cadres de vie jusque dans les quartiers excentrés. Il est plus étendu en Ile-de-France en ce qui concerne la possibilité de vivre sans voiture du fait de la qualité de l'offre de transports collectifs.

Il résulte de ces différences qu'en Ile-de-France les déplacements compensatoires de loisirs sont essentiellement réalisés par les résidents des quartiers urbains centraux, tandis qu'à Rome ils sont beaucoup plus homogènes entre le centre, le périurbain et le périurbain.

Graphique 3

Moyenne des km parcourus par an et par individu suivant la localisation géographique

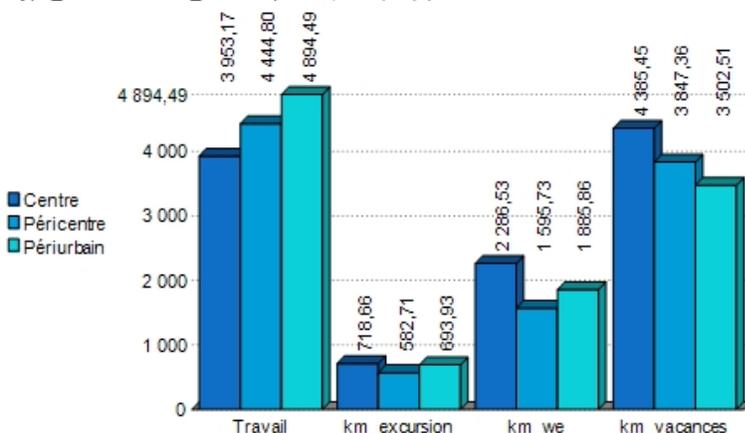
Source Parmi "Ile de France"

Type_localisation / Travail p = 9% ; F = 2,41 (PS)

Type_localisation / km_excursion p = 7% ; F = 2,61 (PS)

Type_localisation / km_we p = <1% ; F = 6,39 (TS)

Type_localisation / km_vacances p = 4% ; F = 3,21 (S)

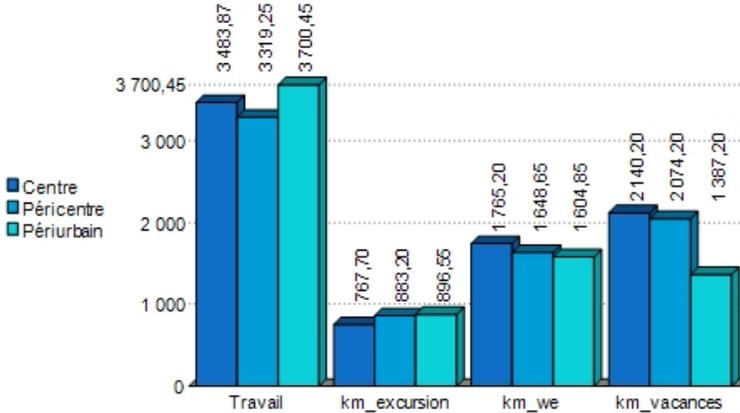


Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts. "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants. Recueil de données : Alyce Sofreco. Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 4

Moyenne des km parcourus par an et par individu suivant la localisation géographique
Source Parmi "Rome"

Type_localisation / Travail p = 79% ; F = 0,24 (NS)
 Type_localisation / km_excursion p = 25% ; F = 1,37 (NS)
 Type_localisation / km_we p = 79% ; F = 0,24 (NS)
 Type_localisation / km_vacances p = 5% ; F = 3,02 (S)



Auteur:6T Bureau de recherche/Latts. "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants. Recueil de données : Alyce Sofreco. Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 5

Moyenne de l'empreinte CO2 émis lors des déplacements de loisir par an et par individu en fonction de la localisation géographique
Source Parmi "Ile de France"

Type_localisation / Empreinte CO2 travail annuelle basée p = <1% ; F = 29,49 (TS)
 Type_localisation / Empreinte_loisirs_frequence p = 20% ; F = 1,59 (NS)

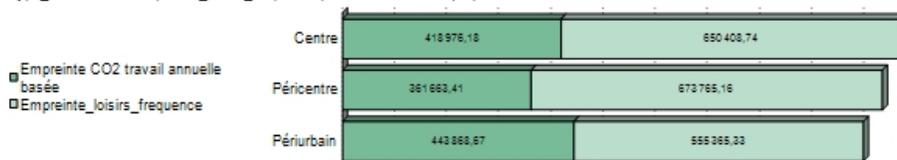


Auteur:6T Bureau de recherche/Latts. "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants. Recueil de données : Alyce Sofreco. Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Moyenne de l'empreinte CO2 émis lors des déplacements de loisir par an et par individu en fonction de la localisation géographique
Source Parmi "Rome"

Type_localisation / Empreinte CO2 travail annuelle basée p = 65% ; F = 0,43 (NS)

Type_localisation / Empreinte_loisirs_frequence p = 19% ; F = 1,65 (NS)



Auteur:6T Bureau de recherche/Latts. "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants. Recueil de données : Alyce Sofreco. Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 6

Malgré une répartition modale plus favorable à l'automobile, les émissions de CO2 liées à la mobilité sont plus faibles à Rome qu'à Paris, ceci est en particulier dû aux déplacements de loisirs.

En matière d'empreinte de l'émission de CO2 liée à la mobilité des ménages franciliens et romains, il n'existe pas de liens significatifs entre l'empreinte d'émission liée au travail, en revanche la relation est très significative en ce qui concerne l'empreinte d'émission de CO2 issue des déplacements de loisirs.

En lien direct avec la moyenne de kilomètres parcourus par an et par individu dans chaque agglomération, les franciliens qui parcourraient le plus de km à l'année, émettent aussi plus de CO2 que les romains. Toutefois le rapport entre les deux agglomérations tend à s'atténuer, passant d'un rapport de 1,6 à 1,3 en raison de pratiques modales franciliennes plus favorables aux transports en commun.

Le cadre de vie a un effet indirect sur l'empreinte des émissions de CO2 : c'est par l'intermédiaire des modes de vie des habitants et de leur rapport au quartier de domicile qu'il agit.

La comparaison entre Rome et Paris montre qu'entre des localisations résidentielles périurbaine, péricentrale et centrale, les différences de consommation énergétique pour la mobilité et les émissions de CO2 ne sont pas systématiques. En d'autres termes, il

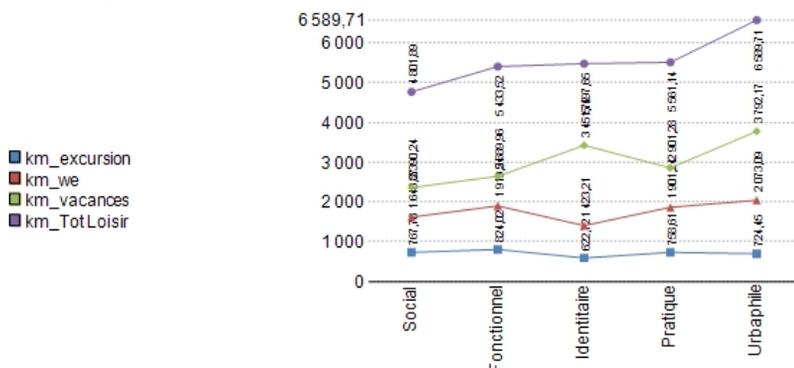
Km parcourus lors des déplacements de loisir selon le rapport au cadre de vie

Profils de "rapport au cadre de vie" / km_excursion p = 9% ; F = 2,03 (PS)

Profils de "rapport au cadre de vie" / km_we p = <1% ; F = 3,49 (TS)

Profils de "rapport au cadre de vie" / km_vacances p = <1% ; F = 5,45 (TS)

Profils de "rapport au cadre de vie" / km_TotLoisir p = <1% ; F = 4,52 (TS)



Auteur:6T Bureau de recherche/Latts. "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants. Recueil de données : Alyce Sofreco. Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

ne suffit pas qu'un quartier soit dense et bien équipé ou au contraire situé à proximité de grands espaces verts ou caractérisé par de l'habitat individuel pour que ses habitants émettent mécaniquement plus ou moins de CO2.

Les analyses menées montrent qu'un cadre de vie donné ne prend sens que par rapport à l'expérience que ses habitants en ont et ce qu'ils en attendent. Ainsi, les cinq rapports au quartier qui ont été identifiés définissent largement la propension à se déplacer pour des motifs de loisirs. Ainsi par exemple, une personne entretenant un rapport « social » à son quartier de résidence n'éprouvera que peu le besoin de s'échapper de son cadre de vie pour des déplacements de loisirs si le lien social est très développé dans son quartier, quelle que soit sa densité ou sa localisation centrale ou périurbaine.

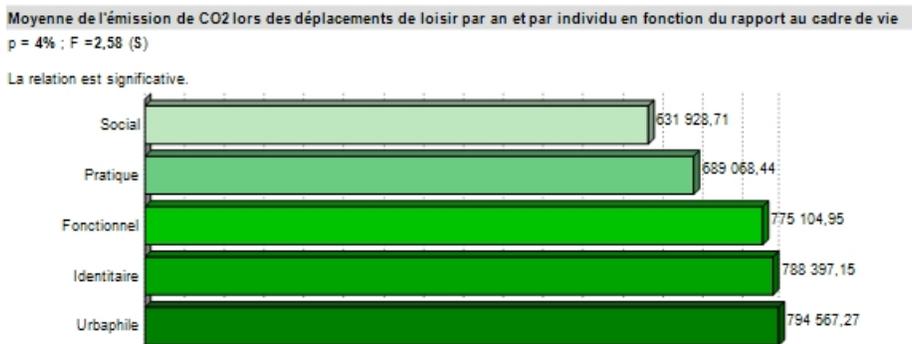
Il ressort que les personnes ayant un rapport "identitaire" et celles ayant un rapport "social" à leur cadre de vie se déplacent moins loin en excursions et en week-end. Il s'agit de deux groupes de personnes ayant des attaches affectives très fortes dans leur quartier de domicile et qui apprécient y rester durant les temps de loisirs. Par ailleurs, ces deux groupes parcourent un nombre important de kilomètres au quotidien pour leur déplacement domicile/travail. Le

week-end est peut-être alors l'occasion de se retrouver tranquillement chez eux sans avoir à trop se déplacer.

Les répondants ayant des rapports « pratiques », « fonctionnels » et « urbaphiles » sont les trois profils qui parcourent le plus de kilomètres lors des excursions et des week-ends. Ils ont en commun une perception positive de la sphère fonctionnelle. Ayant la connaissance des multiples opportunités présentes sur le territoire, ils savent où aller et comment se déplacer.

En revanche, les « urbaphiles », satisfaits des trois sphères, sont plutôt dans une mobilité d'accentuation. Peu motorisées, ils attendent de leur quartier de domicile d'être un lieu de diversité et de densité permettant le rapport à l'altérité au quotidien. Mais il s'agit par ailleurs de personnes s'évadant en voiture, en avion ou en train. Le week-end, ils rendent visite à leurs famille et amis. Lors des vacances, s'ils sont notamment à la recherche de lieux touristiques et attractifs, ils sont plus nombreux que la moyenne à se déplacer pour la nature et le repos. Les déplacements de loisirs gourmands en énergie de ces répondants compensent leur faible motorisation et leurs pratiques modales fortement orientées vers les transports publics la semaine.

Graphique 7



Auteur:6T Bureau de recherche/Latts. "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants. Recueil de données : Alyce Sofreco. Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Au terme de la recherche, constat est sans appel : il existe des déplacements de loisirs compensatoires qui peuvent aller jusqu'à inverser le bilan Carbone transports de ménages vertueux dans la vie de tous les jours. Nos résultats indiquent cependant que ces comportements ne sont pas liés mécaniquement à des cadres de vie résidentiels spécifiques. Si en Ile-de-France, l'effet Barbecue est assez présent dans le centre de l'agglomération c'est notamment parce que bon nombre de destinations d'excursions et de week-end sont assez éloignées de Paris (la montagne, les destinations touristiques urbaines), grâce à une offre de transports de longue distance très fournie et assez accessible compte tenu du niveau de vie (TGV et vols low costs) et à une culture de l'escapade qui n'est que beaucoup moins présente à Rome.

Si donc certains ménages non ou peu motorisés, habitant plutôt dans des quartiers urbains proches du centre se déplacent beaucoup pour les loisirs et vont jusqu'à avoir une empreinte écologique liée aux déplacements plus importante que de nombreuses familles périurbaines assez sédentaires dans leurs loisirs, il serait faux d'en tirer des enseignements directs sur les vertus ou limites de la ville-dense. La densité du quartier de résidence n'en est généralement pas un déterminant central.

Faire ses courses durablement dans les espaces périurbains

Isabelle VAN DE WALLE – CREDOC

Directrice du département « Entreprises et action publique »

La notion de « courses durables » rassemble les pratiques d’approvisionnement ayant un impact réduit sur l’environnement, en termes de pollution et d’émission de gaz à effet de serre (GES), tout en favorisant le respect des intérêts économiques et sociaux des individus et des territoires producteurs de denrées alimentaires.

Avec un financement du Ministère de l’Écologie, de l’Énergie, du Développement durable et de la Mer, le CRÉDOC a réalisé une recherche sur les pratiques d’approvisionnement alimentaire des ménages périurbains. Ces ménages développent-ils des pratiques d’approvisionnement alimentaire peu dépendantes de la voiture individuelle ? Quelles sont les conditions d’adoption de « pratiques vertueuses » et les obstacles à leur diffusion ?

Une enquête de terrain auprès de ménages périurbains d’une agglomération de taille moyenne, a permis d’identifier une série de pratiques potentiellement vertueuses : chaînage des courses avec d’autres déplacements, regroupement spatial et/ou temporel des achats, fréquentation de l’offre de proximité, recours à des modes de déplacement doux, mais aussi achat à distance, achat direct auprès des producteurs et autoproduction. Les préoccupations écologistes jouent. Toutefois, l’adoption de ces pratiques est tout autant liée à d’autres objectifs ou contraintes : la gestion du budget familial, si ce n’est les difficultés financières, l’impératif de gagner du temps, le souhait d’avoir un meilleur contrôle sur la qualité des denrées alimentaires.

Mobilité du consommateur et transports des produits alimentaires

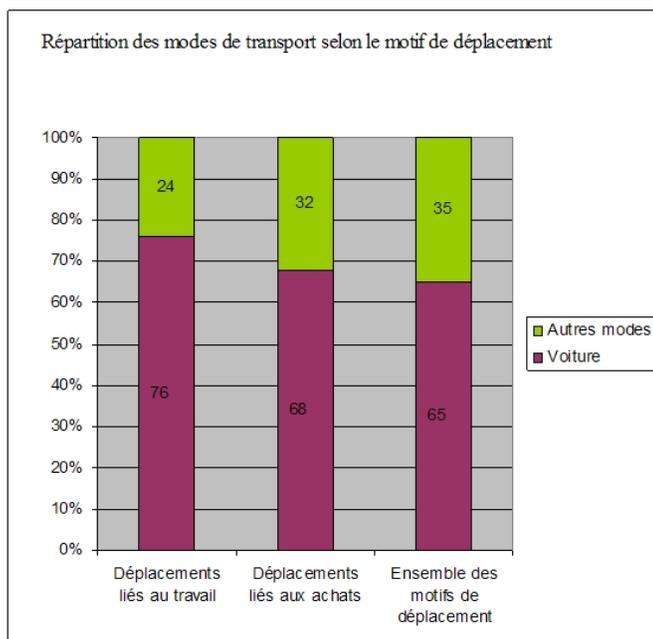
L’enquête nationale transports de 2008 souligne la prédominance de la voiture individuelle dans les déplacements liés aux courses. L’usage de la voiture est certes un peu moins fréquent que pour les

déplacements liés au travail. Mais tout au plus un tiers des déplacements liés aux courses, alimentaires et non alimentaires confondues, sont réalisés avec des modes doux : marche à pied (25%), transports en commun (4%) ou vélo (2%).

68% des déplacements liés aux achats sont réalisés en voiture

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008.

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus de 6 ans ou plus.



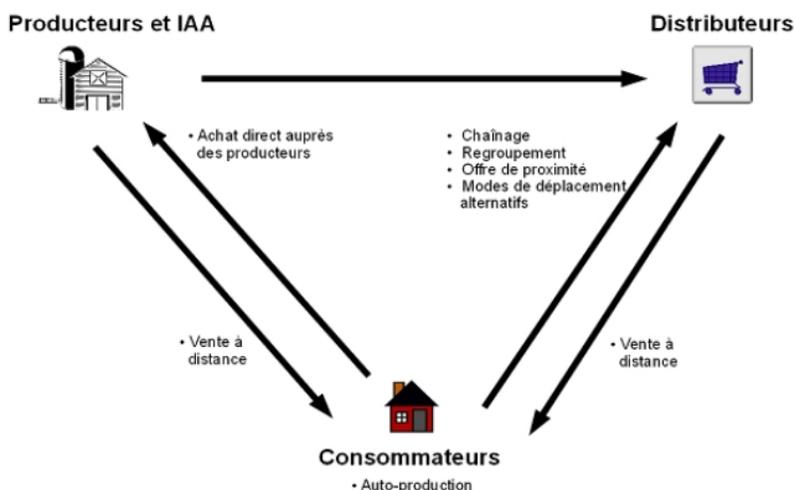
Plusieurs possibilités s'offrent au consommateur qui souhaite limiter l'importance des déplacements automobiles liés à ses courses alimentaires. Il peut :

- réduire le nombre de ses déplacements automobiles, en chaînant ses courses avec d'autres déplacements ou en regroupant ses achats dans le temps ou dans l'espace ;
- minorer l'étendue de ses déplacements, en fréquentant l'offre commerciale à proximité de son domicile ;
- recourir, pour ses courses, à des modes de déplacement doux : transports en commun, marche à pied, vélo ou covoiturage.

L'approvisionnement alimentaire prend le plus souvent la forme d'un déplacement du consommateur vers des commerces. Mais d'autres formes d'approvisionnement, potentiellement « vertueuses » en termes de durabilité, existent :

- la vente à distance exempte le consommateur du déplacement en magasin ;
- l'achat direct auprès du producteur supprime l'étape de la distribution et réduit le transport des produits alimentaires ;
- l'autoproduction permet enfin de devenir soi-même producteur de denrées alimentaires : ni le consommateur, ni le produit alimentaire ne font alors l'objet de déplacements.

Les pratiques d'approvisionnement alimentaire « durables »



Les courses en magasin

Chaîner ses déplacements
Regrouper ses achats
Recourir à l'offre de proximité
Utiliser des modes de déplacement
« doux »

L'approvisionnement sans déplacement en magasin

Recourir à la vente à distance
Acheter directement auprès des producteurs
Autoproduire ses denrées alimentaires

Source : CREDOC 2011

Chaînage, regroupement des achats, recours à l'offre de proximité et modes de déplacements doux

L'enquête montre que les ménages développent peu de solutions alternatives à la voiture individuelle pour faire leurs courses alimentaires : ils minimisent le coût temporel, financier et environnemental de la mobilité automobile.

Une première manière de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture pour son approvisionnement alimentaire est de profiter d'un déplacement, ayant à l'origine un autre motif, - le travail, les activités des enfants, les loisirs, les soins médicaux, la sociabilité..., pour faire ses courses. L'observation révèle que les possibilités qu'ont les ménages de chaîner leurs courses avec d'autres déplacements, sont étroitement liées aux modes de vie, et plus précisément à la localisation de la résidence, à la position dans le cycle de vie comme aux conditions de travail. Ainsi, Béatrice travaille en périphérie de la ville centre, mais habite à vingt kilomètres. Elle évite un déplacement supplémentaire et gagne du temps lorsqu'à la sortie du laboratoire qui l'emploie, elle rejoint un hypermarché qui se trouve sur la route de son domicile. Mais elle ne peut pas pratiquer un tel chaînage les semaines où elle travaille l'après-midi et finit à 21 heures 30. De plus, le chaînage des courses avec un autre déplacement, très fréquent pour l'achat de pain, apparaît moins aisé pour les produits fragiles, - fruits, viande, produits congelés, qui ne peuvent être stockés longtemps dans la voiture.

Pour éviter de trop fréquents déplacements, certains ménages optent pour le regroupement de leurs courses alimentaires, en un seul lieu ou en un seul moment de la semaine, de la quinzaine ou même du mois. Un tel regroupement nécessite la fréquentation des grandes surfaces, mais également un recours important aux conserves ou aux produits congelés. L'enquête montre qu'il est privilégié par les ménages confrontés à des contraintes temporelles fortes qui peuvent stocker des quantités importantes de denrées alimentaires (espaces de rangement, congélateur), et montrent peu de goût pour les courses, si ce n'est pour la cuisine.

Le recours à l'offre commerciale de proximité, proche de l'habitat, est développé pour les courses de dépannage et par les consommateurs peu mobiles, notamment les personnes âgées ou les ménages ne

possédant pas de voiture. Mais ces ménages sont alors dépendants de l'équipement commercial du territoire périurbain qu'ils habitent, plus ou moins important et, surtout, plus ou moins diversifié.

Les périurbains qui font leurs courses à pied, en bus, à vélo, ou ont recours aux solidarités familiales, de voisinage, ou encore à l'offre marchande des services à domicile, y sont le plus souvent contraints : ils n'ont pas le permis de conduire, ne sont pas propriétaires d'une voiture, connaissent des difficultés financières, sont âgés, invalides... L'existence d'une offre commerciale importante et diversifiée à proximité du domicile, mais également d'une offre publique de déplacements doux (transports en commun, pistes cyclables) facilite toutefois de telles solutions alternatives.

Les éléments jouant sur les pratiques « vertueuses »

← Défavorables	Favorables →
Chaîner ses achats avec d'autres déplacements	
Résidence à proximité d'une offre commerciale	Résidence excentrée par rapport à l'offre commerciale
Travail en horaires atypiques ou pénibilité des conditions de travail	Activité professionnelle hors du domicile
Présence de jeunes enfants pendant le temps des courses	Conduites d'enfants
Produits frais, produits surgelés	Pain
Grande distribution	Petits commerces spécialisés, dont boulangeries
Regrouper ses achats	
Contraintes temporelles faibles	Contraintes temporelles fortes, notamment liées à l'activité professionnelle
Recherche constante des meilleurs prix et/ou des meilleurs produits	Disponibilité d'espaces de rangement importants dont congélateur
Association des courses et de la cuisine à un plaisir	Association des courses et de la cuisine à une corvée
Recourir à l'offre de proximité	
Résidence excentrée par rapport à une offre commerciale diversifiée	Résidence à proximité d'une offre commerciale importante et diversifiée
Les "grandes courses"	Courses de dépannage
	Personnes peu mobiles
Recourir aux modes de déplacement doux	
Résidence excentrée par rapport à une offre commerciale diversifiée	Résidence à proximité d'une offre commerciale importante et diversifiée
L'hiver, la pluie	L'été, le beau temps
Les "grandes courses"	Les "petites courses", fréquentation des commerces de proximité
Contraintes temporelles fortes	Existence d'une offre de transports en commun "pertinente"
	Précarité sociale, absence de permis de conduire, handicap, grand âge
	Pratique sportive (marche à pied, vélo)
	Aspirations écologiques

Source : CRÉDOC 2011

Des possibilités d'achat à distance, d'achat direct et d'autoproduction

Pour éviter un déplacement automobile, certains ménages ont recours à la vente à distance. À l'heure d'Internet, la vente à distance est de plus en plus associée au e-commerce. L'offre en ligne connaît un développement manifeste, mais reste limitée dans le secteur alimentaire. Surtout, elle est encore cantonnée aux plus grandes agglomérations. Les ménages périurbains ne peuvent y avoir recours : leur commune de résidence n'étant pas desservie par les livraisons des grands distributeurs, ils peuvent certes avoir recours à la solution du drive : celle-ci leur permet de gagner du temps, mais non d'éviter un déplacement. L'enquête révèle par contre qu'une part minoritaire des ménages périurbains bénéficie de tournées de commerçants se perpétuant sous une forme résiduelle. Par contre, nombre de ménages sont les clients fidèles d'une offre structurée de livraison de produits surgelés à domicile par de grandes entreprises spécialisées, présentes sur une large partie du territoire français.

Les mobilités liées à l'approvisionnement alimentaire incluent le transport des denrées, du lieu de production au lieu de consommation. Pour une frange des consommateurs, le lieu de production est devenu un critère d'achat ou, à l'inverse, de boycott des produits alimentaires, en raison à la fois du coût écologique lié au transport en avion, de la volonté de soutenir « l'agriculture locale » ou de contrôler les conditions de production, environnementales, mais aussi sociales, des denrées et leur qualité. L'achat de produits issus de « l'agriculture locale » peut se faire dans la grande distribution, des petits commerces spécialisés ou directement auprès des producteurs, sur les marchés ou dans le cadre de la « vente à la ferme », sans oublier les « paniers » proposés par les Associations pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne (AMAP).

Le jardin reste dans les représentations et, le plus souvent, dans la pratique, associé au périurbain. Outre les pratiques liées à la culture des vergers et potagers, l'élevage, si ce n'est la chasse, la cueillette et la pêche peuvent être intégrées dans l'autoproduction. Celle-ci se prolonge fréquemment dans des pratiques de conservation et de transformation des produits alimentaires, et d'échanges au sein de la famille comme des réseaux de voisinage. Jouant un rôle

compensateur pour les ménages les moins aisés, l'autoproduction n'a pas pour seul motif la précarité économique.

L'enquête Budget des Ménages (INSEE) de 2006 indique que la part de l'autoconsommation, élevée chez les agriculteurs (19% du budget alimentaire), n'est pas négligeable chez les retraités (6%), les ouvriers (3%) et même les cadres (1%). Elle montre également que « valorisée aux coûts du marché, l'autoconsommation est importante principalement pour les légumes et pour les fruits. Les légumes autoconsommés représentent en effet 23% de la dépense par personne en légumes consommés à domicile, et les fruits consommés 12% de la consommation de fruits. (...) Pour les fruits de la mer (7%) et la viande (4%), elle est évidemment moins répandue ». Voir France CAILLAVET, Cédric LECOGNE, Véronique MICHELE, « La consommation alimentaire : des inégalités persistantes mais qui se réduisent », in INSEE [2009], Cinquante ans de consommation en France, pp. 49-62.

L'adoption de pratiques d'approvisionnement potentiellement durables est facilitée par un contexte favorable, du point de vue de l'offre (possibilité d'avoir recours à l'achat à distance ou à la vente directe auprès des producteurs), de l'habitat (capacité de stockage dans l'habitation, existence d'un jardin), du temps disponible, si ce n'est de la transmission des savoirs-faires liés à l'autoproduction et la conservation des produits. Elle n'est qu'en partie liée aux préoccupations liées à l'environnement et, plus largement au développement durable, ainsi qu'à la santé.

Les éléments jouant sur les pratiques « vertueuses » (suite)

← Défavorables	Favorables →
Acheter à distance	
Résidence hors du centre des grandes agglomérations pour le e-commerce alimentaire	Produits surgelés
Faiblesses de l'offre à distance : prix élevés, faible flexibilité des horaires de commande et de livraison...	
Présence limitée au domicile, en lien notamment avec l'activité professionnelle	
Acheter directement auprès des producteurs	
Contraintes temporelles fortes	Contraintes temporelles limitées
	Mise en avant de la qualité comme critère d'achat
Association des courses et de la cuisine à un corvée	Association des courses et de la cuisine à un plaisir
	Aspirations écologiques et/ou citoyennes
Autoproduire ses aliments	
	Présence d'un jardin
Contraintes temporelles fortes	Contraintes temporelles limitées
	Disponibilité d'espaces de rangement importants dont congélateur
	Problèmes de santé
	Aspirations écologiques

Source : CRÉDOC 2011

Un effet environnemental souvent involontaire

L'adoption de pratiques d'approvisionnement durables est rarement revendiquée comme telle. La recherche confirme la diffusion d'un discours « environnemental » ou « éthique » qui justifie notamment l'achat de produits issus de l'agriculture biologique et/ ou « locale ». Mais elle montre que les ménages raisonnent peu leurs modes d'approvisionnement, – et surtout les déplacements qui y sont liés –, au prisme du développement durable. L'adoption de pratiques vertueuses, - favorisée par un contexte privilégié avec une offre commerciale diversifiée à proximité, des transports publics adaptés et/ou des possibilités de stockage dans l'habitation -, est souvent liée à d'autres objectifs et/ou contraintes : plus que d'adopter des pratiques qui respectent l'environnement ou l'éthique, les ménages cherchent à limiter les dépenses consacrées à l'alimentation, à gagner du temps, à contrôler la qualité des denrées alimentaires, pour des raisons de santé ou de goût.

Les préoccupations écologistes progressent et une part très certainement croissante des ménages souhaiteraient mettre en

cohérence ces préoccupations et leurs pratiques quotidiennes. Toutefois, compte tenu de la diversité des injonctions auxquelles ils sont soumis, à la fois nutritionnelles, budgétaires, environnementales, sociales et politiques, les consommateurs, sans renoncer forcément à leurs valeurs et leurs idéaux, sont obligés d'opérer des choix pragmatiques valorisant le poids de leurs contraintes quotidiennes. Les consommateurs sont à la fois des agents économiques susceptibles de favoriser leur propre intérêt à court terme et des citoyens pouvant agir de manière désintéressée. Cette combinaison explique la cohabitation de pratiques individualistes, valorisant la recherche du plus bas prix ou encore du plaisir personnel, et de pratiques holistes ou tout du moins d'aspirations citoyennes, ayant trait à la préservation de l'environnement et, plus largement, du développement durable.

Plus ou moins sciemment, les consommateurs se réservent la possibilité de mettre en place des « accommodements raisonnables ». Ne pouvant avoir en tous points un comportement vertueux, ils « compensent » leurs pratiques les moins recommandables par des pratiques plus vertueuses. Ainsi, Camille souligne qu'il lui paraît impossible de s'astreindre à faire ses courses en vélo ou à pied, mais qu'elle utilise des couches lavables pour sa dernière fille. Une seconde solution est pour eux de se fixer des limites : ainsi, Arthur, se donne le « droit » d'acheter des tomates hors saison et donc importées, mais à la condition qu'elles ne soient pas produites hors d'Europe, afin de limiter les dépenses énergétiques liées à leur transport.

Quelle durabilité ?

L'analyse de l'impact environnemental des pratiques d'approvisionnement alimentaire doit intégrer l'ensemble des activités générées par l'alimentation : l'approvisionnement strictement dit, soit les courses, mais également la production et la distribution des aliments, leur stockage (congélation), leur préparation culinaire (cuisson) ainsi que le traitement de leurs déchets. Le caractère vertueux de la dernière course de Joseph, parti en vélo au supermarché situé à 5 kilomètres, est ainsi tempéré par le fait qu'il y a acheté des fruits exotiques, produits dans un département d'outre-mer et transportés en avion sur plus de 10 000 kilomètres ? De

même, l'approvisionnement d'Olga en produits bios distribués en vrac, au détriment du supermarché voisin qui en propose des emballés, lui permet de produire moins de déchets, mais son calcul devrait également intégrer le coût environnemental de son déplacement bimensuel de 42 kilomètres aller-retour au magasin coopératif qui les distribue ?

Outre les impacts environnementaux, liés aux différentes étapes du cycle de vie des produits alimentaires, il serait nécessaire de prendre en compte les effets sociaux et économiques des pratiques d'approvisionnement pour respecter la triple dimension du développement durable. Lorsque Marthe regroupe ces courses à l'extrême, grâce à la fréquentation mensuelle d'un supermarché, il conviendrait d'apprécier la consommation énergétique liée à la préparation industrielle des plats surgelés qu'elle privilégie, au recyclage de leurs déchets, à la consommation électrique de ses deux congélateurs. Mais il faudrait également dans l'idéal évaluer les conséquences à terme sur sa santé d'une faible consommation de légumes et fruits frais, ainsi que le faible apport de son mode de consommation pour le développement de l'agriculture locale et, plus largement, de son territoire de vie. Véritable casse-tête pour les consommateurs qui souhaiteraient se lancer dans de tels calculs.

Périurbain ou périurbains ?

L'observation met en évidence le dynamisme des espaces périurbains à travers les formes changeantes du maillage commercial et la diversité des pratiques d'approvisionnement alimentaire, appelant à une reformulation du questionnement sur le périurbain : comment parler d'un modèle périurbain ? La diversité des territoires d'approvisionnement, plus ou moins éclatés dans l'espace et plus ou moins dépendants du pôle urbain, renvoie à la variété des territoires, plus ou moins distants du pôle urbain, plus ou moins équipés du point de vue commercial. Elle a également trait à la mosaïque des parcours résidentiels des périurbains, - anciens urbains, mais aussi anciens ruraux rattrapés par l'étalement urbain -, et à leur hétérogénéité sociale (composition du ménage, activité professionnelle, âge, état de santé, type d'habitat...).

Compte tenu de l'hétérogénéité des modes de vie et des pratiques,

les préconisations adressées aux ménages en matière de durabilité, doivent prendre en compte la variété sociale et territoriale existante. Mais les ménages ne sont pas seuls concernés. La durabilité passe par un plus grand volontarisme des politiques publiques locales et un partenariat avec les offreurs privés.

Présentation de la recherche

Les données présentées ici sont issues d'une recherche financée par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, dans le cadre du programme de recherche « Mobilités et périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager les territoires de vie des périurbains » du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA). Pour étudier les mobilités liées aux pratiques d'approvisionnement alimentaire des périurbains, le CRÉDOC a réalisé une enquête de terrain en 2011 dans trois territoires contrastés de l'aire urbaine de Caen :

- un territoire situé en première couronne périurbaine en périphérie de l'agglomération ;
- un territoire situé dans le périurbain éloigné autour d'un pôle commercial secondaire ;
- un territoire lui aussi éloigné du pôle urbain, proche de trois petits pôles commerciaux.

L'enquête combine 32 entretiens individuels approfondis et trois entretiens collectifs auprès d'un échantillon diversifié de ménages périurbains. Une analyse de l'offre commerciale s'y ajoute sur la base d'une dizaine d'entretiens auprès de commerçants et de producteurs, et d'observations dans des magasins et marchés alimentaires.

Cette note de synthèse est tirée du rapport d'analyse :

Isabelle Van de Walle., Xavier Mordet [2011], « Les mobilités liées aux pratiques d'approvisionnement alimentaires des périurbains à l'impératif de la ville durable. Faire ses courses durablement'. Une étude de cas dans l'aire périurbaine caennaise », Rapport du CREDOC, n°283. Disponible sur www.credoc.fr

Voir aussi

- Isabelle Van de Walle, Léonor Rivoire [2005], « Commerce et mobilité. L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains », Cahiers de recherche du CRÉDOC, n°216. Disponible sur www.credoc.fr

Vivre en ville hors des villes, telle est l'utopie proposée par AGORA 2020, exercice de prospective mené au ministère chargé de l'aménagement, de l'urbanisme et du logement au milieu des années 2000. C'est dans ce contexte que le Puca a lancé, en 2009, un programme de recherche intitulé *La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des péri-urbains*. Ce dernier, dont rend compte cet ouvrage, a permis à neuf équipes de recherche d'explorer les dynamiques nouvelles qui articulent mobilités et habitat dans ce qui est appelé "Péri-urbain", "Entre-villes" ou "Rurbain".

A l'issue de ce programme des réponses sont apportées : cette utopie n'est-elle qu'un oxymore sans réalité ou est-il possible de vivre en ville hors des villes et à quelles conditions ?

Service rattaché au MEDDE et au METL, le Plan Urbanisme Construction Architecture (Puca) a été créé en 1998 afin de faire progresser les connaissances sur les territoires et les villes et éclairer l'action publique. Dans cette optique, le Puca initie des programmes de recherche incitative, de recherche-action, d'expérimentation et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la conception architecturale et urbaine et de la construction.

Agence d'objectifs, le Puca se caractérise par :

- **une diversité de domaines de connaissance**, au croisement de multiples approches disciplinaires, socio-économiques comme techniques sur l'aménagement des territoires, l'habitat, la conception architecturale et urbaine et la construction ;
- **une pluralité de partenaires** issus à la fois des milieux scientifiques, alliant les sciences humaines et sociales aux sciences de l'ingénieur, des milieux professionnels de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre et des entreprises ainsi que des décideurs urbains, administrations et collectivités locales ;
- **une variété d'échelles d'intervention** en accompagnement d'initiatives locales, régionales, nationales ou à l'échelle européenne.

Les missions du Puca

- **Des actions de veille scientifique**, d'inventaire bibliographique de l'état des lieux et de capitalisation des savoirs par, notamment, l'organisation d'ateliers ou séminaires entre professionnels et chercheurs sur des thèmes émergents et l'édition des Annales de la recherche urbaine.
- **Des actions incitatives** dans le cadre de programmes finalisés, par le lancement d'appel à propositions de recherche et d'appel à projets d'expérimentation, et par un soutien à l'innovation.
- **Des actions d'animation de réseaux** au plan national et régional, comme au plan européen.
- **Des actions de valorisation scientifique et technique** de diffusion des résultats des travaux du Puca. Par l'organisation de colloques et rencontres et par ses nombreuses publications, il constitue un centre de ressources à disposition des professionnels, des chercheurs et des étudiants.

PUCA

Plan Urbanisme Construction Architecture
Grande Arche de la Défense - Paroi Sud
92055 La Défense Cedex
rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca
ISBN 13-978-2-11-138132-3