

**Consultation de recherche « La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains »**

Programme « L'avenir des périphéries urbaines - la mobilité et le péri urbain »

## **Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences « publiques » du déplacement dans les périphéries urbaines.**

**Analyse comparative dans les territoires de l'Ouest.**

**Rapport final - Février 2012**

**Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, en  
charge des technologies vertes et des négociations sur le climat  
DGALN/Plan Urbanisme Construction Architecture  
N° de marché à procédure adaptée : D09.17/0902027, en date du 27 novembre  
2009.**

**Titulaire du marché à procédure adaptée : Université Rennes 2 – Haute Bretagne**



Laboratoire ESO-Rennes (UMR  
ESO 6590 - CNRS)  
Maison de la Recherche en  
Sciences Sociales - Université  
Rennes 2 - Place du recteur Henri  
Le Moal, CS 24307  
35043 RENNES Cedex



Cabinet CERUR (réseau Réflex)  
171 rue de Vern - BP 70416  
35204 RENNES Cedex 2  
Tél. 02 99 50 70 22  
Fax. 02 99 53 13 60  
E-mail : [cerur@cerur-reflex.org](mailto:cerur@cerur-reflex.org)  
[www.cerur-reflex.org](http://www.cerur-reflex.org)



## Table des matières

<b>INTRODUCTION</b>	<b>8</b>
<b>I. CADRAGE PROBLEMATIQUE</b>	<b>10</b>
1. Dynamique contemporaine des espaces périphériques : une complexification du paysage.	10
2. Durabilité incertaine des espaces du « troisième type » : entre absence de régulation institutionnelle et nouvelles expériences de mobilité.	11
3. Mobilités embryonnaires : du nouveau, dans les échelles des transports et déplacements.	11
4. Changement de modèles : rupture, inflexion ou bifurcation ?	12
5. Trois termes pour une hypothèse.	14
<b>II. DES TERRITOIRES DE REFERENCE.</b>	<b>16</b>
1. Le pays du Mans, un territoire suburbain en démarche prospective « intermobile »	16
a. Des liaisons de transports collectifs périurbaines	16
b. Les sites de covoiturage, une émergence d'origine institutionnelle.	18
2. Le contexte des territoires périphérique rennais : une croissance accrue de la demande de mobilité.	20
a. Trois niveaux de territoires et de collectivités	20
b. Espaces et stratégies du Conseil Général.	20
<b>III. DYNAMIQUES INSTITUTIONNELLES : UN REGARD CONTRASTE</b>	<b>22</b>
1. Entre identification de besoins et expression de demandes : un rapport malaisé des politiques publiques aux usagers.	22
2. Les référentiels des politiques publiques, de réels leviers ?	25
3. La production des politiques de déplacement à l'épreuve des dynamiques collectives.	27
a. Le rôle d'impulsion de la Communauté d'Agglomération	27
b. Une difficile construction de projets intercommunaux locaux.	27
c. Des rapports avec le Conseil général marqués par une série de hiatus.	27
d. Les difficultés d'assumer les impacts du SCOT pour les communes Hors Rennes Métropole	28
e. Un décalage entre prospective/stratégie urbaine et politique transports pour les communes de Rennes Métropole	29
f. Une dynamique collective en pointillé (mais en évolution)	30
4. Des perspectives bien réelles de construction de formes de coopérations	31
a. dans le cadre de l'élaboration des documents de planification, d'études stratégiques	31
b. dans le cadre de déclinaisons opérationnelles	31
c. Dans le cadre d'agencements construits a posteriori (exemple autour du vélo)	32
d. dans le cadre d'approches intermodales	32
5. Que révèlent donc les coordinations internes ?	32

a. Du côté de la communauté d'agglomération, une double partition.	32
b. Un rapport concurrentiel entre Communauté d'Agglomération et communes de l'agglomération ?	33
c. Du côté du Conseil Général : une réorganisation interne, mais encore insuffisante.	34
<b>Conclusion</b>	<b>34</b>
<b>III. LES BUS PEDESTRE DANS LES PERIPHERIES URBAINES RENNAISES : DYNAMIQUES ET FONCTIONS DANS LES RAPPORTS A L'ESPACE DES FAMILLES</b>	<b>37</b>
<b>Introduction</b>	<b>37</b>
a. Les bus pédestres au cœur d'un système de mobilités familiale et individuelle	37
b. Les bus pédestres	40
<b>1. Méthodologie</b>	<b>42</b>
a. Cadre et terrain d'étude	42
En phase 1 :	42
En phase 2	43
b. Le recueil de données	50
L'enquête en ligne	50
Les entretiens auprès des parents, des enfants et des non parents bénévoles	50
Observations discrètes participantes de pedibus	51
<b>2. Généalogie, état des lieux d'un dispositif alternatif à l'automobile dans le (proche) périurbain rennais.</b>	<b>53</b>
2.1. Etat des lignes	53
2.2. Initiation et fonctionnement du dispositif	55
Le rôle des élus locaux ?	55
De la simple participation à l'impulsion du lien social	56
Des effectifs de parents variables ...	56
... au risque de l'essoufflement	57
Une ressource pour le fonctionnement du dispositif : les autres bénévoles	58
2.3. une vie associative forte par ailleurs	59
2.4. Le profil des enfants impliqués dans les bus pédestres	59
Des enfants assez jeunes	59
Des enfants stimulés par les pairs	60
2.5. Ce que produisent les pedibus dans les quartiers	60
2.6. Les difficultés de fonctionnement des bus pédestres	62
<b>3. Des rapports au quartier à l'implication dans le dispositif alternatif : résultats des enquêtes réalisées auprès des parents</b>	<b>65</b>
3.1 En préambule	65
3.2 Les raisons d'habiter la périphérie urbaine	66
a. Des habitants relativement ancrés dans leur commune	66
b. Choix d'habiter la commune : la proximité et l'accès à un cadre de vie	66
3.3 Comment définit-on les périphéries urbaines	67
a. Les avantages d'habiter les périphéries urbaines de Rennes	68
b. La place du bien-être de l'enfant dans le choix du cadre de vie	68
c. La définition de quartier idéal est-elle généralisable au bien-être des enfants ?	70
3.4 Les qualités de l'attachement	72
a. L'idée de quitter la commune est-elle envisageable ?	73
3.5 De l'attachement à l'appartenance	74
a. Agir, revendiquer et soutenir pour se sentir de la commune	74
b. Homogénéité sociale, pro-activisme et auto-catégorisation	75

3.6 En route avec les parents accompagnateurs de bus pédestres : un profil, un parcours particulier ?	79
a. Les parents impliqués ? un profil particulier ?	79
b. La singularité de l'implication dans les bus pédestres	80
c. L'implication : un processus à dimensions multiples	83
c. Un dispositif fragile	85
d. Ces inclinaisons aux modes doux relèvent-elles d'habitudes, de modes anciens ?	88
3.7 La « mode » du bus pédestre peut-elle influencer d'autres modes ?	89
a. La pratique du bus pédestre constitue-t-elle un tremplin pour l'autonomie de déplacement des enfants ?	89
b. Le choix du mode bus pédestre relève-t-il d'attitudes et de positions éducatives particulières ?	90
<b>4. Les enfants et le bus pédestre : de la pratique et au rôle du dispositif dans les rapports à l'espace</b>	<b>92</b>
4.1 Portrait des enfants interrogés	92
a Le genre	92
b L'âge des enfants	92
c Le milieu social	93
d Ancienneté de résidence :	93
4.2. L'expérience du déplacement des enfants et ses effets	93
a. Le trajet scolaire matinal	94
b. Le retour au domicile	94
c. Les déplacements pour les loisirs	95
4.3 Des expériences et des espaces de socialisation spécifiques : les pairs et les espaces convoités	100
a. La place des pairs	100
b. Des préférences spatiales ?	101
4.4 L'expérience du bus pédestre par les enfants	103
a. Le contexte de l'implication	103
b. Le bus pédestre : de l'enchantement à la fatigue	103
<b>Synthèse conclusive</b>	<b>109</b>
Le dispositif au sein d'un système d'acteurs	109
Cause environnementale ou miroir déformant des rapports à l'espace	110
Un dispositif de maîtrise de son environnement vs de maîtrise de son emploi du temps	111
Un dispositif pour consolider les mécanismes du contrôle de la distance à l'autre, un cheminement embullé ?	112
<b>V. AU CŒUR DE LA FABRIQUE INDIVIDUELLE DES TRAMES DE MOBILITES : L'ECLAIRAGES DES PRATIQUES HABITANTES.</b>	<b>114</b>
<b>1. Pratiquer autrement les territoires périphériques : cinq profils.</b>	<b>115</b>
1.1. Entre éthique et politique : la figure du « militant »	115
1.2. Composer entre idéal et adaptation aux contraintes : le « pragmatique »	117
1.3. Mettre le territoire à sa portée : « l'économique ».	117
1.4. De la contrainte à la valeur, organiser l'auto-suffisance : le « converti »	118
1.5. Mettre son corps en mouvement : « l'esthétique »	118
<b>2. Les mobilités alternatives en contexte de « linéarité ».</b>	<b>120</b>
2.1. Parier sur les gares	120
2.2. Concilier des contraintes.	128
2.3 L'évènement de vie : la rétractation de l'espace habité	133

<b>3. Les mobilités alternatives en contexte de « continuité ».</b>	<b>136</b>
3.1. Lorsque des valeurs politique ou éthiques préexistent à la pratique.	136
3.2 L'âge : un frein aux alternatives ?	142
3.3. L'âge (2) : le découplage des altermobilités au sein du ménage.	149
3.4 : L'altermobilité comme réponse à la contrainte du mono-équipement.	157
3.5 Le militantisme et ses apparentes contradictions	163
3.6. Les pratiques alternatives en héritages d'une culture urbaine	171
3.7 Des pratiques inscrites dans le cadre d'engagements politiques.	179
3.8 Entre esthétique et contrainte : l'ajustement des pratiques.	186
3.9. Recomposition du ménage et bifurcation des pratiques de mobilité	196
3.10. Trajectoire résidentielle et changement, de la contrainte à l'élaboration d'un nouveau mode de vie.	203

## **VI. MORPHOLOGIES SPATIALES DES « TRAMES DE MOBILITES PUBLIQUES » : LIEUX DE COVOITURAGE ET POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT. 207**

<b>Introduction</b>	<b>207</b>
a. Entre pratiques « sauvages » et « régularisées ».	208
b. Diffusion des mobilités et réseaux	208
c. De nouveaux espaces publics mobiles ?	209
d. Les localisations au cœur d'une réflexion sur le développement urbain sur trois secteurs d'étude.	210
e. Des enquêtes	211

<b>1. Le covoiturage dans les Côtes d'Armor : mise à l'épreuve des dispositifs publics.</b>	<b>213</b>
Introduction	213
a. Les aires communales ou intercommunales.	213
b. Public, privé : des modes en évolution.	215
1.1 Jugon-les-Lacs : le relief comme élément de complexité.	216
1.2. Lanvollon : les effets de la bipolarité commerciale.	219
1.3. Autour de Dinan : entre gestion départementale et mobilités locales.	224
1.4. Les sites de l'urbanisation linéaire : l'exemple de la Route Nationale (RN) 12.	228
a. A proximité de Lamballe.	228
b. La Ville-ès-Lan : un report modal périlleux.	232
c. Yffiniac : au cœur des échangeurs.	233
d. Autour de la commune de Guingamp	236

<b>2. Covoiturage et logiques commerciales : le cas de la Sarthe</b>	<b>239</b>
2.1 Parigné L'Évêque : le hiatus de l'accès aux polarités commerciales.	245
2.2 Sainte-Jamme-Sur-Sarthe : une voie intermédiaire de durabilité du périurbain ?	247
2.3. Changé : une organisation en propre des transport public/privé.	253
2.4. Arnage : le potentiel de l'urbanisation linéaire.	256
2.5. Les Hunaudières : l'impossible durabilité d'une situation de rupture	262
2.6 Ecomoy : l'urbanisation linéaire face à ses choix.	265
2.7. Beaumont-sur-Sarthe : l'inégale dualité des polarités urbaines.	270
2.8. La Suze-sur-Sarthe : le possible levier de l'urbanisme commercial.	277
2.9. La Chartre sur le Loir : les petites gares, pôle d'urbanisation (1) ?	283
2.10 Bresse-sur-Braye : des centralités en concurrence.	285
2.11 La Guierche : les effets multiscalaires de diffusion des mobilités.	287

<b>Conclusion : vers une durabilité des périphéries mobiles ?</b>	<b>288</b>
a. Covoiturage, supermarché : l'enjeu déterminant d'une réflexion sur les centralités.	289
b. Dans les nouvelles centralités : quels déplacements locaux ?	291
c. La dilatation de l'urbanisation des communes périphériques par l'automobile.	291

d. Des nouvelles formes d'urbanisation produites par les décennies automobiles.	292
e. La question des petites gares et haltes.	292
f. Faut-il soutenir systématiquement les lieux de covoiturage ? Entre échangeurs et centres.	293
g. Covoiturage, urbanisation, et aménagement : vers une harmonisation.	294
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>296</b>
<b>VII. ANNEXES</b>	<b>300</b>
a. Liste des acteurs rencontrés (Région Bretagne)	300
b. Grille de questionnement et d'analyse acteurs institutionnels	300
b. Grille d'enquête auprès des usagers	302

## Introduction

Ce rapport final présente les résultats d'une recherche engagée sur les nouvelles pratiques de mobilité alternatives à l'usage exclusif de la voiture particulière, visant, dans un contexte de transformation plus générale de l'espace des périphéries urbaines, à documenter les éventuelles mutations de la mobilité individuelle (c'est-à-dire à dominante de voiture particulière, VP). Notre proposition s'est articulée autour de l'hypothèse d'une émergence de formes nouvelles de mobilités présentant un caractère « public » du fait qu'elles dépassent d'une part leur dimension individualisée liée la VP, d'autre part qu'elles viennent s'ajouter voire se greffer à aux formes de mobilités publiques classiques (transport collectifs). Ce travail a pris forme autour d'une notion fondamentale, celle de trame, considéré sous **quatre angles**.

Le terme y a été exploité d'abord en tant qu'*assemblage*, permettant de restituer les articulations entre différents types de mobilités en évitant une entrée monographique par type de déplacement (pédibus, co-voiturage, transport public). La trame de mobilité publique serait le résultat d'une forme d'enchaînement de différents types de déplacement, strictement conjoncturelle ou plus fondée sur une régularité organisée et objet de choix réflexif, ce dont témoignent déjà plusieurs entretiens réalisés.

Puis, le terme a aussi été considéré en tant qu'*hybride social*, la notion de trame nous ayant permis de dépasser l'opposition entre « public » et « privé », ainsi qu'entre le « collectif » et le « particulier ». Nombre de ces assemblages présentent effectivement un caractère mêlé de ces différents statuts surtout à partir du moment où les pratiques de mobilités sont considérées à partir de leurs auteurs et non plus à partir de leurs infrastructures. C'est le propre des formes de covoiturage que de s'organiser autour d'une voiture particulière privée ; des déplacements individualisés de leur point de départ à celui d'arrivée n'en présentent pas moins un caractère collectif et parfois public (vélo > covoiturage > transport collectif). Plus fondamentalement encore, la notion ainsi considérée voit s'estomper les classiques clivages encore pour une large part pertinents entre les *acteurs de la mobilité* : association, groupement de parent d'élève se transforment en autant « d'autorités organisatrices » en étroite articulation ou en substitution des autres autorités officielles (collectivité territoriales...).

Ensuite, en tant que *cheminement spatial* plutôt qu'additions de modes successifs étanche, la notion de trame ouvre vers les formes de représentations nouvelles du déplacement dépassant sa seule optimisation et en particulier vers les référentiels justifiant de manière redoublée la mobilité. En ce sens, si l'usage de la voiture particulière, autant dans les espaces périphériques que centraux, fait l'objet de formes de justifications moindres de la part de leurs usagers, l'articulation de trames de mobilités publiques peut faire apparaître un chaînage de référentiels.

Enfin, par l'idée des *dispositifs morphologiques* qu'elle permet de dégager, la notion de trame autorise à dépasser l'approche des supports techniques de ces formes de mobilités, pour la resituer dans l'état et l'évolution historicisée des structures morphologiques de territoires « sous condition mobile » et de leurs dynamiques. Elle justifie en ce sens les « portraits de territoires » dont les premiers éléments sont présentés dans ce rapport, identifiant l'ensemble des ressorts, opportunités autant que contraintes façonnant une large part de l'émergence ou de l'impossible émergence de ces mobilités alternatives. Cette lecture-là – et c'est ici une des inflexions de taille de

notre approche, apparaît fondamentale à considérer pour expliciter les conditions de possibilités de formes actuelles de mobilités alternatives ou à soutenir.

Après une présentation des territoires analysés, quatre axes principaux d'analyse structurent ce rapport, déployant chacun à leur manière et sans être autonome les différentes lignes de questionnements : le traitement par les institutions des mobilités alternatives, la fabrique par les individus des trames de mobilités alternatives, et les réalités des pratiques de covoiturage et de pédibus. Ces résultats ne doivent toutefois pas être considérés comme des acquis définitif compte-tenu d'une part de leur caractère non exhaustif et non quantitatif, d'autre part des périphéries considérées, représentatives certes des dynamiques de l'Ouest français, mais qui seraient à mettre au regard des autres situations périphériques en France.

## I. Cadrage problématique

### 1. Dynamique contemporaine des espaces périphériques : une complexification du paysage.

En France, depuis plus de trente ans, les processus de périurbanisation se sont déclinés principalement en suivant une logique radioconcentrique hiérarchisée fortement productrice de mobilités pendulaires. Ce schéma classique, particulièrement valide dans les territoires de l'Ouest, expliquait une croissance continue d'anciens bourgs ruraux devenus de petites villes, reliées à un pôle urbain majeur dont ils restaient étroitement dépendant sur un plan fonctionnel, dessinant ainsi un système de couronnes successives.

Malgré le fait que les *territoires de l'automobilité* ainsi dessinés aient donc vu dominer un système spatial fondé sur l'usage de la voiture particulière, deux différenciations nettes et complémentaires sont progressivement intervenues et se sont accentuées de manière récente :

- tout d'abord, une **différenciation entre « couronnes »**, impliquant d'intégrer une approche plus fine des périphéries urbaines. Si les premières, à nette tendance suburbaine, restent largement desservies par des transports collectifs à fréquence importante voire disposant d'une offre au moins aussi nourrie que celle dont disposent les espaces hyperurbains, en particulier les centre-ville ; les secondes - dans la plupart des cas aussi les plus lointaines - disposent quant à elles d'une offre très faible de transport collectif « classique » (bus, tramway), restant par leur tendance périurbaine le domaine privilégié de la voiture individuelle mais aussi, ce faisant, d'expérimentation nouvelles de formes collectives de mobilité que celle-ci est venue progressivement rendre possible
- par ailleurs, sur cette trame spatiale duale, s'est additionnée la particularité d'un phénomène nouveau souligné par nombre de recherches : d'une part le **renforcement des échanges entre les premières couronnes** à tendance suburbaine et les différents centres dont elles dépendent (tout autant des centre-villes que des nouvelles polarités périphériques de type centres commerciaux et zones d'activités, cf. A. Gasnier) ; d'autre part, l'**accentuation des échanges inter-périphériques** souvent déployés sous le coup d'une décentralisation de l'emploi (Gutiérrez & Garcia-Palomares, 2007), s'affranchissant des dépendances aux centres et, ce faisant, des systèmes classiques de radiales, ouvrant vers des logiques de connexions et d'échange inter-périurbaines, voire plus largement vers une des formes d'autonomisation d'espace périurbains (Rougé, 2009).

Compliquant davantage la donne, le développement segmentaire d'armatures de systèmes de transport en commun a achevé parfois de faire voler en éclat le modèle radioconcentrique : des lignes de transports collectifs ont ainsi été prolongées (ou vont l'être) bien au-delà des premières et secondes couronnes (l'exemple dans l'Ouest de la réouverture de la ligne Nantes-Chateaubriand en tram-train, la réaffectation des lignes TER en Bretagne). Dans ce cadre, et à grande échelle, **l'espace périurbain tend désormais à se structurer à partir d'urbanités linéaires**, autour de centralités secondaires, contribuant à produire des formes de développement axial (Dumont et alii, 2009). Plus localement, les petits centres périurbains s'organisent en quartiers et autour

des équipements et services offerts à la population, dans une dynamique d'urbanisation extensive et plus ponctuellement, de renouvellement urbain, disposant de leur propre système de mobilité.

## **2. Durabilité incertaine des espaces du « troisième type » : entre absence de régulation institutionnelle et nouvelles expériences de mobilité.**

Si la limite externe des aires urbaines tend à se stabiliser, ou du moins ne progresse que très faiblement (Baccaïni, Sémécurbe, 2009), de troisième « couronnes » se dégagent, tel que dans les périphéries des agglomérations de Rennes, ou du Mans. Ces espaces « du troisième type » notamment parce que situés en dehors du périmètre des agglomérations. Leurs habitants travaillent dans l'agglomération-centre ; ces dernières années, c'est sur ces territoires que se cristallisent les croissances démographiques les plus fortes et que les réorganisations seraient les plus lourdes en cas de confirmation du bouleversement de la conjoncture énergétique. Sur ces espaces, les enjeux de « développement durable » y sont plus marqués que dans les premières couronnes et se situent à trois niveaux du fait :

- d'un **usage plus intense de la voiture** transformant les modèles de ville et de par là-même les manières de les nommer (de « la métropole », Ascher, 1995, à « la ville polynucléaire » Rémy & Voyé, 1992 ; etc.). Usage de la voiture qui bien que très documenté dans bon nombre d'études francophones (...) reste encore peu exploité dans le système de mobilité d'une famille, autrement dit dans l'ensemble des déplacements d'une même famille. C'est pourtant à ce niveau d'articulation qu'émergent les formes de déplacements hybrides.
- d'une **difficulté plus grande d'implantation des transports collectifs** (cf. renoncement de certaines agglomérations ou opérateurs de transport public face à des lignes lointaines « peu rentables » ). Résultats qui restent confirmés dans la majorité des études centrées sur le déplacement des jeunes populations, population à la fois plus sensibles et vulnérables.
- d'une **compétence faible à la gestion commune locale** (gouvernance) de la mobilité.

Cette cristallisation d'enjeux forts de durabilité autour d'espace à tension démographique et sociale croissante s'accompagne de l'intensification des mobilités de leurs résidents et de leur diversification ; elle pose, plus qu'ailleurs, de lourdes questions liées à la congestion automobile sur les radiales ou les tangentielles, au maintien des phénomènes d'heure de pointe (Verry, 2009), aux démultiplications des trajets dits « secondaires » (dont aucune des extrémités n'est le domicile), à l'adaptation difficile des transports en commun à la flexibilité horaire et aux trajets multifonctions, à une dépendance à l'auto-mobilité dans certains cas façonnée sous le poids « d'habitus » (Fortin & Desprès, 2008). Enfin, ces espaces du troisième type restent aujourd'hui assez peu explorés sous l'angle des pratiques de mobilités collectives, comme s'ils étaient voués à l'individualité des parcours et à l'hégémonie d'un mode automobile consommateur d'espace et polluant.

## **3. Mobilités embryonnaires : du nouveau, dans les échelles des transports et déplacements.**

Si l'on examine alors précisément ce plan précis du monde périphérique des transports et mobilités, deux mutations récentes et synchrones sont alors repérables.

A l'échelle des proximités et micro-proximités, on note 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, 2007), aux développements des transports en commun à l'échelle d'une communauté de communes. Cet affermissement d'une pluri-mobilité intrapériurbaine est lié pour une part au réaménagement des abords des petites gare, pour une autre aux pratiques de réaménagement des bourgs (ORU...) ainsi qu'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).

Par ailleurs, à l'échelle des moyennes et grande distance, si l'hégémonie de l'automobile ne cesse de se conforter, celle-ci s'est transformée de manière structurelle. Hégémonie, parce que la double motorisation (et plus) des ménages a continué à croître ; la part du budget transport n'a cessé d'augmenter, devenant la seconde part dans le budget des ménages en France, devant l'alimentation et après le logement. Certains travaux (Berger, 1999 ; Coutard, 2001, *Le Breton*, 2008) montrent que la part cumulée des budgets logements + transports s'accroît de manière tendancielle à mesure que les ménages sont éloignés des centres urbains. Des explorations expérimentales (commande publique réalisée dans le cadre d'un master rennais, ACT) ont confirmé, à partir de l'analyse des budgets transports des ménages actifs périurbains des agglomérations de Laval et de Saint-Malo, le fait que certains ménages accédants résidants loin de leur emploi cumulent des budgets logement + transport qui dépassent 50% de leurs revenus.

Mais, **transformation structurelle de l'automobile**, parce que, de manière informelle et tout aussi croissante, ces espaces ont vu se développer l'organisation de co-voiturage, produisant des mobilités de type semi-collectif, de pratiques « alternatives » dans la mesure où elles échappent au modèle de l'utilisateur-propriétaire d'un véhicule particulier et usager exclusif de celui-ci. Un nouveau rapport s'institue à la voiture et à l'intérieur de la voiture. Dynamique singulière qui invite à questionner les moteurs de ces logiques sociales et la création de mise en lien choisie au cours de la mobilité, à laquelle s'ajoute la conjonction des deux types d'échelles distinguées : certaines pratiques nouvelles de mobilités s'agencent dans l'articulation à la fois des échelles de l'hyperproximité (pedibus, mobilités douces) et des moyennes distances (covoiturage) Enfin, parce que les opérateurs privés, non seulement les entreprises mais aussi les constructeurs eux-mêmes (Renault...) intègrent désormais au stade de la conception, des plans de production et des plan de mobilité cette transformation des usages.

#### **4. Changement de modèles : rupture, inflexion ou bifurcation ?**

A partir de ces deux tendances repérées et validées, le changement de modèle qui semble se profiler et s'affirmer ne consiste pas seulement dans une rupture par rapport au tout automobile dans le périurbain, mais aussi, et c'est ce qui peut constituer l'intérêt de la recherche que nous proposons, dans **un modèle qui dépasse les réponses classiques des institutions** (organisation radioconcentrique du réseau de Transport Collectif) au profit de « modes alternatifs », dont l'initiative peut dépendre de la

mobilisation des ménages. A un modèle caractérisé par des déplacements vers la ville centre pour l'emploi et les services, et des déplacements dans la proximité du domicile, s'est substitué un modèle plus complexe et plus distribué (tel que, en Bretagne, sur l'axe rennes/St Malo), où les gisements de croissance de déplacements se sont surtout faits entre périphéries (rapport DRE PACA/LGV), ce qui rend les réponses des politiques de transports classiques plus incertaines (Orfeuill, 2005).

Certes, des politiques de gestion locale des mobilités émergent dans les communes dépassant un certain seuil démographique et dans des chefs-lieux bien équipés attractifs pour les populations alentours (Thébert, 2007). Mais du fait de ces nouvelles échelles de la mobilité, les réponses « classiques » du type transports en commun (train, bus) ne peuvent suffire, alors qu'émergent des pratiques, plus ou moins structurées, échappant pour une part à l'initiative des pouvoirs publics, de déplacements alternatifs (covoiturage, qui constitue aussi un mode de transports en commun, modes doux, etc.) Serions-nous pour autant entrés dans une période de rupture ? Certains signaux faibles apparaissent en ce sens, remettant en question le tout automobile, notamment dans le périurbain où ce mode reste dominant. Plusieurs raisons expliquent cette inflexion :

- d'une part, les **hausse successive des coûts du carburant**, la part croissante du budget transport mais aussi la réelle prise de conscience écologique ont amené les ménages à modifier leurs comportements et notamment à rationaliser leurs déplacements
- d'autre part, les **politiques de transports et de planification** des collectivités publiques locales (à travers SCOT, PLH, PDU...), des autres collectivités territoriales (Région, Département), etc. ;
- enfin, une **prise de conscience**, également, qui est le fait des acteurs économiques qui se rendent compte que l'étalement urbain va à l'encontre de la compétitivité des agglomérations, l'intérêt des grandes entreprises étant de faciliter les déplacements de leurs salariés (mise en œuvre de PDE...).

Certes, si la voiture particulière semble disposer de beaux jours devant elle dans le périurbain, a fortiori si la tendance aux véhicules propres se confirme, un autre signe de rupture observé et pas moins fondamental tient à la **transformation même de sa valeur d'usage** et, donc, des représentations dont elle est l'objet voyant désormais davantage dominer parfois sa valeur d'usage (auto-partage, voiture en libre service, parc en location dans les entreprises, covoiturage...) plus que son statut (manifestation de la propriété individuelle). Cette valeur d'usage est d'autant plus exacerbée que dans le cas l'auto-partage par exemple, les usagers ne sont pas des « autophobes » mais des utilisateurs inscrits dans un rapport à la mobilité polymorphe et où se généraliserait la multimodalité (Lannoy, 2007).

Cette probable bifurcation de modèle renforce l'aspiration au développement durable qu'elle contient en germe : l'enjeu dans ces espaces périurbains-là, n'y est pas de renoncer à l'usage automobile, mais de développer, renforcer, soutenir des alternatives qui puissent alléger le budget automobile et amener notamment les ménages à se passer d'une seconde (ou troisième) voiture.

Il s'agit donc pour nous de conduire dans cette recherche ciblant ces **mutations des formes de mobilités jusque-là individuelles dans les périphéries urbaines**, en la fondant sur l'hypothèse des trames de mobilités publiques avec un véritable souci attendu de

documentation de ces formes émergentes de pratiques de mobilité, encore assez méconnues et peu évaluées de manière synthétique sur les territoires concernés

Notre recherche s'est donc intéressée aux nouvelles dynamiques de structuration de l'espace par les pratiques habitantes, mettant fondamentalement en rapport l'urbanisme et les mobilités.

## 5. Trois termes pour une hypothèse.

L'hypothèse fondatrice de recherche affirmant l'émergence de nouvelles formes de mobilité collective, s'est articulé autour de trois termes décisifs.

« Mobilités alternatives » :

Les espaces périurbains sont-ils réellement des laboratoires des pratiques de mobilités « nouvelles » et alternatives à l'automobile ? L'enjeu de notre réflexion est d'évaluer les différentes expériences de mobilités « alternatives » dans le sens où elles ne sont ni exclusivement celles de la voiture particulière ni exclusivement celles d'un transport en commun (mono-mobilités). Le terme de « mobilité alternative » vise à donner toute sa mesure aux modes de déplacements alternatifs, c'est-à-dire entre la voiture et le transport en commun, ou à leur articulation (deux roues, voiture partagée, covoiturage, etc.). Jusque là, ces mobilités sont restées très segmentées, isolées : le « tout-voiture » ou le « tout-TC » (plus rare). Et la nouveauté dont nous posons l'hypothèse est moins celle de « nouvelles mobilités » (ou altermobilités) que **l'apparition de réarticulations** des mobilités existantes, la remise au goût du jour d'ancien mode (marche à pieds...). Tous ces modes connaissent donc eux-mêmes une hybridité croissante : mode doux (pied, vélo, roller) / mode collectif / mode semi-collectif (co-voiturage, autopartage, taxi collectif, transport à la demande TAD...). Cette hybridité paraît d'autant plus pertinente qu'elle s'inscrit dans un système de déplacements et non dans la mobilité simple. Que la mobilité ne s'entendrait plus seulement comme un ensemble de flux massifs mais davantage comme une « diversité de microflux correspondant à des systèmes de contraintes, à des attentes et à des objectifs très différents » (Bourdin, 2007, p.35). Flux et mouvements dans la ville qui dérivent d'un processus d'individuation où la présence de groupes, du collectif deviendrait un moteur fort de dérivation des mobilités. Comme le suggère Jean Rémy (2007), le groupe aurait une fonction de médiation dans les projets et activités des individus. Néanmoins, on pourrait faire l'hypothèse que dans le cas de mobilités pour une part engageantes individuellement et collectivement (comme celles des déplacements doux), où l'exposition aux autres reste plus subie que choisie, l'implication et le choix de certaines formes de mobilité serait davantage facilitée dans les groupes dits secondaires (groupes où les liens affectifs et sociaux sont moins forts) que dans les groupes plus impliquants, les groupes dits primaires. D'où l'exigence d'une saisie par les pratiques qui ne se limite pas au mode, tel que l'illustre le cas des pédibus qui s'appuie sur le mode marche à pied, la pratique consiste en un ramassage des scolaires sur une ligne de trajet pré définie pour l'accompagnement par des adultes (parents, grands-parents, voisins...) jusqu'à l'école maternelle ou primaire mais s'étend aux processus psycho-sociaux et aux formes engageantes de comportements qu'ils suggèrent.

« *Trames de mobilités* »

Par « trame », ce terme à la définition volontairement polysémique et ouverte, nous souhaitons aller au-delà de la seule description des infrastructures et systèmes de déplacement, en incluant avec celles-ci les différentes pratiques soit d'ordre strictement social soit également d'ordre institutionnel, qui les articulent. Au-delà du « réseau », les trames sont indissociables des pratiques qui les constituent ; elles constituent des **composites hybrides de structures et dispositifs techniques et sociaux, réglementaires, d'usages, de représentations, de vécus, de stratégies.**

L'intérêt exploratoire du terme, dont nous considérons que dans sa polysémie réside une de ses réelles portées heuristiques, est qu'il permet notamment :

- de restituer le statut encore incertain de processus en cours de constitution (« restituer *ce qui se trame* »)
- d'examiner par le biais en particulier des stratégies ou tactiques de déplacement engagées par les individus (ménages, acteurs sociaux) les articulations de modes de déplacement et non uniquement de se cantonner à un seul mode de transport, d'articuler des modes en posant hypothèse de construction d'une autonomie publique plus que collective.
- d'être clairement porté par une perspective de développement durable (dépasser l'isolement, privilégier l'**analyse des formes collaboratives en jachère**, rejoignant les incitations du PREDIT quant aux techniques embarquées de gestion multiple des mobilités, visant à établir des programmes de mobilité durable. Elle vise ce faisant à interpeller les institutions et partenaires économiques sur des systèmes et logiques sociales émergentes, sur ces « *pratiques soutenables* » face auxquelles elles restent encore trop réfractaires.

#### « Publiques »

Notre hypothèse de recherche se complète par l'idée que les transformations intervenant dans la mobilité des espaces périurbains dépassent leurs seuls versants fonctionnels pour affecter plus profondément le rapport à l'espace, aux autres et à soi qu'implique le déplacement. Les **formes collectives de mobilités exposent au regard, au partage** – elle sont dès lors publiques : qu'est-on prêt à accepter ? De quelle part de « soi » rendue jusque là possible par la détention exclusive d'un véhicule est-on prêt à se départir ? L'usage des guillemets pour « publiques » signifie que cette exposition ne confère pas pour autant un statut public aux mobilités, bien au contraire puisque celles-ci restent encore souvent aux marges des institutions, et, plus encore, que cette « publicité » impliquée par la mobilité est parfois portée par les acteurs privés qui l'incluent dans leurs nouvelles stratégies (Plan de Déplacement d'Entreprise).

## II. Des territoires de référence.

Les territoires de référence retenus sont ceux des périphéries des agglomérations du Mans et de Rennes.

Nous avons opté et maintenu une perspective visant à éviter la comparaison entre agglomérations ainsi que la dissociation entre « pratiques » et « institutions », à partir d'une lecture spatiale des formes émergentes de mobilités articulées sous trois niveaux que nous rappelons :

- les « **contiguités** », à l'intérieur des premières couronnes, des territoires dont les centres sont desservis par un transport en commun type bus, organisé à l'échelle de l'auréole de la ville centre. Une offre publique y existe, dont il y aurait d'ailleurs lieu d'observer les tracés : la plupart des Transports en Commun convergent vers la ville centre, ouvrant la question des offres ciblant les liens entre centres (mouvements circulaires)
- les « **linéarités** », second type d'espaces s'articulant autour des armatures de chemins de fer, sur lesquels l'incitation à l'usage des Transports en Commun y est renforcée par une politique de développement du rythme de desserte. Ces territoires cristallisent les questions liées à la diffusion, en particulier l'organisation des relais à partir des haltes ferroviaires et des pratiques de relais "doux"- vélo.
- les « **ruptures** », territoires situés « hors cadre Transports en Commun » et correspondant aux communes hors territoire métropolitain : non desservis par le train et peu par les cars ou bus, clairement concernés par le covoiturage voire les pédibus.

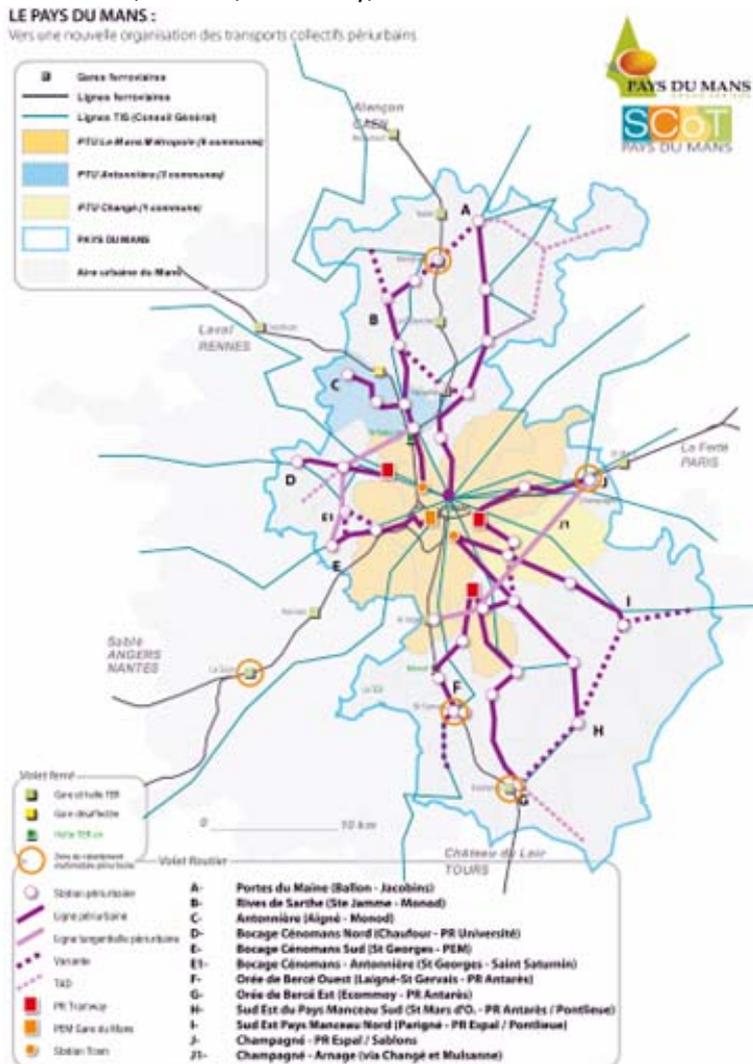
Le choix consistant à distinguer ces trois ordres permettrait notamment mieux d'étudier l'articulation entre l'offre de transport d'une part, les usages et les stratégies des habitants de l'autre, en montrant le double jeu des contraintes et des ressources que recèlent les espaces comme les acteurs sociaux. Pour chacune des parties de ce rapport de recherche, les caractéristiques des différents territoires, lorsqu'ils ne sont pas communs, seront précisées.

### 1. Le pays du Mans, un territoire suburbain en démarche prospective « intermobile »

Notre présentation des espaces périphériques de l'agglomération du Mans croise une première analyse des dispositifs existants sur ce territoire en matière d'alternatives à la voiture particulière. Ces formes alternatives y sont en effet très en décalage par rapport à des régions « avancées » comme la Bretagne ou la partie sud des Pays de la Loire beaucoup plus engagées depuis quelques années. Or actuellement, une nouvelle offre est en cours d'émergence sur l'agglomération du Mans ; l'occasion est donc particulièrement intéressante d'observer à la fois ces pratiques et les dispositifs institutionnels en condition de « démarrage » et de diffusion. A cet instantané de l'enquête, trois types d'alternatives à la voiture individuelle sont identifiées, à savoir les liaisons de transports collectifs périurbaines, le covoiturage, le pédibus.

#### a. Des liaisons de transports collectifs périurbaines

L'offre de mobilités alternatives telle qu'elle est mise en place et portée notamment par le Pays du Mans, est envisagée dans une approche prospective ; elle se veut multiple et se construirait à partir d'une offre existante, telle que le train, le Tis, le Tram et le bus. En effet, le Pays du Mans dans le cadre de son SCOT, propose une mise en place de lignes de transports collectif périurbaines et envisage la création de cinq zones multimodales dites zones de rabattement, à : Montbizot, au Nord, Champagné, à l'Est, Saint Gervais, Sud Est, Ecommoy, au Sud Est et La Suze sur Sarthe, au Sud Ouest.



Carte Le Pays du Mans : « vers une nouvelle organisation des transports collectifs périurbains »

Ces zones de rabattement constitueraient la jonction entre les voies ferrées existantes comprenant les gares et les haltes TER. Une gare désaffectée (La Milesse) est à l'étude d'une ouverture de transports ou de zones modales. Ainsi, la création de dix lignes de transports collectifs (lignes périurbaines en violet) est envisagée. Elles peuvent faire la jonction entre les lignes Tis, les lignes Tram. Deux lignes tangentielles sont également à l'étude. En avril, date de l'entretien avec le responsable du Pays du Mans, les élus devaient travailler la structuration juridique à mettre en place et le montage économique, mode de financement des lignes périurbaines. Il est imaginé par ex, un prélèvement de 9% sur les entreprises de plus de 9 salariés. D'autres points sont encore à l'étude comme les règlements de coordination des offres de transports, l'élaboration d'un ticket unique. Un autre entretien sera réalisé.

## **b. Les sites de covoiturage, une émergence d'origine institutionnelle.**

Sur ce territoire, un mode d'alternatives en émergence, l'idée de covoiturage est issue de plusieurs formes d'émergence institutionnelle. On y verra probablement l'effet combiné d'un contexte de croissance des prix du carburant mais aussi lié à la prise de conscience d'une nécessaire disposition de formes organisées alternatives pour faire face à des événements tels que les effets des blocages de dépôts de carburants. Cette émergence est liée :

- à des « remontées de terrains » (*bottom up*) issue du milieu rural, via les conseillers généraux, notamment la présidente de la commission environnement et développement durable.

- à des débats publics territorialisés qui ont eu lieu sous la forme de trois réunions publiques préparatoires à l'Agenda 21 (Pays du Mans, Vallée du Loir, Haute Sarthe) : un constat fait l'unanimité : « Il devient difficile de se déplacer en milieu rural ».

- à des remontées des entreprises de Saint Calais, Mamers situées en périphéries du département. Dans ce cadre, un autre constat est fait : les conjoints des travailleurs sur le Mans, travaillent dans des villes hors du département.

A partir de ces constats, un poste Chargé de mission Développement Durable a été créé en 2008.

Dans la volonté de créer des liaisons de covoiturage interdépartementales, il est fait appel au prestataire « Roulez malin », celui-ci ayant mis en place des plates formes numériques sur les départements voisins.

Les moyens de communication sont classiques : Communication grand public, achat d'espace presse, flyers, kit de communication en mairie, kit de communication aux entreprises. Un effort particulier s'est effectué envers les entreprises, en collaboration avec le Medef et la préfecture, dans le cadre de la semaine de la sécurité routière. Les entreprises restent toujours le vecteur principal de communication. Cependant, le Conseil Général utilise aussi ses événementiels invitant les spectateurs ou les participants à covoiturer (24 du Mans, Événements à l'Abbaye de l'Epau, Événements sportifs...).

L'ensemble est conforté par une politique volontariste du maire du Mans qui se résume en cette phrase « *Ne facilitons pas la circulation des voitures en centre ville* », « *Pas de fluidité automobile* ».

L'offre covoiturage du Conseil Général est minime. Elle se résume en la mise en place d'un site recensant l'offre et la demande et la mise en place de parkings par l'établissement d'une convention de partenariat avec les 18 parkings de Super U, soit 300 places de parkings au total. Elle est minime car il n'y a pas de volontés de la développer plus en amont, étant donné que les lignes Tis (Transports Interurbains Sarthois) le plus souvent utilisés par des collégiens ou des lycéens par défaut, doivent être amortis. Il est craint que le covoiturage fasse concurrence aux lignes TIS.

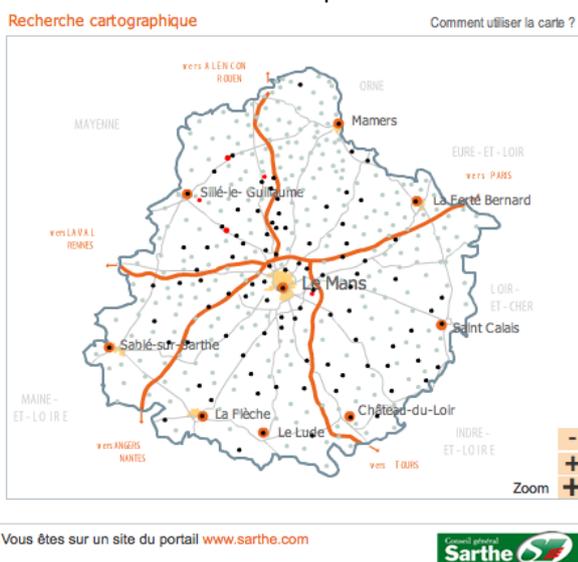
Il est adopté comme principe de créer un parking de covoiturage lors de travaux de voirie. Ainsi, c'est à la réfection d'un sens giratoire dans le périurbain Est du Mans (Le Breil sur Mérisse), que le premier parking covoiturage fut créé. S'adaptant à la demande et aux initiatives des usagers de la route, des points de co-voitages spontanés ou sauvages sont identifiés par le service des routes. Les données ne sont pas encore transmises au chargé de mission.

## Les 10 trajets les plus consultés

1108	Sargé - Champagné
1093	Pontvallain - Le Mans
1042	Champagné - Clermont
1041	Clermont - Champagné
1027	Courdemanche - Le Mans
1011	Conlie - Le Mans
1008	Le Mans - Pontvallain
1007	La Flèche - Château-Gontier
998	Teillé - Le Mans
993	St Jean D'Assé - Le Mans

A partir des statistiques relevées par le service informatique sur la pratique covoiturage internautes, Il apparaît deux types de lignes covoiturations

- Une ligne de covoiturage **périurbaine/Centre**. La destination du Mans est citée 5 fois avec des points de départ différents, à savoir : Pontvallain, Courdemanche, Conlie, Teillé, Saint Jean d'Assé. Les deux dernières communes se situent sur le Pays du Mans, près de la zone de rabattement envisagée.
- Une ligne de covoiturage **périurbaine/périurbaine**. Plusieurs lignes périurbaines/périurbaines apparaissent et ne correspondent pas aux zones de rabattement ciblées par le Scot du Pays du Mans, telle que : Sargé/champagné, Champagné/Clermont (Aller et retour), La Flèche/Chateau Gontier (Aller) Ligne interdépartementale (Sarthe/Mayenne). La ligne Conlie/Le Mans étant citée plusieurs fois, nous avons déposé une demande de contact en vue de repérer et mobiliser des covoiturants pour entretien.



D'après cette carte, les points noirs indiquent les communes ayant fait l'objet d'une offre ou d'une demande déposée sur le site.

### Carte de répartition.

Au total, sur 1056 trajets déposés, 849 sont réguliers ou actifs (80%) dont 203 fois en tant que passager et 646 fois en tant que conducteurs. Tout cela semble indiquer un fonctionnement performant de la plate-forme.

## 2. Le contexte des territoires périphérique rennais : une croissance accrue de la demande de mobilité.

### a. Trois niveaux de territoires et de collectivités

Dans le cas des territoires périphériques de Rennes, les acteurs institutionnels ciblés relèvent de **trois niveaux de territoires et de collectivités** (la liste des entretiens réalisés entre août et octobre 2010 est fournie en dernière partie du rapport)

- La région et le département (Bretagne ; Ille-et-Vilaine)
- L'agglomération (Rennes Métropole)
- Les communes (Mordelles ; Le Rheu ; L'Hermitage d'une part ; Montreuil-sur-Ille d'autre part ; l'ancien maire de la commune de Chantepie a également répondu à nos questions dans le cadre d'un entretien plus large portant sur les solidarités intercommunales).

Les communes ont été choisies en fonction de la présence d'un équipement collectif de transport structurant (lignes de Transports Collectifs urbains et/ou gare ferroviaire desservie par une ligne urbaine) et /ou de la réalisation de piste cyclable intercommunale (Le Rheu vers Mordelles et vers l'Hermitage). Les trois premières communes (Le Rheu, Mordelles et l'Hermitage) sont situées dans une première couronne périurbaine, entre 10 et 15 km à l'Ouest de Rennes, tandis que Montreuil-sur-Ille est plus éloignée, dans une deuxième couronne périurbaine (hors Rennes Métropole) au nord à 30 km de Rennes (cf. carte 1). Toutes ces communes, de taille inégale mais en croissance démographique soutenue, font face à une demande de mobilités accrue à toutes les échelles, et à des réflexions de restructuration et d'adaptation de leurs tissus urbains aux nouveaux enjeux.

### b. Espaces et stratégies du Conseil Général.

Par ailleurs, le Conseil général a mis en place une **centrale de mobilité** qui répertorie

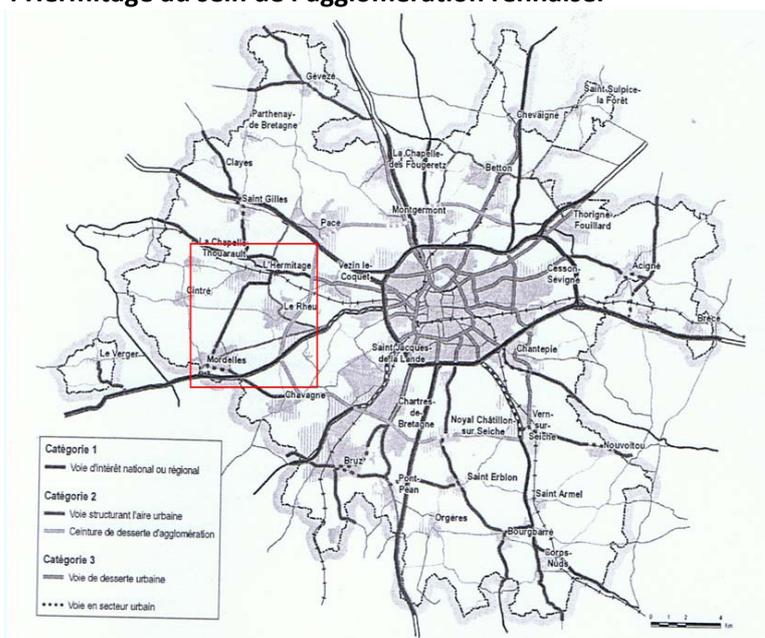
- l'ensemble des lignes de Cars du département (Ille et Noo - à la fois site d'information et de réservation)
- les différents services de TAD mis en place par les Communautés de communes (lignes virtuelles ou régulières)
- les aires de covoiturage existantes (*pas de connaissance précise des liens entre la centrale de mobilité et l'association Covoiturage +*).

**Tableau 1 – Présentation des communes périurbaines enquêtées – agglomération rennaise**

	Transports Collectifs urbain	gare ferroviaire « urbaine »	piste cyclable intercommunale	Population totale INSEE (2007)
<i>Rennes Métropole</i>				

Mordelles	x		x	6928 hab
Le Rheu	x		x	7423 hab
L'Hermitage	x	x	x	3799 hab
<i>Hors Rennes Métropole</i>				
Montreuil-sur-Ille		x		1957 hab

**Carte 1 - Localisation des communes périurbaines du Rheu, de Mordelles et de l'Hermitage au sein de l'agglomération rennaise.**



Source : Rennes Métropole et le développement des alternatives à la voiture, Commission Mobilités-Transports, 1er juillet 2008, 54 p.

### III. Dynamiques institutionnelles : un regard contrasté

Ce premier axe s'attache aux enquêtes réalisées auprès des **acteurs institutionnels** de la gestion des déplacements. Elles se placent en complémentarité avec les enquêtes réalisées auprès des usagers et initiateurs de mobilités semi-collectives. Ces dernières ont partiellement démarré, et s'intéressent à des usagers déjà impliqués dans des pratiques de déplacements alternatives et dans des collectifs / groupes consultatifs ou militants.

**Sur le plan de la méthodologie**, une série d'entretiens a été réalisée avec les élus des différentes communes, les responsables de leurs services communaux de transport, ainsi que des Conseil Régionaux et départementaux des trois départements enquêtés (Sartre, Côte d'Armor, Ile et Vilaine). Ces services assurent des missions variées suivant les institutions : service transport, délégués aux mobilités douces...

Les questions qui ont été abordées étaient les suivantes :

- Les constats, diagnostics à partir desquels les orientations sont définies.
- Les déclinaisons opérationnelles des politiques : actions mises en oeuvre, projets... - référentiels d'action publique sous-tendant ces orientations.
- Les fondements et valeurs au nom desquels sont définies les orientations (performance technique ? Rentabilité, équité sociale, environnement ?)
- Les représentations (prospectives) de l'urbain (technique + Cité) à partir desquelles sont pensées les mobilités/les déplacements.
- Les modes d'élaboration des politiques : coordinations internes et externes.
- Les liens entre politiques déplacements et autres politiques sectorielles (urbanisme, habitat, DD...) : lieux et instances, procédures/processus.
- Les liens entre institutions / compétences (lieux, instances...).
- La perception (et association) des pratiques des usagers.
- Les outils ou non existant de repérage, l'association des usagers à l'élaboration de ces politiques publiques.
- L'impact des pratiques et/ou les dispositifs d'aménagement (infrastructures...) sur les conditions d'évolution du cadre urbain (nouvelles centralités, émergence de services associés...).

Support de ces entretiens semi-directifs, la grille de questionnement (fournie en annexe 2) reprend donc quatre grandes entrées problématiques :

1. Les orientations de la politique publique de déplacements de la collectivité
2. Les modes d'élaboration de cette politique, en terme de coordinations internes et externes
3. Les politiques publiques et les pratiques des usagers
4. Les recompositions urbaines liées à ces pratiques et aux dispositifs de déplacements

#### **1. Entre identification de besoins et expression de demandes : un rapport malaisé des politiques publiques aux usagers.**

Un premier enseignement peut être tiré. Cette entrée a été celle sur laquelle les élus et techniciens territoriaux et locaux ont été les moins diserts. Il s'avère que les gestionnaires locaux dans les communes périphériques rencontrent de **grandes difficultés à quantifier et à qualifier les pratiques de déplacement** des administrés, en dehors de leurs propres observations de terrain. Les terminus de lignes urbaines sont le lieu de rabattement de navetteurs résidant hors agglomération, mais cela n'a pas été mesuré systématiquement. Le vélo est très utilisé dans la commune, y compris sur des voiries non adaptées, mais on ne dispose pas d'une vision complète des pratiquants de vélo ni de diagnostic spatialisé de dangerosité (commune de Mordelles, M. Nouvel). A l'échelle de l'agglomération, les élus disposent de l'enquête ménages déplacements ; le Vice Président au développement durable (M. Poirier) estime ainsi qu'il s'agit d'un outil de connaissance essentiel des déplacements, mais s'en remet à sa propre expérience de déplacement au quotidien (vélo, Transports Collectifs, automobile) pour formuler une réflexion sur les motifs des pratiques de déplacement (adaptation du mode à la distance à parcourir par exemple).

Puis, deuxième aspect, c'est à l'échelle des **communautés de communes** que **l'identification des besoins** en termes de mobilités semble la plus forte. Ainsi, si les lignes de Transports Collectifs organisées à l'échelle des grands territoires (car, train) se réorganisent pour des performances accrues en termes de vitesse, charge aux territoires locaux d'organiser le maillage de leur territoire. On voit ainsi des territoires intercommunaux initier des **études déplacements** afin de créer les **conditions d'un développement du territoire équitable au regard des mobilités**. Sur la base des diagnostics élaborés, des offres alternatives – conçues dans une logique **expérimentale** – doivent être testées. Mais ces solutions soulèvent de grandes interrogations : les communautés de communes ne sont pas nécessairement outillées pour de tels services ; quels seront en outre les **impacts de cette offre sur une demande pressentie**, et surtout, quelle est **la pérennité** de cette offre, compte tenu de l'incertitude pesant sur les financements (aujourd'hui assurés, mais pour combien de temps, par le biais notamment des contrats de territoire). Ainsi, les services de mobilité qui se développent à cette échelle sont généralement ciblés sur des publics ou des problématiques particulières (jeunes, publics en insertion, personnes âgées...), pour des besoins plus faciles à cerner.

Par ailleurs, si l'identification des besoins reste complexe, on voit par contre des **démarches se construire avec les habitants** autour de projets spécifiques (élaborer un cadre de référence type plan vélo ou schéma directeur modes doux... ; penser l'aménagement d'un nouveau quartier en y intégrant l'organisation des mobilités). L'enjeu étant d'intégrer la question des **usages** dans ces projets. Mais toutes les communes n'ont pas la même capacité à interroger leurs conceptions et pratiques de gouvernance locale. Ainsi, certaines (*Montreuil*) éprouvent de réelles difficultés à intégrer une contribution d'habitants (usagers) dans leurs politiques d'aménagement, d'urbanisme ou de développement. Elles éprouvent de réelles difficultés face à des associations qui s'invitent à la table des débats pour impulser une réflexion plus transversale des projets d'urbanisation par ex. et penser leurs impacts à la fois : sur les aspects fonctionnels (déplacements, stationnements...), mais aussi sociaux (penser le vivre ensemble sur un territoire en mutation).

Soulignons qu'il s'agit là d'une question en cours de « prospection », explorée dans le cas de deux communes, avec deux approches différentes et qui sera remise en perspective avec les autres volets de la recherche : processus d'élaboration des Pédibus,

aménagement des aires de co-voiturage... L'objectif étant de voir comment les alternatives viennent interroger/bousculer les communes dans leurs conduites ordinaires de projets. Est-ce qu'elles créent un cadre propice à l'émergence de ces pratiques, est-ce que leurs projets viennent réguler, organiser des pratiques constatées ?

**D'autre part, elles se structurent également comme l'expression de demandes** tel que l'illustre l'exemple de réalisation du Schéma Vélo – Rennes Métropole).

Dans ce cadre, les pistes cyclables financées doivent être inscrites au Schéma Vélo. Plusieurs critères ont présidé aux choix des pistes du Schéma Directeur (SD). Un diagnostic territorial : l'attractivité potentielle de la ligne. Cette attractivité renvoie à l'existence de « pôles générateurs » de déplacements sur l'une des 2 communes reliées du fait de la présence d'équipements (sportifs, culturels, d'enseignement) structurants, de manifestations (type marché..), ou de pôles d'emplois. En second lieu, l'évaluation de la distance entre communes, avec un seuil de 2 kms pour les lignes de rabattement et de 5 kms pour les lignes utilitaires (distance domicile/travail). Ainsi Pacé/Gevézé a été considéré comme une distance trop grande. Enfin, le schéma s'appuie sur un recueil des demandes des communes.

Les **demandes** des communes postérieures au Schéma Directeur peuvent être examinées. Il semble alors que les communes doivent montrer l'émergence de nouvelles pratiques non identifiées au moment de l'élaboration du SD. Des demandes peuvent être formulées directement par des usagers (par exemple à l'occasion de l'élaboration d'un **PDE** – PDE qui bénéficient d'un accompagnement de Rennes métropole).

Par exemple, concernant le PDE engagé sur zone St Sulpice Cesson, les salariés ont demandé la réalisation d'une liaison Acigné/Thoriné./ Cesson. « *Quand on organise les forums dans le cadre des PDE, qui sont des occasions pour les salariés de rencontrer des AOT, il y a visiblement une demande* ».

Le SD comprend également la définition de stationnements sécurisés aux différents points d'échanges intermodaux (arrêts bus, stations de métro, gares et haltes ferroviaires en lien avec le TER).

Au total, 66 sites sont concernés : 48 aux abords station bus, 6 aux abords métro et 12 aux abords TER. Trois types de parcs peuvent être conçus : des parcs individuels fermés, des parcs collectifs fermés, et des parcs collectifs ouverts.

De même, les **démarches PDE** permettent d'exprimer des demandes concernant l'installation de parcs vélos sécurisés et abrités au niveau des entreprises. Ces demandes exprimées confortent l'hypothèse que potentiellement, la demande existe sur l'espace public. Des visites extérieures (Lille, Angers, Fribourg) constituent des retours d'expériences à partir desquelles sont étudiés l'installation de nouveaux parcs vélos.

Sans évaluer avec certitude l'état de la demande, Rennes Métropole travaille dans une **logique d'expérimentation** à partir d'un besoin pressenti. (ex. installation d'un parc vélo sécurisé à St Grégoire à proximité de la station bus).

Les différentes sources d'appréhension de la demande, supports d'évolution de l'offre de Transports Collectifs pour Rennes Métropole sont :

- La **billettique**. Un nouveau système prévu en 2011 permettra de savoir où montent les gens.
- Les remontées de l'**exploitant** (service marketing, conducteurs)\*
- L'interrogation des **communes** (qui font remonter les demandes des habitants) lors de la commission transports en septembre

- Les courriers et **réclamations** en direct
- Les enquêtes : déplacements/ménages (permet de révéler des manques du fait de la prise en compte de tous les modes). Enquête origine/destination 480 000 enquêtes, coût 800 K€ (permet de connaître les modes avant et après bus). Exploitation lourde.

## 2. Les référentiels des politiques publiques, de réels leviers ?

Notre seconde ligne de réflexion porte sur les référentiels de l'action publique ; elle vise en particulier à examiner ce qui concrètement se déploie ou non à partir de chacun d'eux. Or, en terme d'*orientations de la politique publique*, trois observations peuvent être faites.

En premier lieu, les référentiels mobilisés dans les discours des institutionnels interrogés relèvent de l'équité territoriale et sociale. Ce discours est notamment porté par le binôme du service Transports du Conseil régional (M. Lahellec, M. Girard) pour des échelles d'aménagement et de déplacement interurbaines (enjeu de la tarification combinée et du financement du service ; desserte de la Bretagne occidentale). L'enjeu environnemental est sous-jacent, il n'est souvent explicité, peut-être relève-t-il d'une évidence. L' élu au DD de Rennes Métropole invoque le Plan Climat territorial de la Ville de Rennes, les élus locaux et régionaux souhaitent le développement des mobilités « douces » (donc non polluantes). L'outil Agenda 21 (de la région) n'est pas invoqué.

En revanche, les élus et techniciens soulignent la difficulté de répondre à des demandes individuelles et remettent en cause l'urbanisation diffuse. Tous prônent la continuité et la densité de l'urbanisation comme condition de la gestion des déplacements, locaux comme intercommunaux. Très rapidement donc, la question de l'urbanisme et des formes urbaines est posée par nos interlocuteurs. Les communes ne peuvent prendre à leur charge par des Transports Collectifs les conséquences d'une implantation résidentielle dispersée, et donc de choix de localisation résidentielle en dehors des bourgs-centre déjà desservis (élu de la commune de Mordelles, M. Morin).

**Réinventer la Cité.** La conception d'un plan vélo est d'abord envisagée à l'échelle de la commune dans une vision endogène du territoire et des pratiques des habitants. Il s'agit de renforcer la place des « modes doux » pour les déplacements quotidiens ou de loisirs entre quartiers et équipements, entre quartiers et centre bourg.. et participer ainsi à renforcer une « qualité de vie résidentielle ». Ces réflexions– engagées avec des habitants/citoyens/usagers – visent à revisiter la question des mobilités quotidiennes, à anticiper et induire de nouvelles pratiques de déplacements dans un territoire en mutation. Il s'agit à la fois d'aménager les dispositifs techniques propices aux mobilités douces dans l'existant, mais aussi d'intégrer les mobilités alternatives dans les opérations d'urbanisme à venir. Comment réinventer de nouvelles façons de vivre le territoire communal, rendre possible le développement de la commune en limitant les impacts (nuisances, désordres, ...). Comment, à travers la transformation de la Ville (comme dimension technique et spatiale de l'urbain), réinventer la Cité (dimension sociale). Ainsi, le cadre matériel pris comme support de pratiques sociales, est porté (*de manière plus ou moins formalisé*) par un idéal du vivre ensemble (non conflictuel, de proximité propice aux rencontres, au lien social...)

Peuvent alors réémerger ou se réinventer des modèles /utopies urbaines (cité jardin...), qui dépassent le stricte cadre des réalités et contraintes fonctionnelles.

La présence d'une gare dans un territoire périurbain comme Montreuil peut également impacter la dimension sociologique de la commune. Ainsi, pour la première adjointe, la commune accueillait traditionnellement des ménages populaires, du fait de la présence historique d'une usine, ayant employé jusqu'à 300 personnes. « La commune a ainsi toujours eu une attention particulière à ces problématiques. » L'évolution des pratiques de mobilité relève (selon l'élue) plus d'une obligation contrainte (financière notamment) que d'un réel choix. Le train aurait impacté la composition sociologique de la commune : « *avant on avait une population plus ouvrière et populaire. Le train a fait venir plus de gens travaillant dans le secteur tertiaire* ».

Au-delà, l'engagement de réflexions sur une échelle de territoire plus large (vers un pôle structurant, dans un parcours reliant différentes communes vers la métropole ou un pôle d'emploi...) et pour des « déplacements pendulaires liés à l'activité professionnelle » semble plus difficile à concevoir et à anticiper : contraintes jugées trop fortes compte tenu des distances ou de la présence d'axes rapides traversés ; projets dont la pertinence ne paraît pas « sérieuse », trop éloignés des pratiques motorisées constatées....

Pour autant, à travers la mise en place des liaisons vélos intercommunales (*soutenues par Rennes Métropole/plan vélo*) s'expriment des représentations des territoires intercommunaux. Ainsi, en se représentant la manière dont les habitants pratiquent les territoires à cette échelle, les élus communaux analysent les rapports de « dépendance », de « hiérarchie » de complémentarité, entre leurs communes. En quoi les projets de nouvelles voies cyclables peuvent-ils soutenir des dynamiques intercommunales (projets d'équipements culturels, sportifs...) ?

Cette demande de transports au sein des espaces périurbains rejoint la question des déplacements tangentiels en périphéries, en particulier entre communes limitrophes. La liaison Chantepie et Cesson-Sévigné entre deux communes peuplées du pôle urbain (respectivement 8224 et 15853 hab) est évoquée par exemple, par M. Loret. Il mentionne le besoin de Transports Collectifs pour la desserte de la piscine de Cesson. Comment penser la desserte des pôles d'appui pour leur propre périphérie proche ? Le problème soulevé par les élus est que cette desserte non rentable (horaires irréguliers) serait entièrement à la charge des communes. Elle relève en fait d'une desserte fine du territoire nécessitée par des espaces périurbains étendus autour de pôles principaux bien équipés. Cette desserte est essentielle pour les populations non motorisées (enfants en jeunes en particulier). Des réseaux locaux sont créés en partenariat avec les communautés de communes et financés dans le cadre des projets/contrats de territoire. L'objectif étant de compléter le réseau des 25 lignes de cars structurants sur le département, en « ramifiant » ainsi le territoire à des échelles infras (en lien avec les autres modes de déplacements : rabattements vers lignes ou à vocation de desserte locales). Aujourd'hui, 4 Communautés de Communes ont mis en place ces réseaux locaux sous formes diverses ( TAD, création de lignes virtuelles ou régulières...) : Châteaugiron, La Roche aux Fées, Plaine Fougères et Bretagne romantique. (*entretien Conseil Général*).

Enfin, le renforcement du référentiel énergétique - et diminution de l'émission des GES - dans les politiques publiques locales de mobilités, à travers l'élaboration des plans

Climat énergie (convention des maires signée par Rennes Métropole et 33 des communes de l'agglomération). A ce titre Rennes Métropole s'engage en tant qu'AOT (2de ligne de métro, organisation des Transports Collectifs...)

Pour autant, il est difficile de mesurer les impacts de la démarche « Plan Climat énergie » sur les dynamiques d'engagement (communal, intercommunal..., départemental...) au profit des alter mobilités. Un certain nombre de documents de cadrage des politiques publiques (PDU, SCOT, Plan vélo...) peuvent aujourd'hui s'appuyer sur ces arguments énergétiques et climatiques « *Il faut préparer, anticiper des alternatives à la voiture, face à la perspective de la raréfaction des énergies fossiles* » (Rennes métropole, pôle études de déplacements).

### **3. La production des politiques de déplacement à l'épreuve des dynamiques collectives.**

Sur les *modes d'élaboration des politiques de déplacements*, il ressort une série de phénomènes structurants en matière d'organisation institutionnelle :

#### **a. Le rôle d'impulsion de la Communauté d'Agglomération**

Celle-ci joue un rôle-clé en matières de déplacements alternatifs et semi-collectifs, qui intervient au niveau des outils (schémas et financement). De même que le Plan de Déplacements Urbains encadre la planification des transports dans l'agglomération, le schéma cyclable d'agglomération constitue le cadre de référence incontournable pour le financement d'opérations. Dans ce cadre, les communes ont l'opportunité d'obtenir les financements des contrats de territoires (Etat, département), mais doivent contribuer pour un quart de l'opération, doivent avancer la trésorerie et se conduire en maîtres d'ouvrages.

#### **b. Une difficile construction de projets intercommunaux locaux.**

Même dans le cas des liaisons cyclables entre deux communes, chacune des communes gère techniquement et politiquement le dossier, c'est-à-dire que chaque conseil municipal délibère et chaque municipalité est maître d'ouvrage pour sa portion de voie cyclable. La création possible d'un groupement dédié à cette opération n'a pas été retenue pour des raisons de complexité et de lourdeur de la démarche, qui aurait impliqué de faire travailler ensemble des services et équipes municipaux, ce qui n'est pas semble-t-il une habitude.

#### **c. Des rapports avec le Conseil général marqués par une série de hiatus.**

Les rapports avec le Conseil général pour l'aménagement routier, y compris en territoire d'agglomération sont singulièrement marqués de décrochages. Ainsi, les communes engagées dans des projets de liaison cyclable intercommunale opèrent sur une voirie départementale : sur ce plan, les remarques des élus et services municipaux font état d'une différence de « culture technique » entre les ingénieurs des Ponts et Chaussées spécialistes de l'aménagement routier et la demande d'une adaptation de ce réseau à la

circulation cyclable. Les premiers raisonnant en termes de contraintes techniques et de place à l'automobile, et la deuxième en termes de place accordée au cycliste.

De manière transversale, il apparaît un hiatus entre la politique de déplacements relevant d'une collectivité (agglomération, région) et les problématiques d'aménagement local. Ce qui tend à confirmer que dans ces espaces de la périurbanisation, la conception coordonnée du déplacement et de l'urbanisme n'est pas encore réalisée. Deux exemples pris dans la communes de l'Hermitage :

- de nouvelles ZAC à l'écart de la ligne de Transports Collectifs urbaine gérée par l'autorité organisatrice d'agglomération, dont le tracé n'a pas évolué
- la saturation des capacités de stationnement aux abords de la gare, dont la fréquence de desserte est gérée par la région

Or, le **souci du cadre de vie** dans les communes périurbaines s'accroît, et les municipalités prennent en compte cette demande de manière croissante. Ainsi, deux communes mettaient en place à l'époque de nos entretiens des commissions consultatives sur ce sujet (Mordelles, l'Hermitage). Simultanément, la commune de Mordelles lançait une étude de mesure des flux routiers pour disposer d'une information « objective » quant aux trafics routiers et aux nuisances sonores ressenties ou craintes par les riverains de nouvelles zones résidentielles ou d'activités.

#### **d. Les difficultés d'assumer les impacts du SCOT pour les communes Hors Rennes Métropole**

Au sujet des enjeux liés aux mobilités exposés dans le rapport de présentation du SCOT, nous notons que si l'accroissement des mobilités est facteur de croissance dynamique, elle est par ailleurs présentée comme facteur de risque, notamment pour la cohésion sociale et l'identité locale – comme dilution du « modèle » rennais. D'où un fort enjeu de diminution de la part modale de la voiture en faveur en premier lieu des transports en commun.

De manière plus ciblée, et en lien avec nos choix de terrain, (Montreuil notamment), on pourra revenir plus en détail sur la présentation du modèle urbain « la Ville Archipel<sup>1</sup> », modèle de référence revendiqué et que doivent servir les orientations générales du SCOT. La seconde partie du DOG « La Ville Archipel » : « *une organisation de l'urbanisation qui favorise l'offre de proximité et optimise les déplacements* » permettra en effet de rappeler le sens des investigations conduites sur Montreuil, identifié à travers le SCOT comme « pôle d'échange ».

Ces pôles d'échange ont un rôle stratégique dans le développement et la structuration du modèle de la Ville archipel. Réciproquement, « le développement de la ville archipel » doit viser à « élever la performance de l'offre de Transports Collectifs ».

Le Scot prévoit ainsi des « pôles d'échanges » qui permettent « *d'assurer le rôle d'interface entre le réseau de Transports Collectifs et les réseaux des proximités, et de valoriser leurs abords par une urbanisation plus compacts. L'aménagement de ces lieux d'échange doit s'effectuer en fonction des enjeux : terminus ou station de rabattement*

---

<sup>1</sup> Cœur de métropole – *espace aggloméré central*-, couronne d'agglomération – *qui correspond au PTU –périmètre de transport urbain*, et couronne métropolitaine territoires périphériques à la couronne d'agglomération ».

*bus, arrêt principal sur une place de centre bourg, place d'échange intermodale et de correspondance entre bus et fer aux abords de certaines haltes etc... »*

Autour des pôles d'échanges, « l'urbanisation doit atteindre un niveau de densité suffisant pour permettre à la desserte en Transports Collectifs d'être performante.. ». De même, « à proximité d'un pôle d'échange structurant, toute nouvelle opération d'urbanisme ... doit prévoir la densité et la mixité des fonctions dans son aménagement ».

Ainsi, l'identification d'une commune comme pôle d'échange a pour elle des incidences réelles sur son urbanisation (peut contraindre ses choix, infléchir ses pratiques – extension urbaine sur grandes parcelles...)

En outre, elle se voit assigner un rôle dans la structuration d'un territoire de proximité et donc dans l'organisation des mobilités à cette échelle.

Cependant, ces communes (Montreuil notamment) ne disposent pas en interne des moyens et ressources d'ingénierie leur permettant d'assumer ce rôle et d'en prendre la mesure. La présence d'un grand équipement de mobilité type gare, les intègre brutalement dans un territoire « métropolitain élargi ». Le SCOT les contraint à s'aligner sur des modèles de pratiques jusque là d'abord partagés par les élus de la métropole. Elles n'ont ainsi pas nécessairement les ressources (en termes de culture urbaine ou de services techniques internes ...) leur permettant d'intégrer la question des mobilités dans une vision transversale/globale du développement et de l'aménagement de leur commune – faible d'anticipation, logique de juxtaposition de réponses fonctionnelles face aux flux automobiles accrus sur la commune (*sécuriser une voie, ralentir des circulations*), à la pression du stationnement (*créer un parking...*). Alors que les communes de Rennes Métropole peuvent s'appuyer sur les services techniques (conseil, étude, AMO...) de l'agglomération, les communes situées en dehors sont largement démunies (le recours à des prestataires extérieurs est jugé trop onéreux).

Dans le cadre de sa mission d'évaluation du SCOT, l'AUDIAR prévoit de conduire des investigations sur 5 pôles d'échange identifiés aux SCOT afin de repérer, (à travers des indicateurs quantitatifs) la manière dont ils se structurent.

### **e. Un décalage entre prospective/stratégie urbaine et politique transports pour les communes de Rennes Métropole**

L'identification de pôles de mobilités par le SCOT sur le territoire de l'agglomération ne s'accompagne pas de la mise en place de lignes de Transports Collectifs périurbaines (qui relieraient le réseau des communes de proximité au pôle mobilités). Ne sont ainsi pas recrées aux échelles périurbaines des logiques de mobilités centrifuges vers les communes « centre »/pôles mobilités..

L'argumentaire de Rennes Métropole (AOT métro/bus) s'appuie les constats d'expérience et la difficulté de rentabiliser ces lignes. Ainsi, la hiérarchie des lignes de ce point de vue est claire :

- **Métro** : 43 % des voyages pour 12 % des kilomètres effectués
- **Lignes urbaines** bus (Cesson, St Grégoire, Rennes, Chantepie- en continuité urbaine) : 43% des Kilomètres et 45 % des voyages
- **Lignes suburbaines** (autres communes de l'agglomération) : le rapport tombe à 45% de kilomètres pour seulement 12 % des voyages.

« C'est vrai qu'il y a d'un côté des pôles de territoires du SCOT et de l'autre des lignes qui restent dans une logique centrifuge. Mais quand on regarde certaines lignes suburbaines qui ont été renforcées – ex. Bruz/Chartres/Noyal-Chatillon- avec une offre en soirée et en heures creuses, on constate que ça ne marche pas. On va supprimer. Les difficultés de circulation ne sont pas telles sur ces routes que l'on puisse préférer les Transports Collectifs. La voiture reste d'un usage moins contraignant. Les lignes suburbaines fonctionnent bien en heures de pointe en semaine, car le principal usage est lié aux scolaires, elles ne fonctionnent pas sur les horaires décalés. ». (Service transport – Rennes Métropole).

La recherche d'autres modalités de déplacements autour et vers ces pôles de mobilité n'est pas réellement une problématique qui relève de la compétence et de la culture du Service Transports – qui s'inscrit d'abord dans une logique de Transports Collectifs :

« Des minibus ne seraient pas plus économiques car 90 % du coût est le conducteur. Les systèmes de transports à la demande (TAD) ne semblent pas adaptés. Il faudrait passer convention avec les Taxis puis rabattre vers les autres lignes de bus classiques. Chaque voyage reviendrait en moyenne à 14 € (alors que le coût de revient pour le bus est de 1,2 €. Le territoire est ici trop dense pour faire du TAD. Cela viendrait en concurrence du bus. Ainsi, compte tenu des caractéristiques du territoire, c'est le Covoiturage qui paraît le mieux adapté pour assurer les liaisons de périphérie à périphérie ». (Service transport – Rennes Métropole).

#### **f. Une dynamique collective en pointillé (mais en évolution)**

Du point de vue de l'Audiar (Agence d'Urbanisme de la région de Rennes, chaque AOT développe sa propre logique de transport et met en œuvre des politiques efficaces dans son domaine de compétence et à l'échelle et dans sa logique de territoire. Mais persistent des difficultés d'articulations :

- Bus : une bonne vitesse commerciale est constatée sur Rennes, mais une difficulté à envisager des voies réservées aux bus sur une voirie départementale (lignes suburbaines). Par ailleurs, la rentabilité commerciale des lignes radiales vers Rennes ouvrent des interrogations plus lourdes sur les lignes « de périphéries à périphéries ».
- Du côté du TER, des difficultés sont relevées pour articuler une stratégie transports à l'échelle Régionale et à l'échelle des territoires périurbains.
- Enfin, dans le cas des cars du Conseil Général. Celui-ci pose le choix de renforcer les lignes rapides / logique radiale vers Rennes, au détriment du maillage des territoires de proximité, mais pose des difficultés des mises en place des rabattements, telles, par exemple, des lignes du Conseil Général vers les stations de métro (ce qui impliquerait une capacité supérieure du métro/risque de rupture de charge)

D'après l'Audiar, il n'est pas possible de parler aujourd'hui de « projet global de mobilité ». De même, l'élu transports du Conseil Général pense que l'articulation entre les AOT devrait être renforcée et évoque la création d'un « syndicat mixte pour penser ces nouvelles orientations. Aujourd'hui, chacun a ses propres politiques, mais demain, on pourrait imaginer que les cars du département ne fassent plus que de l'interurbain et que le relais soit pris en ville par le réseau Star. Ainsi par exemple, Dinan et Saint-Malo sont sur un projet de syndicat mixte pour penser leurs liaisons au-delà des frontières territoriales et institutionnelles » (élu transport Conseil Général).

#### 4. Des perspectives bien réelles de construction de formes de coopérations

Pour autant, les perspectives de coordination sont bien réelles, mais elles se cantonnent surtout au cadre de projets bien identifiés, notamment :

##### a. dans le cadre de l'élaboration des documents de planification, d'études stratégiques

Dans ce cadre, on peut citer l'association des différents partenaires (AOT) pour l'élaboration du PDU. Un autre exemple est celui d'une étude engagée par la Communauté d'Agglomération, associant la collectivité avec le Conseil Général (étude SARAGO en cours). Cette étude conduit à l'identification de pôles d'échanges, à la mise en place de parcs de covoiturage

##### b. dans le cadre de déclinaisons opérationnelles

Cette deuxième forme se retrouve par exemple :

- avec la tentative de construction d'une cohérence entre Transports Collectifs réseau Star et TER : même tickets et politique tarifaire
- avec la connexion des voies vertes régionales et des pistes cyclables (Rennes Métropole)
- avec la mise en place de la carte Korrigo (carte Unipass dès 1998) « *La carte Korrigo est valable sur l'ensemble du réseau bus de Rennes Métropole et sur le réseau des trains de Bretagne (TER) autour de Rennes. Depuis la rentrée 2007, elle est aussi adoptée par les cars Illenoo. On peut utiliser une seule carte de transports pour ces trois modes de déplacement* »
- avec l'identification de **100 arrêts Star** pouvant être utilisés par les cars du Conseil Général et - projet 2011). « *Les cars Conseil Général ne peuvent faire de desserte interne à l'agglomération (pas de cabotage) sauf accord entre AOT (ex. Ligne 63 devient ligne urbaine dans Rennes Métropole – les usagers peuvent descendre aux arrêts, mais pas monter. Ce n'est pas simple parce que les lignes Star sont de plus en plus chargées* ».

Certains acteurs relèvent la complexité des mécanismes et des montages à mettre en place pour parvenir à établir des formes coordonnées de politiques. L'AUDIAR s'interroge ainsi sur les pistes peu évidentes du rapport public/privé : « *peut-on imaginer des solutions alternatives aux Transports Collectifs et qui finance ? Est-ce aux Collectivités locales ? Peut-on trouver des marges de manœuvre auprès du secteur privé ? Ainsi par exemple, pourrait-on imaginer une exonération de la taxe transports pour les entreprises qui financeraient de telles initiatives ? (On se heurte alors à des complexités juridique, financière politique, car cela reviendrait à priver les transports publics de cette ressource). En l'état actuel, les politiques publiques de déplacements n'agissent que sur les marges (y compris sur les Parkings relais qui ne captent que 1 % des déplacements) »*

Cette question sur l'articulation public/privé au niveau des montage recoupe un constat porté par la Communauté d'Agglomération (service transport) pour laquelle une réelle articulation est possible entre projets d'aménagement (ZA, ZAC habitat) et offre de transports : « *Le PLH permet d'anticiper, d'avoir une vision plus prospective ; En outre, sur la zone communautaire, on peut travailler en partenariat, et réfléchir à l'offre de transports et à l'offre de parkings. C'est plus difficile sur les ZAC privées* ».

### **c. Dans le cadre d'agencements construits a posteriori (exemple autour du vélo)**

La prise en compte de la chaîne du déplacement constitue une condition à l'utilisation du vélo. Rennes Métropole réalise des parcs vélos sécurisés (inter modalité). Le premier parc sur le site Gare compte 48 places.

Aujourd'hui des parcs vélos sécurisés sont conçus en lien avec le réseau train-bus. Ils sont accessibles sur la ville centre avec la carte Korrigo. (sur les autres communes : coût de 2 €).

Projet de Parking sécurisé de 30 places sur Villejean-Kennedy.

Les différents dispositifs mis en place (pistes cyclables, parcs vélos) s'inscrivent en complément d'autres dispositifs existants (Vélib, Parking relais). Progressivement se constitue un système où se mettent en place des dispositifs qui s'articulent ou se complètent, sans nécessairement qu'une vision globale préalable préside totalement à des choix de programmation planifiés.

Ainsi, si un certain nombre de documents de planification de référence constituent un cadre et des orientations, la construction du système se fait « en marchant ».

### **d. dans le cadre d'approches intermodales**

De réelles approches intermodales sont entreprises et constituent aussi des lieux de déclinaisons de forme de politiques coordonnées.

Ainsi, côté train/bus, avec la desserte de toutes les haltes ferroviaires par les bus, même si les contraintes d'implantation peuvent être fortes, du fait de l'éloignement des gares aux centres bourgs. Un des enjeux du Scot étant d'urbaniser autour des gares

Egalement, du côté de l'approche intermodale train/vélo. Celle-ci dépend du territoire considéré (ville de Rennes, Rennes métropole et hors communauté d'agglomération) :

- sur Rennes avec Vélos Star (présence renforcée avec le nouveau contrat, CCTP basé sur l'intermodalité, avec un marché spécifique « Vélos » (maîtrise d'ouvrage : Rennes Métropole)

- sur l'agglomération (desserte de Zones d'activité), avec des vélos en libre service peu adaptés à une seule utilisation quotidienne. D'où une orientation vers aménagement de parkings sécurisés pour vélos privés qui seront mis en place à partir de 2011 par la Communauté Urbaine (expérimentation actuelle dans les secteurs Gare et Poterie). Différents dispositifs sont conçus dans ce cadre : gardiennage assuré par un gardien ; boxes individuels fermés (clef/digicode et règlement d'usage) ; garage non boxé avec équipement vidéo et carte magnétique.

- enfin, hors agglomération, avec des aménagements de parking sécurisés à proximité des haltes par le Conseil Régional.

## **5. Que révèlent donc les coordinations internes ?**

L'examen des organigrammes est une source significative que nous avons également souhaité interroger.

### **a. Du côté de la communauté d'agglomération, une double partition.**

L'organigramme des services laisse supposer une réelle partition des questions de mobilités. Celle-ci s'opère d'abord entre les objets de responsabilités, entre d'une part :

- **la Direction générale des services urbains - Service des transports urbains.** Celle-ci gère le réseau STAR, métro, bus. Il s'agit d'une gestion opérationnelle (et prospective) exercée dans le cadre de sa compétence transports : « *Rennes Métropole définit la stratégie globale des déplacements sur son territoire à travers son Plan de Déplacements Urbains (PDU) et, dans ce cadre, organise la politique des transports collectifs sur ses 37 communes. Pour favoriser des déplacements fluides dans toute l'agglomération, elle met en oeuvre un ensemble de solutions privilégiant les transports en commun et développant la complémentarité entre les différents modes de transport* » Il s'agit bien d'une complémentarité entre modes de transports en commun (la fiche descriptive de la compétence transport se réfère ici à deux outils essentiels de l'intermodalité : la carte Korrigo et les parcs relais. Aucune référence n'est pas contre faite aux autres modes alternatifs et aux modes doux.
- **la Direction générale de l'aménagement urbain – service études urbaines, pôle études déplacements** qui traite « *tous autres modes de transports* ». Elle accompagne donc notamment les démarches et réflexions autour des PDE, du covoiturage et des modes doux (pédibus, plan vélos).

A cette partition s'en additionne une autre, entre **logiques de transports et logique d'aménagement.**

Ainsi, en 2000, lors de la réorganisation des services, « *la volonté a plus été de développer le lien entre urbanisme et déplacements, qu'entre déplacements et transports* ». (Directeur service transports). Un seul Vice président chapeaute ces deux services

Les deux services sont conduits à travailler de manière coordonnée sur des projets opérationnels. *Ex. aménagement d'un pôle déplacements (gare).* Le service transports développe une approche transports, intermodalités, tracés (bus/métro), alors que le service études engage une approche d'aménagement urbain, aménagement des stations vélos, parking, taxis...

Ainsi, lorsque le service transports doit redéfinir une offre Transports Collectifs, il passe commande au service études qui étudie l'ensemble des autres modes de déplacements en lien avec le projet.

## **b. Un rapport concurrentiel entre Communauté d'Agglomération et communes de l'agglomération ?**

L'organisation interne à la Communauté d'agglomération est aussi celle qui engage les rapports de la Communauté aux communes qui la constituent.

Sur ce plan, les communes de l'agglomération qui souhaitent réaliser des aménagements de voirie doivent nécessairement solliciter l'avis du service transports de Rennes Métropole. Il s'agit généralement de travaux visant à sécuriser les déplacements sur la commune : aménagement des dispositifs de ralentissement – chicanes, ralentisseurs..- ; création d'espaces partagés (mise à niveau l'ensemble des usagers – véhicules motorisés, vélos, piétons-.)

Les négociations engagées dans ce cadre mettent alors en évidence le caractère potentiellement concurrentiel des Transports Collectifs et modes doux et la difficile compatibilité entre deux impératifs : la nécessité pour les Transports Collectifs de garder des vitesses commerciales attractives d'une part, et la nécessité, pour apaiser les déplacements dans les cœurs de bourgs périurbains, redonner leur pleine place aux

piétons et vélos, de ralentir les vitesses des flux motorisés d'autre part. Nous questionnerons dans les semaines à venir quelles sont les issues de ces négociations, quels sont les compromis trouvés ? Nous analyserons en particulier les rapports de force entre la technocratie métropolitaine et les élus locaux, qui apparaît variables suivant les convictions des élus et leur capacité à les faire valoir.

### **c. Du côté du Conseil Général : une réorganisation interne, mais encore insuffisante.**

L'organisation interne du Conseil Général témoigne d'un rapprochement récent (1 an) à l'interne entre les services transports et habitat qui se sont retrouvés regroupés au sein de la direction de « l'aménagement de l'espace et des déplacements ». Auparavant, « *le service transports était rattaché à la jeunesse et aux sports !!* ». Mais le cas de l'aménagement des aires de Covoiturage illustre l'absence encore actuelle d'approches intégratrices dans cette collectivité. Le Conseil général participe en effet au financement de l'aménagement des aires de covoiturage à la demande des communes ou des communautés de communes qui restent maîtres d'ouvrage « *car ce sont elles qui mesurent mieux la demande et les flux* ». (L'aide maximale est de 50 % du coût total plafonné à 30 000 €). Lorsque le Conseil Général intervient sur une route (création, réfection), il intègre la réflexion ou la création d'une aire de co-voiturage. Pour autant, l'élu chargé des transports souhaiterait pouvoir déclencher ces financements, non « *au coup par coup* » comme c'est le cas aujourd'hui, mais au regard d'un schéma d'ensemble « *pour éviter les incohérences* ».

## **Conclusion**

Au final, plusieurs points saillants peuvent être soulignés :

- En premier lieu, l'insuffisante plasticité des Transports en Commun, en particulier de permet l'accès aux Transports en Commun par la voiture. On a pu souligner à cette occasion l'exemple de l'accès aux gares (analysés par ailleurs plus loin dans le présent rapport), ou de la gestion du stationnement (Région Bretagne, gestionnaire des TER). Cette insuffisance tient aussi à la difficile mutabilité des sites par rapport à une recherche de mobilités douces vers les gares périurbaines (élu, commune de L'Hermitage), elle est aussi liée aux réglementations très précises de largeur des bus par rapport à la voirie (peut arriver en périurbain, certains bus autorisés, d'autres non)
- Deuxième aspect, le problème pour les Autorités Organisatrices des Transports, de la prise en charge du non-recouvrement des coûts. Ce point a été en particulier souligné par M. Morin (élu, commune de Mordelles), au sujet de la mise en place de lignes courtes distances, intra-périurbaines, ouvertes à tous. Ces questions financières sont également centrales pour la gestion des TER par la Région Bretagne, qui loue les lignes à la SNCF et rémunère aussi à la SNCF une partie du service, l'ajout d'un trajet supplémentaire de train étant très coûteux. Les abonnements ne couvrant pas les charges, les autorités doivent rechercher des rémunération sur d'autres prestations (type billets loisirs...)
- Troisième aspect, la mise à l'épreuve des modèles et formes d'urbanisme. Celle-ci se situe à deux échelles.
  - Celle, d'abord, locale, de la commune. Dans ce cadre **les zones pavillonnaires sont** bâties avec cheminements piétons incomplets ou non reliés au centre. Des propositions sont faites telles que la promotion et le dégagement des

*continuités (élue commune de L'Hermitage), comme pour les « corridors écologiques », les trames bleues et trames vertes. Cette situation est un héritage d'une restructuration de centre-bourg réalisée à l'époque du tout-voiture, ou du moins avant les idées de partage de la voirie (commune de Mordelles). D'autres propositions sont ici faite comme celle d'introduire malgré tout des zones partagées ; connaître les trafics routiers réels et répondre aux plaintes des riverains sur ce point.*

- Autre aspect, toujours sur le plan communal, lié cette fois à **l'intervention des promoteurs privés**, qui tirent parti de la valorisation d'un site (proximité de la gare) mais ne gèrent pas les implications du bâtiment qu'ils implantent (propos de la Région Bretagne à propos de l'environnement des gares TER périurbaines). Sur ce plan-là, aucune *piste n'est vraiment identifiée* vis-à-vis des initiatives des acteurs privés de l'aménagement ; le rôle de la commune est certain, mais avec quels moyens, quels outils de régulation ? - Celle, d'autre part, de l'échelle de l'aire urbaine. Sur ce plan-là, se pose la question de la desserte régionale des territoires, avec l'inconvénient de réaliser de nouveaux arrêts en termes de coûts et de rentabilité du trajet. Des propositions sont aussi formulées dans ce sens par les acteurs : par exemple, de **hiérarchiser les centralités périphériques** dans la planification urbaine et régionale (Région Bretagne, Girard-Lahellec), ce qui rejoint les préoccupations des politiques métropolitaines de hiérarchisation des modes de déplacement en fonction du motif et de la distance (Rennes Métropole, M. Poirier). Autre proposition, de **définir des pôles de services** et d'organiser l'offre de transport en fonction des types d'équipements et de services. Notons que si les communes périurbaines de première couronne croissent si vite que leur niveau de population et les exigences de ces populations font que toutes les communes ont de gros équipements (commerciaux, socio-culturels, sportifs...). D'où un « brouillage » de l'organisation raisonnée des territoires périurbains, auquel s'ajoute l'intrusion des logiques de localisation des grandes plate-formes commerciales.
- Quatrième aspect, celui des enjeux de **gouvernance**. Les mobilités alternatives vient en effet interroger voire bousculer les communes dans leurs conduites ordinaires de projets. Elles en révèlent d'abord plusieurs « **angles morts cognitifs** »
  - les « **altermobilités** » sont d'abord peu connues de manière objective par les élus ni les services techniques -> s'appuient plutôt sur leur propre expérience de citoyen mobile pour expliciter les conditions de ces pratiques, tout en reconnaissant qu'il ne s'agit que d'une expérience personnelle et subjective. Pour des données objectives, renvoient aux Enquêtes Déplacements de l'agence d'urbanisme (Audiar). A terme, dans leurs communes, prévoient d'opérer des comptages automobiles précis.
  - les pédibus n'apparaissent pas spontanément dans les propos, ni le co-voiturage, encore moins « maîtrisé » que les pédibus souvent coordonnés et soutenus par l'institution municipale.

Toutefois, les élus et services, ont conscience que le développement des **altermobilités** est un levier des politiques « Climat et Développement durable » ; elles sont envisagée aussi dans les Plans d'Accessibilité Voirie (handicap, enfants) qui sont demandés aux communes

Puis, elles font aussi apparaître des points de friction, d'hésitation. Par exemple, la réalisation d'une infrastructure n'est pas garante de son utilisation future (ex : liaisons

vélos intercommunales); l'omniprésence physique de l'automobile voire l'encombrement des bus sont des limitations au développement des modes doux. La demande de pistes vélos est une demande parmi beaucoup d'autres pour le maire d'une commune (M. Poirier, Maire de Mordelles). C'est la création même de certaines nouvelles infrastructures de transports collectifs qui peut soulever une opposition des riverains, à l'image des fortes mobilisations contre les lignes de bus rapides dans les communes périphériques de l'agglomération de Nantes. En Bretagne, les élus sont aussi occasionnellement interpellés par la population riveraine des nouveaux projets de lotissement, exprimant ses inquiétudes quant aux trafics routiers et aux nouvelles lignes de Transports en Commun induites par ces nouvelles zones résidentielles et d'activités. Face à ces points de frictions, on a pu repérer la création quasiment simultanée de Commissions consultatives sur le cadre de vie et l'urbanisme à Mordelles et à l'Hermitage (octobre 2010). Plus largement, cette question renvoie à l'articulation entre Programme Local de l'Habitat intercommunal et les politiques de déplacement (locales et intercommunales).

### III. Les bus pédestre dans les périphéries urbaines rennaises : dynamiques et fonctions dans les rapports à l'espace des familles

#### Introduction

##### a. Les bus pédestres au cœur d'un système de mobilités familiale et individuelle<sup>2</sup>

Depuis plus de 5 ans, la presse locale rennaise est attentive aux nouvelles alternatives en termes de déplacements. Parmi celles-ci, on repère distinctement les pedibus ou bus pédestres dont l'émergence dans chaque commune de l'agglomération rennaise est quasi systématiquement relayée dans la presse quotidienne. Les bus pédestres se développent, la presse alerte, informe « *le pedibus un nouveau service à l'intention des primaires* ». Les pedibus retrouvent leur vitalité, la presse avertit « *le pedibus se remet en marche* ». Les pedibus sont investigués par les chercheurs, la presse se déplace et l'annonce « *les chercheurs s'intéressent aux pedibus* », etc. Parmi toutes les formes alternatives à la mobilité automobile, le bus pédestre, ce dispositif de déplacements des enfants jusqu'à l'école auto-géré par les parents, est l'une des initiatives les plus médiatisées et les plus suivies dans son évolution. Amorcés pourtant avec succès, les bus pédestres connaissent néanmoins depuis quelques temps certaines formes d'essoufflement que la presse relaye (« le pedibus est à l'arrêt depuis la rentrée de septembre », Ouest France, 29/02/2012). Doit-on craindre la reprise du déplacement automobile pour des trajets relativement courts ? Doit-on s'inquiéter de démotivations collectives et individuelles à se mobiliser pour la cause du « déplacement durable » ? Les initiatives locales sont-elles à l'aube d'un étiolement des actions collectives ? En dépit de l'image que génère pour la cité ce type de dispositif alternatif, en dépit également des vertus souvent mises en avant pour justifier l'impact social et environnemental de telles initiatives, on connaît peu les modalités de durabilité de ces dispositifs. C'est donc dans cette perspective de compréhension de la fragilité des pratiques qu'a été entreprise cette recherche.

Pour commencer, situons la mobilité des enfants dans le contexte plus global lié aux résultats des dernières enquêtes déplacements. Quelles sont les tendances pour la région qui nous intéresse, la région Bretagne.

Malgré une tendance toujours à la hausse de mobilité plus importante dans le périurbain « *Les navettes domicile-travail sont aussi de plus en plus longues : 20 % des actifs parcourent plus de 20 km pour arriver au travail, contre 13 % en 1990* » et « *bien que la voiture reste un mode de transport dominant, c'est dans l'agglomération rennaise que les transports en commun demeurent les plus utilisés. Sur le plan de l'utilisation des réseaux de TC, l'agglomération rennaise est même comparable à celle de Strasbourg* » (Octant Analyses, INSEE Bretagne, 2011).

En dépit, d'une augmentation du nombre d'actifs travaillant hors commune, provoquant un allongement des distances parcourues entre domicile et lieu de travail, les résultats montrent également des différences hommes-femmes dans cette mobilité pendulaire. Les résultats précisent aussi que « *les femmes occupent plus fréquemment que les hommes un emploi sur la commune où elles résident : 41 %, contre 36 %*. Les trajets sont

---

<sup>2</sup> La présente partie du rapport a été réalisée par Sandrine Depeau assistée de Briec Brisson et Arlette Weyl.

*aussi plus courts : 17 % des femmes actives effectuent au moins 20 km pour aller travailler, contre 24 % chez les hommes. Ces dernières concilient plus souvent les tâches familiales avec l'activité professionnelle, d'où la nécessité de se rapprocher du lieu de travail »* (p.3, Octant Analyses, INSEE Bretagne, 2011).

Par ailleurs, comme peuvent le montrer de nombreux résultats issus d'enquêtes réalisées en périurbain, les motifs de mobilité (hors déplacements pour le travail) sont pour une grande part liés à l'accompagnement et en particulier celui des enfants. Et le plus souvent cette dépendance des enfants à l'automobile des parents est plutôt assumée par les parents (Baudelle & al. (2004). Au-delà des logiques de catégories sociales imprégnant le portrait réalisé sur le périurbain, cette part de l'accompagnement dans la mobilité relativise l'image sociale classique que transmettent les recherches réalisées sur le périurbain où *« la vraie figure du périurbain est celle de la famille, non celle d'une catégorie sociale spécifique (...) »*, (Dodier, 2007, P. 31).

Pour autant, cette homogénéité sociale basée sur les formes de structure familiale constitue la base de problématiques diversement analysées dans les recherches urbaines ; qu'il s'agisse des risques de désaffiliation sociale et/ou collective souvent remise en cause dans ces territoires, de repli sur soi, de sécession (Charmes, 2007/8). Toutefois, comme le précise Charmes, ces questions de mixité, d'interaction sociale et de vivre ensemble doivent être inspectées avec circonspection. Ne serait-ce que dans l'analyse des questions de mixité sociale qui dépassent selon Charmes (2007/8) les seules structures sociales et sont bien souvent liées aux structures générationnelles dans les quartiers de ces territoires où la vague des premiers habitants remontant aux années 60, génère alors une cohabitation entre les pionniers aujourd'hui retraités et les néo-habitants, des familles avec enfants d'âge scolaire (Charmes, 2007/8). Ces différences de catégories sociales en termes d'âge posent inévitablement la question de la différenciation des usages de l'espace public, de l'équilibre des aménagements et des équipements à prévoir et à gérer dans ces quartiers. Ces questions interpellent également sur le rôle des pouvoirs publics dans la gestion de la vie de la cité et sur la relation entre les élus et leurs administrés. Certains travaux tendent à montrer justement les effets de taille de la commune dans cette gestion de la relation entre administrés et élus locaux. Le nombre d'habitants et de représentants aux conseils de quartier et conseils municipaux facilite à certaines formes de proximité. Lesquelles peuvent générer des effets de clubbisation *« figeant l'urbanisation et l'exclusivisme social »* (Charmes, 2007/8).

Sans tomber dans ce type de travers, la proximité administrés-pouvoirs publics paraît d'autant plus importante qu'elle peut permettre de mieux comprendre l'émergence, le développement et le soutien d'actions collectives en périurbain, en particulier celles portées par des comportements pro-actifs d'habitants sensibles à leur cadre de vie. C'est d'ailleurs ce que montre Dodier (2007) dans les résultats d'une étude réalisée dans le périurbain en Bretagne et pays de Loire. Il précise que *« le contexte résidentiel spécifique rend d'ailleurs peut-être plus visibles certaines tendances, en particulier la différenciation entre des ménages attentifs au fonctionnement de l'ensemble de la société et s'impliquant pour « faire bouger les choses », et des ménages repliés sur eux-mêmes, regardant avec circonspection l'évolution de la société et se sentant en marge »* (Dodier, 2007). Cet activisme social souvent décrit et commenté dans le registre de la préservation du patrimoine local (celle qui entraîne parfois les fameux principes du Nimby) peut aussi nous semble-t-il être élargi à d'autres champs régulièrement mobilisés dans les questions de cadre de vie en périurbain, à savoir la sécurité et les déplacements. On peut se demander si l'activisme pro-local en matière de déplacements n'a pas plus d'acuité en milieux périurbains. La vivacité de cette position

tient aussi au fait qu'on assiste à des modèles de politiques urbaines qui de plus en plus œuvrent à la base du libre choix de l'individu.

S'il on convient que l'activisme social pro-local est souvent l'apanage des femmes, que ce sont les femmes qui ont le plus fort taux de déplacement intra-quartiers et que la question de l'organisation familiale des déplacements est aussi fréquemment une affaire gérée par les femmes (Dowling, 2000) au cœur de laquelle le souci premier concerne la sécurité des enfants, que sous l'effet de l'accompagnement adulte l'autonomie de déplacement des enfants est souvent remise en question (Depeau, 2003 ; Depeau & Ramadier, 2005), alors l'investigation de dispositifs alternatifs à l'automobilité des enfants s'impose logiquement. Ils permettent d'articuler les questions de sécurité et de déplacements, deux champs de préoccupation fondamentaux dans l'éducation spatiale et environnementale des enfants en milieux urbains. Deux champs également qui usent des logiques individuelles et morales où les effets de norme sont importants. Deux secteurs fondamentaux qui selon Reignier & al. (2009) « *donnent lieu à une forte médiatisation en même temps qu'à une relative absence de débat politique sur le cadrage du problème* ». Et ce pour des raisons simples que discutent les auteurs, à savoir un traitement toujours plus individualisé dans la recherche de solutions à mettre en œuvre et qui alors tendent à dépolitiser ces problèmes publics (Reignier, Hernandez, Brenac, 2009). C'est le cas des politiques publiques liées à l'insécurité routière où la prévention de l'accident relève bien plus de l'ordre moral en pointant l'infraction de comportement routier, que de l'ordre technique et de planification, négligeant à la marge les effets de structure. Les mêmes constats sont repérés dans le domaine des déplacements, où sous l'injonction d'une ville compacte, on tend à rendre les automobilistes responsables de l'étalement urbain et dans cette logique, pas n'importe lesquels, ceux habitant le périurbain (Reignier, Hernandez, Brenac, 2009). De telles perspectives pourraient négliger alors l'effet d'un certain nombre de facteurs structurels, relevant d'un système de dimensions tout autant physiques, fonctionnelles que sociales. Ces positions de recherche en ce qu'elles interrogent les mécanismes de prise en charge des problèmes publics relevant de politiques urbaines nous semblent intéressantes à creuser. Non pas tant dans les phénomènes de dépolitisation de certains problèmes publics qu'elles dénoncent mais dans le renforcement de processus de responsabilisation de comportements individuels qu'elles repèrent. Elles donnent tout son sens à l'investigation psychologique et sociale des modes de vie et de l'activisme pro-social et environnemental des individus habitant le périurbain. Elles permettent d'accorder une certaine légitimité à l'exploration des processus de psychologisation en œuvre dans la prise en charge par les habitants de problèmes publics aux enjeux sociaux et environnementaux forts.

Sans prétendre poursuivre les démonstrations de ces auteurs sur le phénomène de dépolitisation de certains problèmes publics relatifs aux enjeux de développement durable liés aux effets de l'urbanisation, il s'agit plutôt dans le contexte des territoires du périurbain d'explorer de potentielles mutations de comportements habitant liés aux déplacements quotidiens et plus spécifiquement d'interroger les formes d'implication habitante dans la gestion des déplacements quotidiens. On pose donc l'hypothèse de la fabrication de nouvelles alternatives à la mobilité automobile en zone périurbaine. Des alternatives plus ou moins « mobilisatrices » qui pourraient être assimilées à des dispositifs venant pallier à la fois le défaut de politisation de problèmes public, les déséquilibres imposés par des transitions importantes dans les formes d'habiter et les rapports à l'espace des individus.

Dans cette logique, l'exploration des mobilités hybrides en périurbain et plus spécifiquement des tactiques d'agencement des mobilités familiales et professionnelles trouve ses points d'appui du côté de l'organisation de la mobilité des enfants, en particulier la mobilité scolaire qui se développe de plus en plus sous les dispositifs de bus pédestres.

Les bus pédestres ou pedibus se développent de façon large depuis une dizaine d'année dans grand nombre d'agglomérations françaises. Si cette émergence et leur développement sont bien relayés dans les médias locaux et nationaux, ils n'en sont pas pour autant pérennes ni clairement compris dans leur rôle et leur fonction quant au système de mobilités des familles et quant aux apprentissages des enfants au milieu urbain. Surtout quand observe parmi les résultats de la dernière enquête déplacements que pour l'agglomération rennaise « *les déplacements domicile - école maternelle et primaire se font pour moitié à pied et pour moitié en voiture* ». Surtout, également quand le pic de mobilité reste toujours aussi important le matin, et surtout enfin, quand le temps de déplacement moyen domicile-école est de 8 minutes. Si la part modale de l'automobile ne diminue qu'en douceur, il est à noter que 56% des habitants de l'agglomération rennaise sont pour la diminution de l'usage de la voiture. Une réduction qui pourrait aider à favoriser les transports en commun, l'usage du vélo et de la marche et pour lesquels respectivement 56%, 22%, et 22% des habitants de l'agglomération y sont favorables. (Le Corre, 2009). Par ailleurs, toujours sur le territoire de la Métropole rennaise, alors que la place de la voiture diminue, les transports en commun gagnent 3 points et la part de l'usage du vélo gagne 1 point. (Bourriquen, 2007). Hors commune de Rennes, les transports en commun et l'usage de la marche ont nettement progressé entre 1999 et 2007.

Malgré une tolérance au relâchement des contraintes de mobilité et donc à une dilatation du champ urbain des pratiques, deux principes caractérisant le phénomène de périurbanisation c'est aussi dans la recherche de rationalisation de déplacements que se placent les habitants du périurbain.

Qui plus est dans un processus de périurbanisation rennais souvent caractérisé comme singulier, du fait du développement de l'histoire foncière, du rapport inter-communal et de la tentative de maîtrise des croissances, de la relative autonomie de villes-bourgs, etc (Thébert, 2005), la question des mobilités et de leur maîtrise demeure plus vive. Au-delà d'une maîtrise locale par ailleurs gérée par le politique, la maîtrise est intéressante à explorer du côté des pratiques de rationalisation habitante qui peuvent prendre différentes formes et donner cours à des initiatives locales parfois entendues comme des dynamiques locales d'innovation en certains points (Paul-Dubois-Taine, 2012).

## **b. Les bus pédestres**

Les bus pédestres plus communément connus sous le terme de pédibus sont le résultat d'un dispositif collectif qui s'inscrit le plus régulièrement dans les plans de déplacements scolaires. Organisés de façon collective, ils consistent en un accompagnement régulier (quotidien le plus souvent) des enfants en groupe vers l'école sous le chaperonnage de plusieurs adultes. Ces dispositifs, nés au début des années 2000, en réaction aux effets contraints et insoutenables d'une mobilité automobile des enfants de plus en plus généralisée, ils sont devenus une solution à la trop fréquente auto-mobilité des enfants ainsi qu'aux encombrements routiers autour des établissements scolaires.

Cités régulièrement comme dispositifs alternatifs à l'automobile dans le cadre des enjeux urbains durables, ils restent peu investigués de façon systématique. Les quelques

rare études sur le sujet sont réalisées dans des contextes anglo-saxons (Kearns, Collins & Neuwelt, 2003 ; Pooley & al., 2005 ; Collins & Kearns, 2010). La plupart des études montrent les enjeux écologiques de tels dispositifs qui contribuent à renforcer les valeurs de dé-motorisation (Kearns, 2003) et les enjeux sanitaires (French & al., 2001). Peu se focalisent sur les enjeux de durabilité de telles pratiques, sur les raisons de l'engagement des parents, sur les effets de telles pratiques sur l'apprentissage de l'autonomie des enfants. Pour autant, intéressés par la question des mobilités enfantines depuis une quinzaine d'années, tentant de comprendre l'évolution de ces modes, des territoires de l'enfance en milieu urbain, et des conditions durables des pratiques de la marche pour les déplacements quotidiens, quelques études ont tenté de mieux cerner les motivations et les effets de bus pédestres chez les enfants et les parents de territoires rennais (Depeau, 2008). Ainsi lors d'une précédente enquête réalisée à Rennes et dans une commune de la première couronne de la métropole rennaise, nous avons montré comment ce dispositif avait pour fonction de rééquilibrer les rapports de la famille à l'environnement et à la mobilité. Autrement dit, une fonction identitaire pour les parents qui peuvent être confrontés à de nombreux remaniements dans leurs rapports au quartier du fait de l'entrée en apprentissage à l'autonomie de déplacement des enfants. Le bus pédestre interviendrait alors dans les processus familiaux et individuels comme un palliatif aux dissonances cognitives provoquées par la transformation des rapports à l'environnement des parents (Depeau, 2007), relative à cette transition socio-spatiale (Depeau, 2005). Du côté des enfants, les résultats de précédentes enquêtes ont aussi montré que le bus pédestre œuvrait davantage à la socialisation des enfants qu'à l'autonomie de déplacement (Depeau, 2008). Cependant, ces résultats produits dans une seule commune de l'agglomération rennaise n'ont pas vocation à être généralisés. Pour autant, on sait le rôle joué par les activités de déplacement dans le développement de l'enfant, en particulier sur le processus de cognition socio-spatiale (Depeau & Ramadier, 2010) et les effets qu'il entraîne sur l'acquisition de l'autonomie.

C'est pourquoi, un élargissement à d'autres communes de la métropole et à des secteurs plus péri-urbains, moins denses et proches de la ville centre mérite d'être entrepris.

L'occasion d'élargir nos investigations doit aussi permettre d'approfondir certains domaines liés au bus pédestre.

- Comprendre les formes et raisons d'implication des familles dans le bus pédestre. L'inscription dans le bus pédestre relève-t-elle d'une implication sociale, d'un engagement plus politisé, ou d'une simple pratique « clientéliste » ?
- Explorer les différenciations sociales et territoriales des formes d'implication. A qui profite le dispositif ?
- Comprendre le rôle et la fonction du pedibus dans l'apprentissage des enfants en terme de déplacement. Les enfants impliqués dans les pedibus sont-ils plus autonomes ? Le pedibus constitue-t-il un tremplin pour l'autonomie ?
- Comprendre le rôle du dispositif dans le processus identitaire et les rapports au quartier des parents.
- Saisir les transformations spatiales, sociales et familiales, liées au dispositif.
- Etablir un état des lieux sur l'ensemble de l'agglomération rennaise : nombre de lignes, émergence et ancienneté des lignes de pedibus, effectifs d'enfants, effectifs d'adultes accompagnateurs, les modalités d'information, d'organisation et de publicisation des dispositifs. Cet état des lieux associés aux données

d'enquête plus approfondies auprès des familles devrait également permettre de sonder la durabilité de tels dispositifs.

## **1. Méthodologie**

### **a. Cadre et terrain d'étude**

Le terrain d'enquête concerne le périurbain rennais, où 26 communes ont mis en place une alternative à la mobilité automobile, le bus pédestre ou pedibus.

C'est en particulier dans 4 communes de la métropole rennaise où se développent depuis quelques années les bus pédestres, qu'ont eu lieu les enquêtes approfondies et 11 autres communes de l'agglomération vers lesquelles ont été dirigées des enquêtes en ligne faisant un état des lieux des pedibus en cours.

La singularité des périphéries urbaines rennaises est d'être développées et pour une grande partie de la métropole, physiquement séparées de la ville de Rennes. Ce qui favorise le maintien d'une ceinture verte.

L'enquête réalisée auprès des usagers des bus pédestres a été menée grâce à la coopération de deux enquêteurs pour le recueil et la saisie des données : Arlette Weyl et Briec Bisson.

Afin de répondre à deux objectifs contrastés de la recherche : l'un correspondant à la généalogie des alternatives à l'automobilité, en particulier l'état des lieux des pedibus, et l'autre visant à mieux comprendre motivations et processus d'implication dans le pedibus (enfants et parents), l'enquête a été réalisée en deux phases.

1/ Une première phase, réalisée sous forme d'enquêtes en ligne destinées à tous les responsables de pedibus d'une commune.

2/ Une seconde phase d'enquête approfondie divisée en deux temps (entretiens individuels réalisés auprès des enfants et des parents ainsi que d'un échantillon d'accompagnateurs bénévoles non parents; un suivi de type trajet commenté sur les lignes de pedibus).

Rappelons les objectifs de recherche pour chacune des deux phases.

#### ***En phase 1 :***

Une première qui consistait en une enquête via un guide d'entretien à renseigner en ligne a visé toutes les communes de l'agglomération dotée d'un pedibus, soit 16 communes (Acigné, Le Rheu, Gevezé, St Grégoire, Bruz, St Jacques de la Lande, Pacé, Brécé, St Sulpice la Forêt, L'Hermitage, St Armel, Clayes, St Gilles, Liffré, Mordelles et St Erblon), 10 n'ayant pas répondu à notre appel.

L'enquête déposée en ligne sur un site sécurisé de portage et d'analyse d'enquêtes (Sphinx) était dirigée vers tous les responsables de ligne de pedibus. Il est à noter que la prise de contact avec les correspondants permet déjà de faire un premier bilan du

fonctionnement des pedibus en terme de dispositif public et de son institutionnalisation. Nous y reviendrons par la suite.

### **En phase 2**

Le second volet de l'enquête consistait en une campagne d'entretiens plus approfondis menés avec tous les acteurs des bus pédestres, parents, enfants et accompagnateurs non parents. La campagne d'enquêtes s'est concentrée sur quatre communes choisies sur des critères précis extraits du rapport de bilan des pedibus de 2009 réalisé par le CLE (comité local à l'environnement) sur l'agglomération rennaise.

Dès 2004, Acigné engageait sa première ligne de pedibus, suivi en 2005 par douze autres communes. Aujourd'hui, vingt-quatre communes sont concernées par ce dispositif. Les chiffres de 2009 fournis par le CLE, observatoire de Rennes Métropole, font état de 51 écoles concernées par le pedibus et de 78 lignes. Le milieu des années 2000 a été une période de forte augmentation de l'offre en pedibus, on est ainsi passé entre 2005 et 2007 de 13 à 25 communes concernées et de 32 à 97 lignes sur l'ensemble de Rennes Métropole (communes répondant à l'enquête). Cependant, depuis quelques années, les pedibus connaissent un essoufflement, s'il on observe les dernières tendances, en particulier une légère baisse de l'offre en pedibus, aussi bien au niveau du nombre de communes concernées qu'au niveau du nombre de lignes. En 2009, toujours selon le rapport du CLE, les pedibus concernaient 915 enfants, 458 accompagnateurs parents et 90 accompagnateurs non parents dans l'agglomération rennaise. On constate qu'entre 2007 et 2008, le rapport pointe une baisse du nombre de communes concernées par les pedibus et du nombre de lignes ; le nombre de communes et le nombre de lignes passent respectivement de 25 à 24 et de 97 à 91. Cependant, dans le même temps, les effectifs d'enfants augmentent, tout comme les effectifs parents, passant respectivement de 898 à 1008 et de 408 à 482. Paradoxe qui montre bien la vitalité du dispositif sur certaines communes. Suivent les tableaux concernant les chiffres de l'évolution du dispositif pedibus sur les quatre communes qui nous concernaient ici.

#### **Nombre de lignes:**

	2005	2006	2007	2008	2008	2010	2011
Acigné	2	4	3	3	3	3	3
Bruz	0	3	7	9	8	10	11
Le Rheu	5	4	3	3	3	2	NR
St Grégoire	2	2	2	6	6	4	6

#### **Nombre d'enfants:**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Acigné	83	50	62	40	49	-	50
Bruz	0	22	85	125	106	-	133
Le Rheu	47	48	35	45	34	-	NR
St	38	36	25	70	71	-	68

Grégoire							
----------	--	--	--	--	--	--	--

**Nombre de parents accompagnateurs:**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Acigné	23	24	25	21	20	-	20
Bruz	0	8	30	76	76	-	87
Le Rheu	28	28	20	36	37	-	NR
St Grégoire	25	18	15	30	30	-	45

Chiffres CLE – 2009 – pour les chiffres 2010 – Enquête CNRS-PUCA – 2011

**Critères de choix des communes**

Commune pionnière	Acigné	6143 habitants
Commune au plus fort effectif et nb de lignes	Bruz	15 587 habitants
Terrain transversal aux autres membres de l'équipe du projet	Le Rheu	7126 habitants
Commune où les rapports privé/public sont intéressants	St Grégoire	8279 habitants

Les quatre communes enquêtées de façon plus approfondie sont : Bruz, St Grégoire, Le Rheu et Acigné.

Trois communes sont assez comparables d'un point de vue démographique (Acigné =6143 hab ; Le Rheu= 7126 hab ; Saint-Grégoire= 8279 hab). En revanche Bruz compte près du double d'habitants (15 587 hab).

D'un point de vue social, les communes sont également assez similaires ; puisqu'elles comportent une part importante d'actifs qui travaillent dans le tertiaire et représentent pour une majorité, des catégories sociales moyennes ou moyennes supérieures.

De manière détaillée, précisons ce qui a motivé le choix de sélection des communes.



**Acigné** : commune à l'est de la périphérie urbaine, elle présente des formes de connexités urbaines. C'est la commune pionnière. La première commune à avoir mis en place le dispositif pedibus dans l'agglomération rennaise dès 2004. Il y a aujourd'hui trois lignes de pedibus en fonctionnement sur la commune, deux vers l'école publique et une vers l'école privée. Il a semblé intéressant d'observer la durabilité des dispositifs dans cette commune.





**Le Rheu** : commune au sud-ouest de la périphérie urbaine, elle présente des formes de connexités importantes ; terrain transversal au projet PUCA, cette commune permettait de recouper quelques logiques de trames de mobilité en particulier en lien avec les pratiques du vélo et celles de la marche.



En termes d'aménagement, les secteurs d'enquête relèvent de quartiers récents, mêlant de l'habitat individuel et du petit collectif séparés par des zones vertes assez aérées et traversées par des coulées vertes parfois peu larges où sont tracées quelques sentes piétonnières.





**Bruz :** Commune au sud du Rheu, elle présente des formes d'hybridation urbaine, des formes de contiguités et en même temps de ruptures pour le secteur en limite communale, excentré et difficilement accessible en transports en commun. C'est une commune plus singulière de par le nombre de lignes de pedibus (11) qu'elle détient et de par l'étalement de ses lignes et certaines configurations spatiales, en particulier la présence d'une ligne de pedibus à la jonction de deux communes (Bruz et Pont Réan). Parmi les 11 lignes, deux desservent l'école publique du Vert-Buisson, trois desservent l'école publique Jacques Prévert, deux desservent l'école publique du Champ l'Evêque, une dessert l'école privée du Vert-Buisson, une dessert l'école Privée la Providence et enfin une dessert l'école publique de Guichen tout en partant de la commune de Bruz.

Les secteurs enquêtés sont variés : un quartier socialement mixte mêlant des formes d'habitats distinctes : habitat individuel ancien, petit collectif (centre) ; lotissement d'habitat individuel très dense datant des années 80-90.



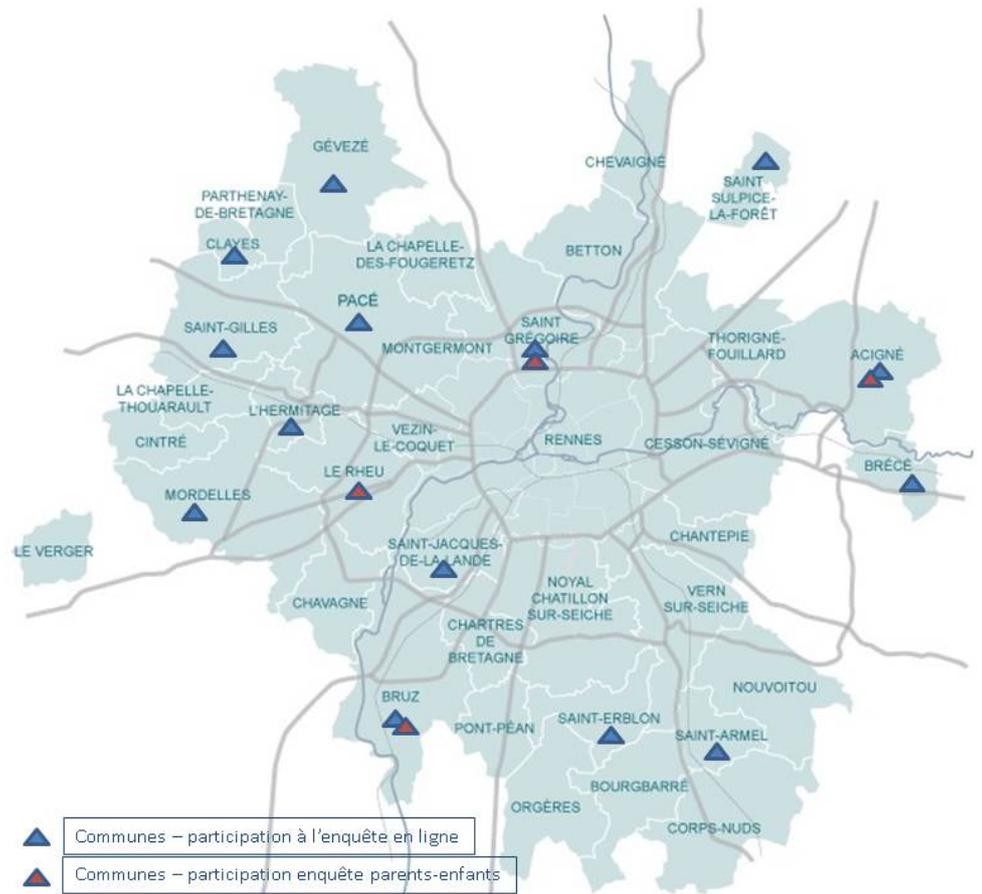


**Saint-Grégoire** : commune limitrophe au nord de la ville de Rennes, elle présente des formes de contiguïtés importantes de par certains secteurs s'étalant jusqu'à l'intérieur de la rocade de Rennes ; elle est extrêmement bien desservie en transports en commun. Cette commune comprend 6 lignes desservant deux écoles élémentaires : une école publique (Paul-Emile Victor) et une école privée (Notre Dame, école primaire et maternelle). Cette commune nous a paru intéressante pour les effets de groupe que la différenciation des lignes peut provoquer, même si l'ensemble des lignes est pris en charge par une association de parents d'élèves qui réunit toutes familles quelles que soient l'école de destination. Mais cette commune nous a paru également intéressante pour le rôle que la mairie joue sur ce dispositif.

Les secteurs enquêtés varient selon le type d'habitat et de parcelles : secteur récent structurellement enclavé d'habitat individuel traversé par des petites coulées vertes ; un secteur hétérogène d'habitats individuels plus anciens (parcelles plus larges) à couverture végétale plus dense, plus haute.



Carte 1 : Communes enquêtées (Rennes Métropole), + Liffré située hors Rennes Métropole



L'objectif de la diversité des communes choisies ici tient aussi au besoin de faire varier les dispositifs d'un point de vue institutionnel. Par exemple, à Acigné le fonctionnement est exclusivement municipal ; une personne de la mairie est en charge des pedibus pour les questions de plannings, de gestion des itinéraires et leur éventuelles modifications. A St Grégoire et à Bruz, le fonctionnement est exclusivement associatif qu'il s'agisse des questions d'organisation du pedibus, planning, organisation pratique, contact avec les parents. Bien entendu, plannings et organisation pratique sont à la charge de responsables de lignes. Quant à l'évolution des itinéraires, touchant aux questions de sécurité autant qu'aux questions de périmètre scolaire et de répartition des enfants, elle relève des responsables d'association. Le rôle de la mairie est dans ce cas celui d'un soutien et d'interlocuteur privilégié. Enfin, dans la commune du Rheu, l'organisation est un peu plus composite. La prise en charge d'un point de vue global relève de l'adjointe à la jeunesse mais des responsables de lignes sont chargés de l'organisation pratique et des plannings.

L'objectif de la diversité des communes choisies ici tient aussi au besoin de faire varier les dispositifs d'un point de vue institutionnel. Par exemple, à Acigné le fonctionnement est exclusivement municipal ; une personne de la mairie est en charge des pedibus pour les questions de plannings, de gestion des itinéraires et leur éventuelles modifications. A St Grégoire et à Bruz, le fonctionnement est exclusivement associatif qu'il s'agisse des questions d'organisation du pedibus, planning, organisation pratique, contact avec les parents. Bien entendu, plannings et organisation pratique sont à la charge de responsables de lignes. . Quant à l'évolution des itinéraires, touchant aux questions de sécurité autant qu'aux questions de périmètre scolaire et de répartition des enfants, elle relève des responsables d' l'association. Le rôle de la mairie est dans ce cas celui d'un soutien et d'interlocuteur privilégié. Enfin, dans la commune du Rheu, l'organisation est un peu plus composite. La prise en charge d'un point de vue global relève de l'adjointe à la jeunesse mais des responsables de lignes sont chargés de l'organisation pratique et des plannings.

## **b. Le recueil de données**

Les objectifs et la construction des entretiens

### ***L'enquête en ligne***

L'enquête en ligne a pour objectif de contribuer à l'axe 1 « généalogie » en participant aux portraits de territoires sous conditions de mobilités.

Cette enquête fait suite à un inventaire des lignes pedibus sur la base des données du CLE fournies dans le cadre de l'enquête.

Ainsi à partir du fichier établi par le Comité Local pour l'environnement chargé des missions environnementales et en particulier celle concernant les initiatives pedibus, nous avons pris contact avec l'ensemble des responsables de lignes de pedibus des communes que nous savions impliquées. Pour une majorité de communes cependant, nous avons joint directement les services municipaux pour connaître la personne référente exacte. Dans la majorité des cas, les coordonnées ou point de contact ont pu être établi. Seul le relai avec la municipalité du Rheu a été laborieux au point de n'avoir aucun référent général pour l'ensemble des lignes de cette commune. Ce qui a empêché la mise en lien de cette commune pour la participation à l'enquête en ligne. Néanmoins, sur toutes les autres communes, les responsables de lignes ont été informés de l'enquête en ligne et ont pu répondre à celle-ci.

L'enquête en ligne a été élaborée via le service de Sphinx.

### ***Les entretiens auprès des parents, des enfants et des non parents bénévoles***

En complément des enquêtes en ligne visant à établir un état des lieux des lignes pedibus sur chaque commune, une enquête par entretiens semi-directifs a été réalisée auprès des parents, des enfants et des bénévoles non parents, sur quatre communes (Acigné, Bruz, Le Rheu, Saint Grégoire). L'enquête visait plusieurs objectifs :

Auprès des parents :

- Mieux comprendre les formes d'implication dans les pedibus en cernant les rapports et formes d'attachement au quartier des familles impliquées dans le dispositif pedibus. En d'autres termes, l'implication collective dans cette forme de dispositif dépend-elle des niveaux de liens et de rapports sociaux et idéologiques au quartier et à la communauté ? Quel lien peut-on repérer entre l'implication socio-écologique et l'identité des groupes et des individus impliqués ?
- Retranscrire les motivations et les formes d'implication dans le dispositif pedibus, en repérant d'une part les formes publiques et sociales d'implication et d'autre part la manière dont l'inscription dans ce dispositif intervient dans le cycle de vie des familles.
- Etablir un profil social et spatial des familles impliquées dans le pedibus.
- Eprouver la durabilité des pratiques pro-environnementales relativement à la mobilité des enfants.
- La place de cette pratique « pedibus » dans l'apprentissage à l'autonomie de déplacement.

Auprès des individus non parents, bénévoles :

- Pour cette catégorie d'individus, les objectifs étaient quelque peu similaires à ceux visés avec les parents.
- Il s'agissait en complément d'identifier qui sont les personnes bénévoles impliquées, pourquoi elles s'impliquent, et comment cette pratique d'accompagnement s'inscrit dans le système de mobilités.

Auprès des enfants :

- Etablir l'historique de la pratique « pedibus » : durée, fréquence d'utilisation, âge d'entrée dans le dispositif, les raisons de cette implication, l'enfant est-il à l'initiative de cette pratique ?
- Le rôle de cette pratique dans les sociabilités de l'enfant : quelle est l'étendue (ou la proximité) du réseau social de l'enfant.
- Le rôle de cette pratique dans l'apprentissage à l'autonomie de déplacement : quels sont les trajets récurrents de l'enfant dans le quartier ? Quelles sont ces activités extra-scolaires et les déplacements autonomes afférents ? Quel est le potentiel d'autonomie de déplacements de l'enfant ?
- Les rapports de l'enfant à la pratique pedibus : quels sont les avantages et les inconvénients pour l'enfant ? Quelles sont les motivations ?
- Cerner la sensibilité environnementale de l'enfant
- Profil sociologique de l'enfant : profession des parents, flexibilité du temps de travail des parents, etc.

Pour les données issues de l'échantillon d'enfants, notons qu'un indice d'autonomie a été calculé pour chaque enfant, en prenant en compte pour chaque déplacement lié à une activité extra-scolaire, le mode d'accompagnement, évalué à partir d'un indice pondéral puis en rapportant la somme de ces indices sur le nombre total d'activités déclarées par l'enfant.

### ***Observations discrètes participantes de pedibus***

Six lignes de bus pédestres dans chacune des quatre communes sélectionnées ont été suivies et observées in situ par deux enquêteurs.

Les observations ont été réalisées à partir d'un protocole d'observations précises couvrant :

- des données descriptives (nombre d'enfants, d'adultes, horaires de départ et d'arrivée)
- les interactions entre enfants, entre adultes, entre adultes et enfants, entre le groupe et les autres usagers ;
- les règles de fonctionnement et de cheminement du groupe : rythme, allure, règles de sécurité, les effets de densité vs dilatation du groupe, le comportement des enfants (effets d'âges, enfants face aux traversées, conduites de vigilance, nature des discussions entre enfants, etc.).

## 2. Généalogie, état des lieux d'un dispositif alternatif à l'automobile dans le (proche) périurbain rennais.

Sur l'ensemble des 37 communes de Rennes Métropole, 14 communes ont accepté de répondre en ligne à l'enquête. Ce sont les référents des bus pédestres (pedibus) de la commune qui ont rempli le questionnaire ; des personnes qui par ailleurs sont souvent responsables d'une ligne de la commune.

D'un point de vue géographique, on observe que les communes représentées dans l'enquête sont principalement situées à l'Ouest de l'agglomération rennaise, voire dans la partie Nord-Ouest.

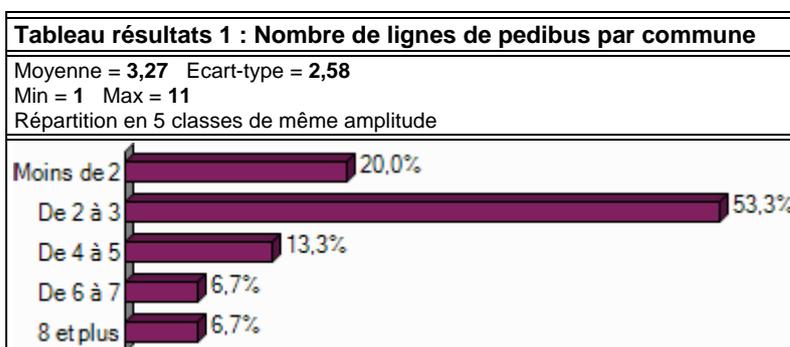
Les responsables de ligne ayant répondu à l'enquête sont des femmes (dans plus de 3 cas sur 4), âgé-e-s en moyenne de 40 ans (min : 35 ; max : 48) ; l'ensemble des référent-e-s exercent une activité professionnelle. Plutôt issues des catégories socio-professionnelles intermédiaires et supérieures, la majorité travaille à plein temps et 40% exerce à temps partiel.

### 2.1. Etat des lignes

#### *Nombre de lignes par commune*

D'une manière générale, on compte en moyenne 3 lignes de pedibus par commune dans l'agglomération rennaise. Toutefois, certaines communes peuvent recenser jusqu'à 11 lignes, c'est le cas de Bruz quand d'autres n'en comptent qu'une seule, c'est le cas de Saint Jacques, Clayes, L'hermitage (pour cette dernière commune, la ligne était très restreinte et vient de disparaître).

Dans la majorité des cas (13/14 communes), les lignes pedibus permettent d'assurer les déplacements de matinée, le trajet de 8h – 8h30. Seule une commune déclare le fonctionnement de lignes pour seulement certains jours ou le soir.

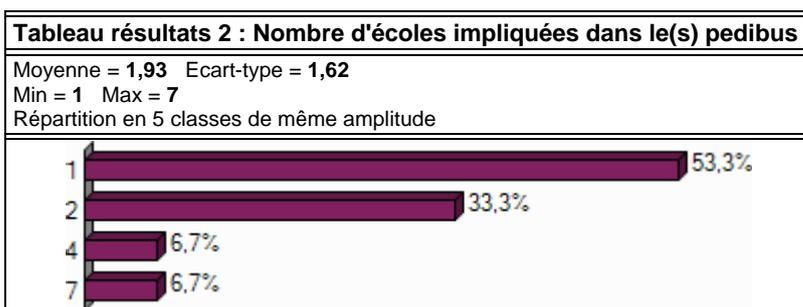


#### *Nombre d'écoles desservies par les pedibus par commune*

Dans plus d'une commune sur deux, c'est seulement une école qui est concernée par la ligne de pedibus. Toutefois, dans deux communes en particulier, le dispositif alternatif paraît très dynamique. A Bruz, 7 écoles sont concernées et à Liffré 4 écoles. Notons

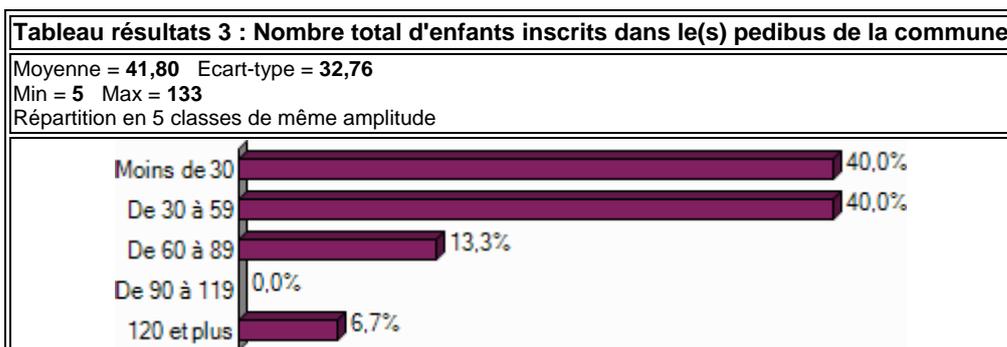
également, un processus de trames intéressant dans certaines communes, comme à St Grégoire, où une partie des trajets (lignes) pedibus est commune à plusieurs groupes d'enfants scolarisés dans des écoles différentes (en l'occurrence privée et publique) puis se sépare en deux lignes se dirigeant vers les écoles respectives. Le même phénomène de trame est observable à Bruz.

Ce type de processus est également identifiable mais à l'inverse, à savoir plusieurs lignes de pedibus se rejoignent en un point central des réseaux viaires de la commune pour ensuite ne former qu'une seule et même caravane jusqu'à l'école (la même pour tous les enfants impliqués), c'est le cas des lignes de la commune d'Acigné et de Bruz.

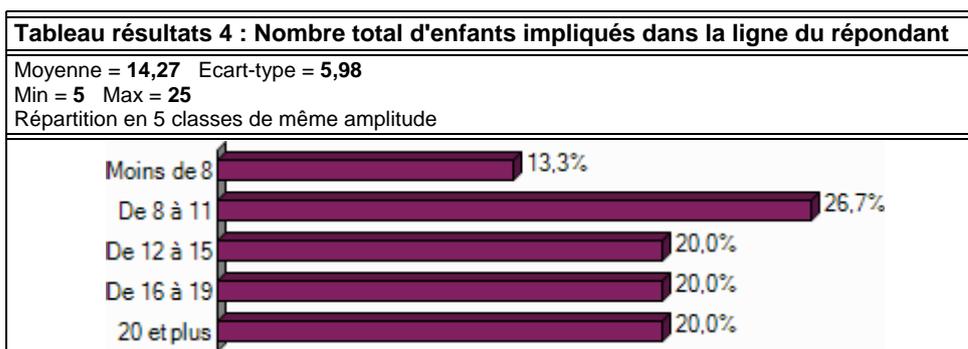


#### *Nombre d'enfants participant au pedibus*

Sur l'ensemble d'une commune, on compte en moyenne une quarantaine d'enfants impliqués répartis sur une moyenne de 3 lignes. Cependant, du fait d'une bonne dynamique à Bruz, on observe un écart-type important sur la variable nombre d'enfants impliqués au total sur la commune. En effet, Bruz compte au total 133 enfants impliqués dans les pedibus répartis sur 11 lignes. A l'opposé, certaines lignes vivent avec un effectif réduit d'enfants, le cas de Saint Jacques de La Lande où on compte 5 enfants inscrits.



Les lignes sont en moyenne composées de 14 enfants, l'étendue allant de 5 à 25 enfants dans certains cas. A Liffré et à Mordelles, certaines lignes sont composées de l'équivalent d'une classe entière d'élèves. Cependant, dans certaines communes comme à Saint Jacques de la Lande, les lignes peuvent venir à s'essouffler, faute d'un nombre suffisant d'enfants.



## 2.2. Initiation et fonctionnement du dispositif

### *Le rôle des élus locaux ?*

Sur l'ensemble des communes enquêtées, on observe que le pedibus est dans un cas sur deux une démarche initiée ou encore prise en charge par la mairie. Le tableau suivant permet d'observer qui est à l'initiative de la démarche dans certaines communes.

<b>Saint-gilles</b>	Responsable jeunesse de la mairie
<b>Bruz</b>	Elu municipal
<b>St Sulpice la Forêt</b>	Le conseil municipal (enquête)
<b>L'Hermitage</b>	La mairie
<b>Mordelles</b>	Elu de la commission Education et développement durable
<b>Gévézé</b>	La mairie
<b>Acigné</b>	Conseiller municipal (+service de la mairie)
<b>Saint Herblon</b>	Elu municipal

De façon plus approfondie encore, on peut noter que seule la commune de St Grégoire n'est pas à l'origine de l'initiative. Laquelle a été portée au départ par un groupe de parents de fédération scolaire, élargi en quelques années en une association de loi 1901 (TAG) permettant de réunir les parents de deux écoles privées et publiques.

Une fois le dispositif amorcé, les bus pédestres tiennent leur vitalité et fonctionnement de la bonne volonté des parents et des dynamiques d'organisation et sensibilisation mises en oeuvre. Chaque bus pédestre est géré de façon assez locale et libre mais certaines règles de fonctionnement restent communes dans bien des cas.

La période de mise en place des pedibus dans l'ensemble des communes enquêtées s'étend de 2004 à 2010 et remonte à plus de 5 ans pour la moitié des communes enquêtées. Le dispositif amorcé à Acigné s'est répandu de façon continue, dans les communes d'Acigné, l'Hermitage puis de Bruz, Brécé, Gévézé, Saint Grégoire. Le processus suit sa route, puisqu'un tiers des communes ont récemment vu naître le dispositif sur leur territoire.

Les raisons préfigurant l'organisation de ces dispositifs sont de deux ordres : spatial et pratique (soutien des parents). Notons en effet que la moitié des communes ont mis en place les pedibus pour des raisons d'engorgement, d'embouteillages aux abords des écoles (Saint Jacques, Brécé, Pacé, Claye, Saint Grégoire, Gévézé, Saint Herblon). La dominance de l'automobile semblait devenir un problème de fluidité mais aussi de sécurité pour les enfants.

C'est dans d'autres cas, la municipalité qui a aidé, inciter à la mise en place des pedibus : les raisons claires ne sont pas plus mentionnées (Saint Gilles, Saint Sulpice la Forêt, Mordelles, Acigné, Gévézé, Saint Armel, Saint Herblon). Enfin, l'entraide entre parents est aussi un moteur de mise en place (Saint Gilles, Saint Armel, Liffré). C'est en règle générale pour la moitié des communes, sur demande des parents que sont organisés les pedibus. Dans de plus rares cas, il peut s'agir d'encouragement des institutions comme Rennes Metropole, le CLE. Notons au passage que le dernier forum des pedibus a été l'occasion d'échanges entre parents et associations, et par conséquent, de sensibilisation à ce mode alternatif.

Enfin, les messages destinés à sensibiliser les parents ont des relais variés. Pour autant l'école reste le canal de diffusion des informations privilégié pour plus des trois quarts des communes. Le bulletin municipal ou encore le bouche-à-oreille sont aussi des vecteurs de diffusion utilisés, mais davantage pour communiquer sur l'évolution, l'organisation et la vie du pedibus (plus du tiers des communes enquêtées).

### ***De la simple participation à l'impulsion du lien social***

La participation revêt des formes variées. De façon systématique, la contribution de base consiste en l'accompagnement régulier des enfants (dans 100% des communes). Dans plus de la moitié des communes, la participation consiste aussi pour certains parents à maintenir le lien avec la mairie (action importante), avec les parents et l'école et à participer aux réunions de bilan.

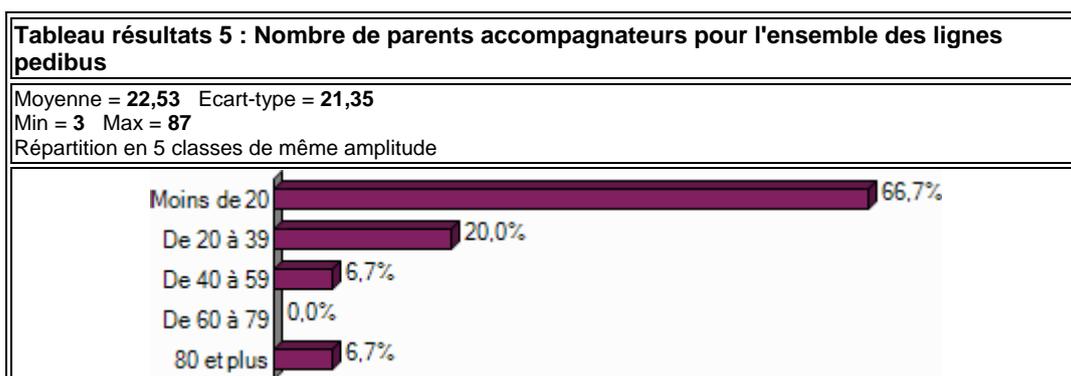
Passé ces formes de base, dans certaines communes, les bus pédestres peuvent être des diffuseurs de convivialité. L'implication peut alors s'étendre à l'organisation de fêtes (Bruz), de temps amicaux (Liffré, Bruz), de pique-niques, de marches dominicales (Bruz). Autrement dit, l'implication dans le pedibus ne renvoie pas seulement à un échange de services basé sur l'accompagnement des enfants mais peut constituer un relai pour le lien social dans certains quartiers qui peut aller bien au-delà de l'entre-aide et œuvrer pour la mixité et l'accès aux personnes à mobilité réduite. C'est le cas de quelques dispositifs, que nous avons pu observer en direct durant les temps de déplacement et qui accueillent des enfants contraints dans leur mobilité par une invalidité. Au Rheu, c'est un enfant en fauteuil roulant qui est accueilli dans le groupe d'enfants ; à Saint Grégoire, un enfant atteint de troubles visuels.

### ***Des effectifs de parents variables ...***

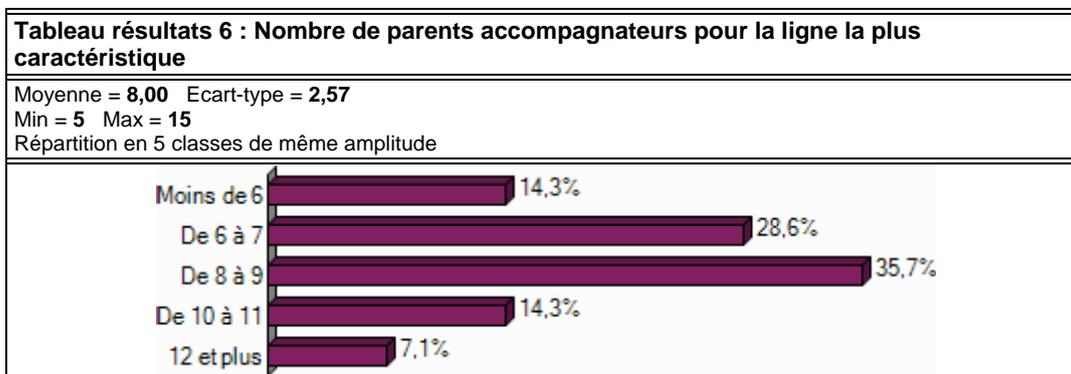
Pour l'ensemble des lignes, la moyenne de parents impliqués est de 22-23 parents et peut aller jusqu'à 87 parents dans les communes couvrant le plus grand nombre de lignes. C'est le cas de Bruz. Notons toutefois, dans certaines configurations, un effectif important indépendant du nombre de lignes où la liste de parents inscrits peut parfois dépasser l'aide effective. A St Grégoire, on compte 45 parents impliqués pour l'ensemble des lignes. Ce qui ne signifie pas que le relai est paisible et ne pose aucune

difficulté. Néanmoins, le nombre de parents impliqués dans cette commune est aussi à mettre en lien avec l'activité professionnelle des parents et la flexibilité de leur temps de travail relativement au-x lieu-x professionnels. Sur l'ensemble des communes, deux-tiers des lignes comptent moins de 20 parents.

Enfin, si l'effectif-relai est imposant dans quelques communes, il peut s'avérer très faible dans d'autres. C'est le cas à Saint Jacques de la Lande, où à bien considérer le fonctionnement, le dispositif n'a plus les caractéristiques d'un pedibus, puisqu'il ne compte que 3 parents.



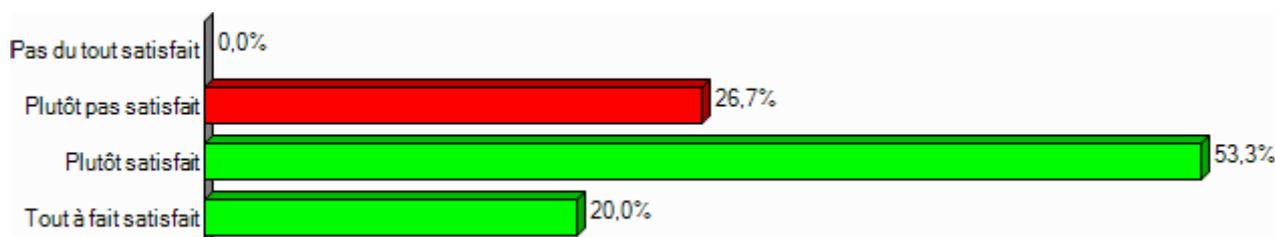
Cependant, à l'échelle d'une ligne, le nombre moyen de parents accompagnateurs est de 8 (min : 5 ; max :15). Un nombre tout juste suffisant pour assurer un roulement convenable et contraindre à l'accompagnement hebdomadaire pour chaque parent.



### ***... au risque de l'essoufflement***

Les trois quarts des responsables interrogés sont dans l'ensemble plutôt (plus de la moitié) voire très satisfaits (20%) de l'implication parentale dans les pedibus. C'est un signe encourageant dans bon nombre de cas quand on sait que la pérennité des lignes et du dispositif repose pour une grande part sur l'implication régulière des parents. Cependant, c'est dans les communes où l'effectif de parents permet tout juste d'assurer le relai que le degré de satisfaction s'amointrit.

**Tableau résultats 7 : Satisfaction de l'implication des parents par les responsables de ligne**



D'ailleurs dans les communes où ce niveau de satisfaction est faible, les responsables de ligne déclarent un fonctionnement en régression. Les raisons de ce recul de participation tiennent autant aux faibles effectifs de parents accompagnateurs qu'à la forme d'organisation (absence de structure associative) ou encore au faible effectif d'enfants inscrits.

Une question d'ordre auto-évaluative<sup>3</sup> posée aux responsables de lignes permet d'éprouver la stabilité du fonctionnement des pedibus. Les réponses permettent d'observer que le fonctionnement des pedibus est perçu comme stable par le responsable de la ligne dans la majorité des pedibus. Toutefois, dans deux communes (Saint Jacques et Clayes), les responsables évoquent des signes de régression. Laquelle est le résultat d'une baisse de participation des enfants (Clayes) du fait d'une prise d'autonomie dans un cas et d'une insuffisance d'accompagnateurs dans l'autre (Saint Jacques).

En résumé, les réponses liées à la question « rencontrez-vous des problèmes dans le fonctionnement ? » permettent de partager l'ensemble des dispositifs de la commune en deux groupes bien distincts : ceux qui vivent ou sont menacés et où le référent déclare rencontrer des problèmes et ceux qui suivent leurs cours où le référent déclare ne pas repérer de difficultés.

### ***Une ressource pour le fonctionnement du dispositif : les autres bénévoles***

Une manière d'assurer le maintien de fonctionnement des lignes de bus pédestre consiste à faire appel à des personnes bénévoles non parents. C'est le cas en particulier de lignes au Rheu et à Acigné également.

Cette aide temporaire est principalement assurée par des personnes retraitées (87%) et dans une moindre mesure par des parents d'enfants anciens utilisateurs des lignes (40%).

Malgré des communes plus enclines à l'appel de bénévoles que d'autres, en moyenne la part de personnes non parents est de 4 avec des communes qui peuvent fonctionner sur un « contingent » important de personnes bénévoles non parents (cf. Le Rheu).

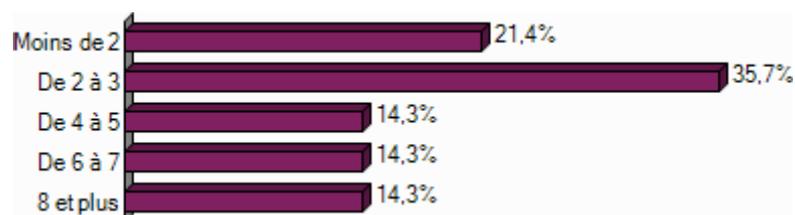
### **Tableau résultats 8 : Nombre de bénévoles accompagnateurs sur la ligne du répondant**

Moyenne = 4,14 Ecart-type = 2,96

Min = 1 Max = 10

Répartition en 5 classes de même amplitude

<sup>3</sup> La question était la suivante : « Aujourd'hui comment qualifieriez-vous le devenir des pedibus depuis leur mise en place sur votre commune ? »



### 2.3 une vie associative forte par ailleurs

Au-delà des résultats des enquêtes par entretiens, les résultats confirment de manière forte, l'importance d'une implication associative dans l'initiative d'accompagnement pour les trajets en pedibus. En effet, plus de 86% des parents sont impliqués dans des milieux associatifs.

C'est alors principalement l'implication au niveau des écoles qui marque l'affiliation associative. Près de trois quarts des parents sont effectivement aussi membres d'associations ou de fédérations de parents d'élèves. Le reste des adhésions citées par les responsables de lignes concernent des associations à caractère sportif (près des deux-tiers) et à caractère social (près de la moitié). Cependant, peu sont déclarés comme faisant partie d'associations à caractère environnemental ou d'économie sociale et solidaires (type AMAP) ou de conseils de quartier mais plus de la moitié des responsables déclare que le dispositif s'insère dans des actions éducatives et de sensibilisation à l'environnement. Toutefois, nuanceons cette approximation de connaissances des responsables quant à la participation des parents à d'autres associations, notamment celles à valeur environnementale, comme l'inscription dans des AMAP. Malgré une connaissance, certes large, les responsables ne retranscrivent en effet que ce qu'ils savent et le niveau de connaissances est alors dépendant des formes d'affiliation sociale des parents dans le dispositif.

### 2.4. Le profil des enfants impliqués dans les bus pédestres

#### *Des enfants assez jeunes*

Les variations d'âge des enfants impliqués permettent de saisir la longévité potentielle des dispositifs. A cette question, les responsables déclarent une étendue de 5 ans environ qui correspond approximativement à la durée du cycle de primaire dans la scolarisation des enfants. Dans certaines communes, les plus jeunes ont 4 ans quand d'autres ont 7 ans ; l'étendue des enfants plus âgés va de 9 à 12 ans et la moyenne d'âge maximale est de plus de 10 ans.

#### **Tableau résultats 9 : Age du plus jeune enfant participant à la ligne la plus caractéristique du pédibus**

Moyenne = 4,53 Ecart-type = 0,99

Min = 4 Max = 7

Répartition en 5 classes de même amplitude

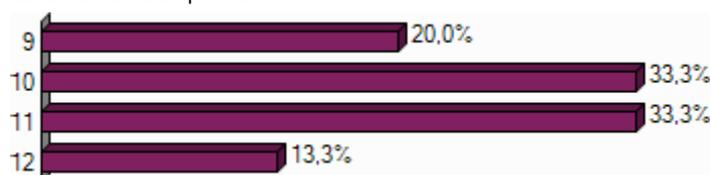


**Tableau résultats 10 : Age du plus âgé des enfants participant à la ligne la plus caractéristique du pédibus**

Moyenne = **10,40** Ecart-type = **0,99**

Min = **9** Max = **12**

Répartition en 5 classes de même amplitude



Les formes de rationalisation perçues par les référents de lignes s'articulent autour de trois raisons fondamentales quasi récurrentes dans tous les dispositifs : les raisons sociales, pratiques et environnementales. On retrouve ici les mêmes raisons que celles mentionnées par les enfants et les parents. Le rôle joué dans le dispositif ne modifie en rien l'importance de certains facteurs de motivation. Notons par ailleurs que le facteur sécurité est cependant plus important pour les responsables de ligne que pour les autres personnes enquêtées. La délégation de responsabilités des parents sur un collectif renforce alors le poids des exigences de sécurité.

### ***Des enfants stimulés par les pairs***

Les raisons d'implication des enfants perçues par les responsables confirment ce que nous pourrions observer dans la seconde partie de l'enquête, à savoir que la convivialité est la raison principale d'implication des enfants dans le pedibus. Pour autant, si les enfants sont perçus comme appréciant la présence des pairs, c'est dans bien des cas pour les parents, la raison pratique qui l'emporte pour motiver les enfants. En résumé, la convivialité est la raison de motivation des enfants (100%) quand c'est la raison pratique pour les parents (100%).

## **2.5 Ce que produisent les pedibus dans les quartiers**

Les bus pédestres sont des dispositifs, qui organisés spatialement et temporellement, permettent de rendre visibles les enfants durant leurs déplacements. Cependant, cette trame de visibilité ne peut avoir d'effets que si les espaces sont appropriés à la pratique, que s'ils assurent des aménagements suffisamment sûrs et balisés. C'est pourquoi, dans bien des communes, les bus pédestres ne sont pas sans balises, ne serait-ce que les arrêts matérialisés au sol ou sur des plots ou encore dans les transformations provisoires qu'ils produisent au passage des enfants.



Il peut néanmoins exister des situations, où faute d'aménagement suffisamment approprié au mode pédestre et/ou au passage d'enfants, certaines communes réalisent quelques transformations. C'est le cas de Bruz et de Saint Sulpice la Forêt qui ont connu des aménagements de voiries pour le pedibus. C'est le cas en particulier d'une ligne à Bruz, en lisère de communes entre Bruz et Pont Réan où les enfants suivent un itinéraire très varié et assez long mais où les parents régulent eux-mêmes la circulation des voitures en bloquant une partie du pont pour le passage des enfants, du fait de l'étroitesse de la chaussée de traversée et des trottoirs.



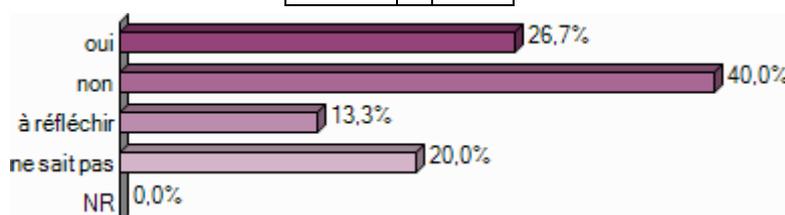
En outre, le dispositif peut évoluer en fonction des besoins, des contraintes parfois insurmontables et de la densité des enfants. De ce point de vue, les principales modifications produites par le fonctionnement des pedibus sont liées au fonctionnement des lignes ; elles concernent les aspects spatio-temporels. Ce sont principalement la modification d'itinéraire, et l'adaptation des horaires qui marquent les évolutions au fil des années. Deux tiers des responsables de lignes déclarent même des modifications d'itinéraires pour satisfaire les besoins de nouveaux arrivants. Un tiers des responsables déclare également des modifications d'horaires de passage et enfin quelques responsables précisent quelques modifications réalisées aux endroits des traversées. C'est d'ailleurs à ces points stratégiques que les responsables précisent le besoin d'amélioration : l'aménagement de carrefours et traversées. Un quart des responsables portent l'attention sur le besoin d'aménagement de la voirie.

Seules Saint Gilles, Brécé, Saint Grégoire, Liffré, Acigné, St Armel, sont les communes qui ont connu des changements d'itinéraires de lignes.

D'autres évolutions peuvent parfois être réfléchies poussant à imaginer une généralisation de ce type de dispositif à d'autres motifs de déplacement que la raison scolaire. C'est pourquoi nous avons questionné les référents de ligne sur cette possibilité d'élargissement du principe de bus pédestre à d'autres trajets. Moins de la moitié d'entre eux, (en comptant ceux qui répondent « à réfléchir »), pensent que le principe de bus pédestre mériterait d'être élargi à des trajets extra-scolaires. Cette position plutôt partagée montre bien toute la difficulté à pouvoir maintenir un principe pour des trajets simples et quotidiens. D'autant que la mobilisation de parents volontaires sur des trajets plus diversifiés relèverait comme le précisent certains référents de la gageure !

**Tableau résultats 11 : Selon vous le principe pedibus mériterait-il d'être mis en place pour des trajets extra-scolaires?**

	Nb	% cit.
oui	4	26,7%
non	6	40,0%
à réfléchir	2	13,3%
ne sait pas	3	20,0%
NR	0	0,0%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>100,0%</b>



Et une généralisation n'est possible que si au quotidien le principe de bus pédestre fonctionne correctement. Ce qui ne semble pas être toujours le cas. La généralisation du principe de « busing » ne semble pas d'actualité dans les communes enquêtées. En même temps, du point de vue de la vitalité urbaine, son amplification serait-elle à glorifier ? Si le principe permet de sensibiliser au mode pédestre, de créer certaines sociabilités dans les quartiers et de politiser certaines causes environnementales et sanitaires, n'imaginer les déplacements des individus, qui plus est des enfants, qu'en groupe et sous l'escorte des adultes, c'est ne programmer les espaces que comme des bulles ou cordons sécuritaires en excluant toute la diversité des imprévus que constituent la vie urbaine.

Enfin, les bus pédestres peuvent s'inscrire occasionnellement dans des actions de sensibilisation à l'environnement. Un quart des référents de dispositifs répondants disent s'inscrire régulièrement dans ses actions et plus de la moitié occasionnellement.

## 2.6. Les difficultés de fonctionnement des bus pédestres

Si les parents semblent plutôt satisfaits du fonctionnement des bus pédestres, paradoxalement, ils mentionnent quasiment tous un certain nombre de difficultés qui

relèvent plus des ressources humaines que d'entraves liées aux aménagements spatio-temporels. L'implication des parents et les problèmes de réduction des effectifs d'enfants (des enfants arrivant en fin de cycle de primaire) remettant en cause le renouvellement annuel du dispositif sont les deux difficultés majeures auxquelles les référents doivent faire face. Pour affronter ses difficultés, les parents suggèrent de sensibiliser davantage les familles et les enfants via le réseau de communication de l'école (en imposant une journée obligatoire de sensibilisation par exemple) et les services de la mairie. Dans les secteurs où les enfants entrent dans une phase de transition pour l'entrée au collège, certains parents suggèrent de développer davantage le dispositif vers les nouveaux arrivants, en accordant une place privilégiée aux enfants de maternelle, une façon d'assurer un cycle plus long de fonctionnement. Dans certains cas, il est même suggéré de revoir plus régulièrement la planification des lignes afin d'optimiser les passages en termes d'horaires et de proximité des domiciles.

<b>Tableau résultats 12 : Difficultés de fonctionnement des bus pédestres</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
Non réponse	28	53,8%
Pb sécurité du trajet	2	3,8%
Pb d'implication des parents	14	26,9%
Pb de rythme (lié aux tous petits)	1	1,9%
Pb de cycles (dans renouvellement des parents, relève)	15	28,8%
Pb d'organisation (rentrée)	3	5,8%
Pb d'éloignement des arrêts (imposant organisation parentale)	1	1,9%
Autres	2	3,8%
TOTAL OBS.	52	

Les solutions du maintien d'un accompagnement minimum souvent souhaité par les parents sont assez controversées. Si pour certains l'accompagnement doit rester obligatoire pour assurer l'échange de services et la souplesse des accompagnements, d'autres estiment au contraire que le maintien du dispositif doit s'affranchir de contraintes trop lourdes pour les parents et ne pas les soumettre à la participation obligatoire. Dans le cas du maintien de l'échange de services, une meilleure coordination des horaires de passage du bus pédestre avec ceux des transports en commun (pour les parents) inciteraient davantage les parents à s'y impliquer. Dans le cas de l'absence d'obligation des parents, transformant le dispositif en service « public », c'est la recherche d'accompagnateurs bénévoles et l'aide des municipalités qui est suggérée. Si les solutions minimales ici proposées par les parents peuvent trouver leur voie dans une forme d'hybridation, le dispositif doit aussi être pensé (s'il doit être maintenu) à partir des effets produits non seulement sur le développement de l'enfant (ses acquisitions, ses besoins et désirs d'autonomie) mais également sur le cycle de vie des rapports à l'espace des familles (étendue du territoire de l'enfant, élargissement des réseaux sociaux et programmes d'activités). La démotivation des enfants liée en partie à leurs désirs d'autonomie et d'indépendance vis-à-vis des adultes

et de groupes de pairs dont ils veulent se démarquer, invite à réfléchir aux alternatives d'évolution du dispositif vers des modalités plus pédagogiques et éducatives qui permettraient à l'enfant de réellement s'inscrire dans une diversification des apprentissages de la rue et de la route. La pratique du vélo bus pourrait être une de ses modalités d'évolution. Cette pratique souvent désirée voire programmée par les enfants dans les perspectives d'entrée au collège fournit bien des supports en matière d'éducation à la sécurité routière, de développement de la cognition spatiale (stratégie de déplacements, prise de décision, solution d'évitement, etc.) et de mise à l'épreuve de l'évaluation des compétences de l'enfant par le parent. Cette solution existe, elle est même réfléchie au sein de certaines communes (Le Rheu par exemple) mais elle reste encore très balbutiante, pour des raisons de mise en adéquation des espaces routiers et des aménagements spécifiques mais aussi de responsabilités civiles et parentales.

### **3. Des rapports au quartier à l'implication dans le dispositif alternatif : résultats des enquêtes réalisées auprès des parents**

#### **3.1 En préambule**

Un échantillon de 52 parents répartis sur les 4 communes sélectionnées (Acigne, Bruz, Le Rheu et Saint Grégoire) a été interrogé à domicile sur rendez-vous pris au préalable. La description des résultats suivra un déroulé en deux temps. Dans une première partie, nous explorerons les résultats de façon générale. Ensuite, il s'agira de s'intéresser aux variabilités inter-communes. Les résultats de cette seconde phase devront être considérés avec circonspection du fait de la taille d'échantillonnage. Toutefois, tout en restant dans la mesure des limites, chaque commune enquêtée fera l'objet d'un portrait circonstancié.

Les bus pédestres comme forme d'alternativité singulière étudiée ici implique d'ouvrir la discussion en apportant une attention particulière à ces derniers en tant que processus inscrits dans une dynamique à la fois sociale, territoriale, familiale mais aussi individuelle. L'intérêt porté à leur développement mais également à leur évolution oriente alors cette partie de résultats autour de plusieurs volets articulés. La compréhension du développement des formes d'alternativités dans les périphéries urbaines de la métropole rennaise, suppose de mieux cerner dans un premier temps le contexte des choix de vie et des choix d'habiter ainsi que les rapports des individus à leur cadre de vie. Nous posons l'hypothèse que ces nouvelles alternatives de mobilité permettent de réguler différentes formes d'équilibre et d'évolution des rapports des individus et des familles au cadre vie, en particulier quand commence à se poser la question de l'autonomie de déplacements des enfants qui met à l'épreuve non seulement les rapports de la famille au système de mobilité mais aussi les sociabilités dans le quartier et l'ensemble des rapports au contexte résidentiel et en particulier les questions de régulation de la sécurité des espaces. De là, l'exploration des formes de liens et d'évaluation du cadre de vie par les parents s'avère nécessaire : des sources et des motifs d'installation dans une commune aux attentes et évaluations du quartier et de la commune.

Par ailleurs, en s'inscrivant dans une dynamique sociale forte, les bus pédestres permettent de révéler la qualité et les formes de singularité des rapports sociaux des individus dans leur contexte de vie, les formes de sensibilité environnementale mais également la part des ressources mobilisatrices individuelles.

Enfin, outre les valeurs sociales et écologiques, les bus pédestres sous-tendent des valeurs éducatives non négligeables que peu d'études ont jusqu'alors explorées. Au cœur du système de mobilité des familles, ce dispositif interroge indéniablement le processus d'apprentissage des espaces par l'enfant, en particulier celui de l'autonomie de déplacement en milieux urbains. Au-delà de la compréhension des motifs ou mobiles conduisant les familles à participer à ces nouvelles alternatives, il convient d'interroger ces dispositifs sous le prisme de la production des routines, des habitudes et apprentissages des enfants. Le bus pédestre en tant que cadre sécurisé et sécurisant des apprentissages induit-il une autonomie renforcée chez les enfants ? Autrement dit, les récurrences spatiale, temporelle mais aussi sociale de tels déplacements induisent-elles un sentiment de confiance et de compétence qui garantirait une relative généralisation du mode pédestre dans les déplacements de la famille et surtout de l'enfant ? Pour cela,

une mise en relation des déplacements scolaires de l'enfant avec les autres déplacements courants de l'enfant doit permettre cette radioscopie de l'apprentissage des espaces et dans sa conséquence, une première forme de potentiel de durabilité de la mobilité pédestre et peut-être aussi autonome des enfants.

### **3.2 Les raisons d'habiter la périphérie urbaine**

Sont réunis ici les résultats extraits des questions portant sur : 1/ le choix d'habiter la commune, l'ancienneté dans le quartier, description de la commune et portrait du lieu de vie idéal.

#### ***a. Des habitants relativement ancrés dans leur commune***

Avant toute description, précisons que la majorité des parents impliqués dans les bus pédestres habite la commune de résidence depuis plus de 8 ans. Ce sont donc des habitants temporellement déjà bien inscrits dans l'environnement de résidence et sans doute alors quelque peu investis dans la vie de quartier, du voisinage.

Cette ancienneté est variable entre les communes. Alors qu'à Acigné, plus de la moitié (54,5%) et à Bruz près des trois quarts des parents interrogés habitent la commune depuis plus de 8 ans, dans les nouveaux secteurs pavillonnaires de Saint Grégoire et du Rheu on observe une ancienneté plus relative.

<b>Ancienneté résidentielle</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
moins d'un an	0	0,0%
entre 1 et 3 ans	11	21,2%
entre 4 et 7 ans	13	25,0%
plus de 8 ans	28	53,8%
TOTAL OBS.	52	100%

#### ***b. Choix d'habiter la commune : la proximité et l'accès à un cadre de vie***

Les choix d'habiter le quartier sont relatifs (pour plus de la moitié des parents) à la proximité ou l'accessibilité du lieu de travail. Autrement dit, la gestion des déplacements quotidiens œuvre pour une bonne part dans le choix résidentiel. Par ailleurs, outre des raisons de coûts acceptables d'accès à la propriété, la qualité du cadre de vie, la capacité d'accéder facilement à des parcs et jardins sont d'autres raisons importantes pour près de 42,5% des personnes interrogées. Le choix de la proximité de Rennes, des fonctions de la ville-centre sont aussi des facteurs importants.

Enfin, un cinquième des parents ont par hasard découvert et apprécié la commune pour s'y installer.

Les raisons du choix de résider dans la commune	Effectifs	Fréquences
Raisons professionnelles: proximité ou accessibilité du lieu de travail	30	57,7%
Raisons familiales: rapprochement d'un membre de la famille ; choix d'une école	14	26,9%
Raisons résidentielles: coûts modérés des loyers et d'accès à la propriété	15	28,8%
Services dans le quartier	4	7,7%
Qualité du cadre de vie: parcs, squares	22	42,3%
La facilité de déplacement de l'enfant	1	1,9%
Question de place dans le logement	1	1,9%
Réputation de la commune	1	1,9%
Proximité de Rennes	10	19,2%
Hasard	6	11,5%
Autres	7	13,5%
TOTAL OBS.	52	

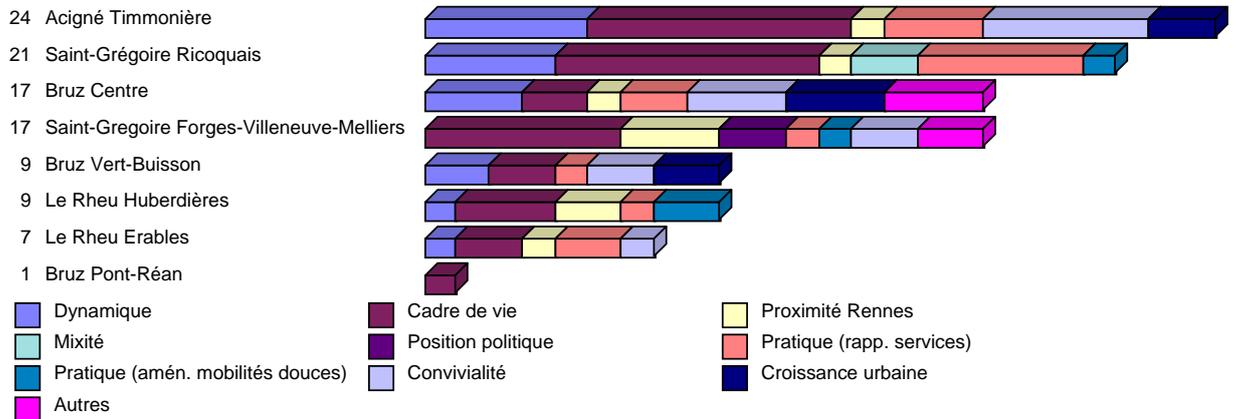
### 3.3 Comment définit-on les périphéries urbaines

La commune est décrite le plus fréquemment à partir du cadre de vie et de son dynamisme. Le caractère dynamique est à mettre en lien avec la caractéristique de « croissance urbaine » décrite par près d'un parent sur cinq. C'est le cas en particulier des parents résidant dans les secteurs de Bruz-Pont Réan, de Saint Grégoire et d'Acigné. La qualité du cadre de vie à Bruz Pont Réan est, malgré les ruptures ressenties par les habitants, une raison importante d'installation. Par ailleurs, « le côté pratique » (présence de services, aménagement de la mobilité) rend le quartier dynamique pour plus d'un tiers des parents. Et c'est particulièrement vrai pour les parents habitant Le Rheu (les Erables) et Saint Grégoire. A ces caractéristiques fonctionnelles, s'ajoute la notion de réputation du quartier ou de la commune pour les parents néo-accédants à la propriété dans une région dont ils ne sont pas familiers. Par exemple, la commune de Saint Grégoire a été choisie par certains parents sur cette mesure des critères liés à la réputation ; laquelle prend toute sa force à travers la dite « bonne réputation » des écoles qui devient alors un critère de choix (cas de Saint Grégoire la Ricoquais).

Notons également la convivialité comme caractéristique importante pour un quart des habitants et ce particulièrement à Bruz vert Buisson et à Acigné la Thimonière. Une valeur qui réapparaît dans les raisons de la pratique du bus pédestre. Enfin, la proximité du centre-ville de Rennes est également une caractéristique de la commune décrite mais dans une moindre mesure. C'est le cas des parents du Rheu et de Saint Grégoire (La Forge/les Melliers). La bonne desserte en transports en commun, agissant sur les formes de contiguïtés urbaines est sans doute une raison.

Enfin, au-delà de justifications plus ou moins rationnelles, le hasard est une raison présente dans le discours des parents.

Caractéristiques descriptives des communes par leurs habitants



**a. Les avantages d’habiter les périphéries urbaines de Rennes**

Qualité du cadre de vie, services de proximité et relations sociales sont les principaux avantages énoncés par les parents interrogés. La distance aux voies rapides pour aller jusqu’à Rennes est également un avantage important qui marque le besoin de rester connecté aux fonctions et formes urbaines de la métropole. Une manière de trouver un équilibre dans les choix de résidence, de recomposer un univers qui participe aux « formes d’intermédiation » (Dumont & Hellier, 2010) que façonnent ces territoires de périphéries urbaines. Cette propension à pouvoir trouver et profiter d’un cadre de vie attractif tout en restant connecté aux fonctions de la ville-centre est d’autant plus valable et significative qu’on se situe pour l’étude dans les proches communes de la périphérie urbaine rennaise. Enfin, la place des transports figure comme une dimension très prégnante qui d’une certaine manière corrobore la place mais aussi les effets accordés aux déplacements dans la qualité du cadre de vie.

A l’inverse, quand on leur demande de relever quelques griefs dans la commune, les parents font fréquemment référence au manque de transports (TC) et l’insuffisance d’aménagements spécifiques, en particulier pour les transports dits actifs ‘ le vélo’, à un accès de commune encombré et parfois difficile en certains secteurs pour se rendre à Rennes.

L’inflation immobilière, le coût des impôts mais surtout l’évolution urbaine, la trop forte urbanisation de certaines zones, et le risque de perdre la tranquillité et les espaces verts voire le caractère rural en certains points de la commune concentrent l’essentiel des inconvénients. Le tableau avantages et griefs ne fait que subsumer les rapports entretenus par les individus au système urbain, en recherchant autant les atouts de la ville que ceux de la périphérie.

**b. La place du bien-être de l’enfant dans le choix du cadre de vie**

La place de l’enfant est un critère de choix important voire primordial dans la décision d’habiter la commune. Par-delà les raisons exposées plus haut, nous avons en particulier, cherché à cerner la part de centralité de cette dimension dans le choix des lieux de vie.

Le cadre de vie et la proximité de certains espaces dédiés à l'enfance sont en effet des critères fondamentaux. Pour deux tiers des parents interrogés, le bien-être de l'enfant est un facteur important qui repose principalement sur la présence de services de proximité (liés aux fonctions de loisirs et scolaires). Il fait partie d'un tout dans les critères de choix de résidence et est particulièrement représentatif des discours de parents résidant dans les communes de Saint Grégoire et Acigné.

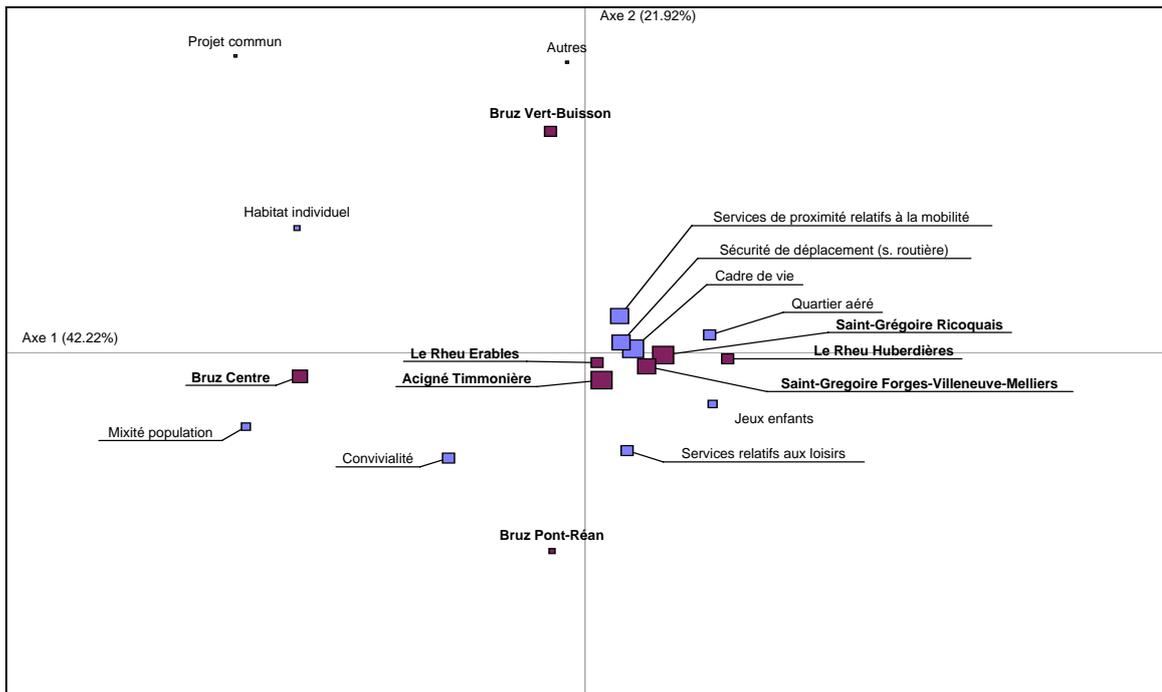
<b>Critères de choix liés au bien-être et place enfant dans choix de quartier</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
Non réponse	6	11,5%
Oui, partie d'un tout	11	21,2%
Oui, pour services proximité	6	11,5%
Oui, pour cadre de vie	12	23,1%
Non, venu après	12	23,1%
Non, autres	5	9,6%
<b>TOTAL OBS.</b>	<b>52</b>	<b>100%</b>

En outre, pour définir les valeurs associées à la ville et plus spécifiquement au lieu de résidence, nous avons exploré la notion de quartier idéal pour les parents. La quête d'idéal traverse autant la pensée sur la ville par ceux qui la projette et l'aménagent que par ceux qui la vivent.

La définition du quartier idéal pour les parents est très fortement associée à la qualité du cadre de vie, qui s'il reste en soi vague dans sa formulation est étayé dans le discours par quelques dimensions fondamentales qui deviennent récurrentes, comme l'accessibilité des services de proximité (plus de la moitié des occurrences de citation) et de la sécurité des déplacements. A ce titre, la place des déplacements, des transports et des modes doux apparait centrale dans le discours des parents. C'est d'autant plus central qu'à travers la question des transports, ce n'est pas seulement la fonction des espaces qui est en jeu mais ce qu'elle engage dans la transformation et le façonnement des paysages. Par ailleurs, à travers les transports et l'amélioration des réseaux en partie dirigés vers les modes doux, c'est de la mobilité intra-urbaine dont il est question. Celle qui permet d'aborder la possibilité de s'affranchir des navettes liées aux activités des enfants et qui représente même la clef de voûte du contour du quartier idéal de bon nombre de parents. Enfin, convivialité, services de loisirs et notion de quartier aéré constituent les éléments secondaires mais importants du cadre idéal.

Les résultats de l'analyse factorielle réalisée à partir des données relatives au quartier idéal croisant les différentes communes enquêtées montrent une structuration en deux axes : un premier associé aux groupes sociaux (mixité sociale vs groupes spécifiques) et un second associé aux fonctions du quartier (déplacement vs loisirs/animation). Deux axes autour desquels s'organisent les quartiers.

#### **Axes structurant le quartier idéal et projection des secteurs de communes**



On retrouve alors du côté de Bruz, des parents recherchant la mixité et à l’opposé des parents plus centrés sur les valeurs d’entre-soi, liées notamment aux enfants. Enfin, les deux secteurs de Bruz s’opposent sur la dimension d’accessibilité/proximité des services : Bruz Pont Réan plus centrée sur les services liés à l’enfance et Bruz Vert-Buisson plus axée sur les services de proximité.

### ***c. La définition de quartier idéal est-elle généralisable au bien-être des enfants ?***

La question de quartier idéal posée aux parents a été ensuite transposée au domaine de l’enfant. Autrement dit, nous avons cherché à explorer la concordance des formes idéales de contexte de vie selon qu’elles se sont rapportées aux enfants ou au domaine de la famille.

Ainsi, rapportée au bien-être de l’enfant, la question de quartier idéal est très majoritairement associée à nouveau à celle des transports et déplacements. En effet, près des trois quarts des parents privilégient les déplacements dans les critères de quartier idéal pour l’enfant. C’est en particulier, la volonté d’une autonomie des enfants qui motive leur réponse, et pour cela la satisfaction liée à la sécurité des lieux et des routes et la proximité des espaces ou terrains de jeux et des services. La notion de quartier idéal se rapprocherait des principes de la « Child Friendly City ». Le quartier idéal est en effet décrit par les parents comme « *un quartier pensé pour le déplacement des enfants* », un quartier « *proche de tous les services pour qu’il soit autonome assez vite avec une sécurité de déplacements* », un quartier « *où l’enfant n’a pas à être dépendant d’une tierce personne pour ses déplacements* », etc. L’autonomie de déplacement des enfants demeure une dimension importante dans la définition de l’idéal mais qui finalement n’est que relativement opérante dans les critères de choix d’habitation. En effet, si la proximité et la question des transports sont des dimensions

décisives dans l'épreuve du choix résidentiel, la facilité de déplacement des enfants n'est pourtant pas formulée comme telle dans les raisons du choix d'installation.

Par ailleurs, la proximité du réseau social (dont la formule récurrente des parents utilisée est « copains à proximité ») est aussi une variable d'ajustement importante pour définir le quartier idéal. Un critère sur lequel s'appuie en particulier l'organisation des dispositifs bus pédestres. Enfin, la proximité d'espaces verts, d'espaces naturels, la notion de quartier aéré confirme cette sensibilité parentale aux bienfaits des aménités-nature pour la santé et le bien-être de l'enfant.

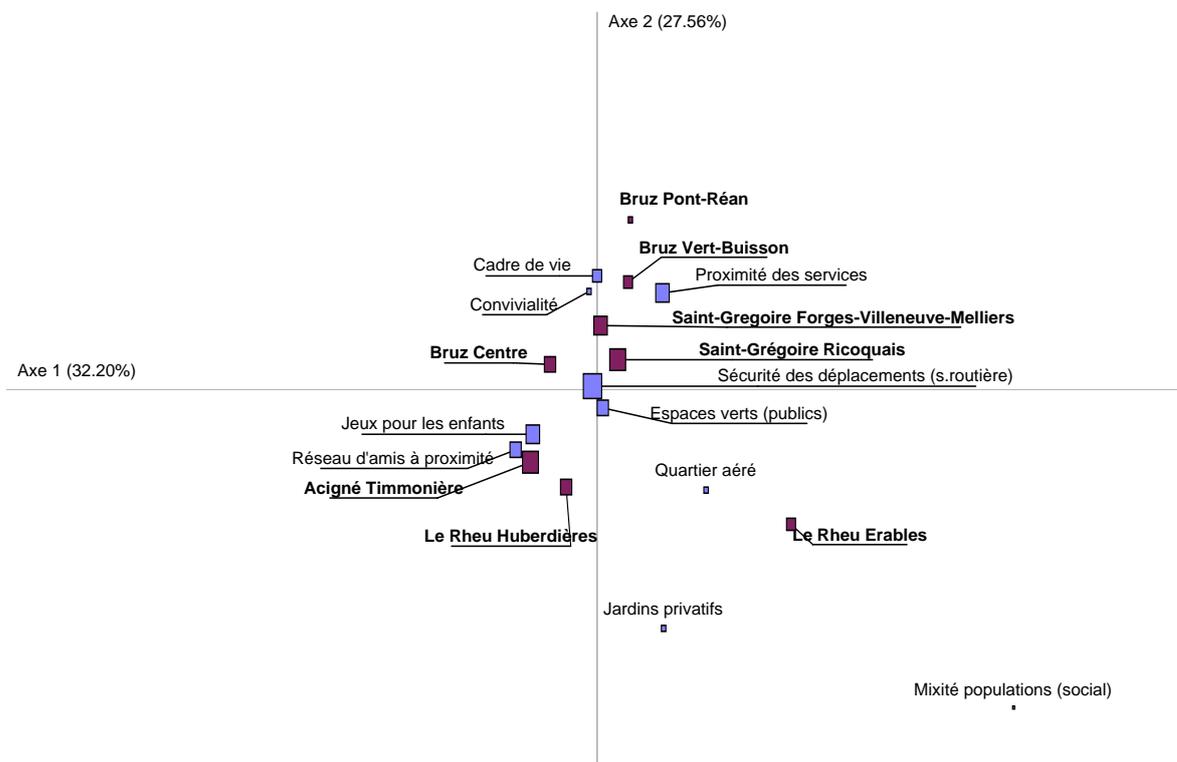
Observons à l'échelle locale des communes comment se situent ces dimensions de ville idéale relativement aux enfants.

A **Acigné**, la ville idéale pour les enfants doit satisfaire les besoins ludiques et la sécurité des déplacements. Par ailleurs et dans une moindre mesure, la présence d'espaces naturels (jardin, espaces verts) est un élément qui compte dans cette ville idéale.

A **Bruz**, les parents habitant la partie « centre » n'ont pas de point dominant dans cet idéal de ville. Sécurité de déplacement et réseaux d'amis sont toutefois des points mentionnés par un tiers d'entre eux et également observés dans le discours des parents résidant dans les secteurs Vert Buisson. Dans le secteur plus en rupture de la commune, à la lisière de Pont Réan, la convivialité est une dimension essentielle qui contribue d'ailleurs à la dynamique des bus pédestres de la commune.

Au **Rheu**, la différenciation des dimensions permet d'expliquer quelques points sensibles dans le fonctionnement des bus pédestres. En effet, dans le secteur Erables, la sécurité des déplacements et la proximité de services sont des éléments dominants. En outre, la présence d'espaces verts, aérés, favorisant les jeux des enfants et la mixité sociale sont des critères de quartier idéal. Dans le secteur des Huberdières, c'est le réseau d'amis à proximité et dans une moindre mesure, la présence d'espaces verts qui caractérisent la ville idéale.

A **Saint Grégoire** : sécurité des déplacements, proximité des services et présence d'espaces verts (publics) sont au programme de la ville idéale. Les deux secteurs de Saint Grégoire, se distinguent sur les dimensions de convivialité et le caractère aéré des quartiers. Ces deux derniers points étant plus souvent mentionnés par les parents du secteur de la Ricoquais que de celui des Melliers/La Forge, un secteur plus central, plus en prise avec la circulation routière et les fonctions de centralité.

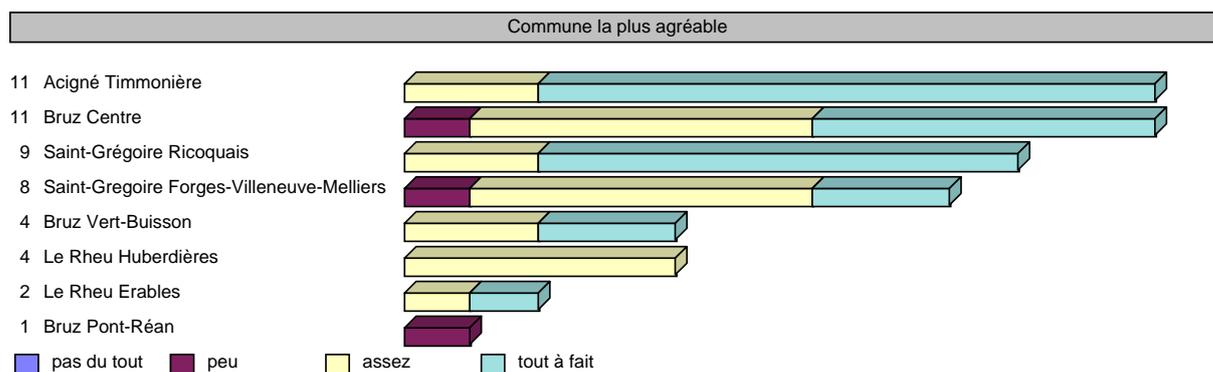


### 3.4 Les qualités de l'attachement

Le niveau de satisfaction résidentielle des parents peut se mesurer à une impression de proximité de ce milieu idéal avec le cadre de vie quotidien. Dans cet objectif, nous avons demandé aux parents comment ils situaient ces valeurs d'idéal relativement à leur secteur résidentiel.

Pour une majorité d'entre eux, le quartier d'habitation peut être assimilé au quartier idéal (près de 95%). C'est à Acigné et à St Grégoire (La Ricoquais) que les parents estiment le plus cette proximité du quartier idéal. La moitié d'entre eux estime d'ailleurs habiter dans une des communes les plus agréables de Rennes, excepté les parents du secteur Bruz Pont Réan pour qui les effets de coupure d'avec le reste de la commune, atténuent quelques atouts du cadre de vie.

C'est enfin à Acigné la Timmonière, St Grégoire (la Ricoquais) et Bruz Vert Buisson que l'on observe les plus fortes fréquences de réponses quant au fait d'habiter une des communes les plus agréables de Rennes.



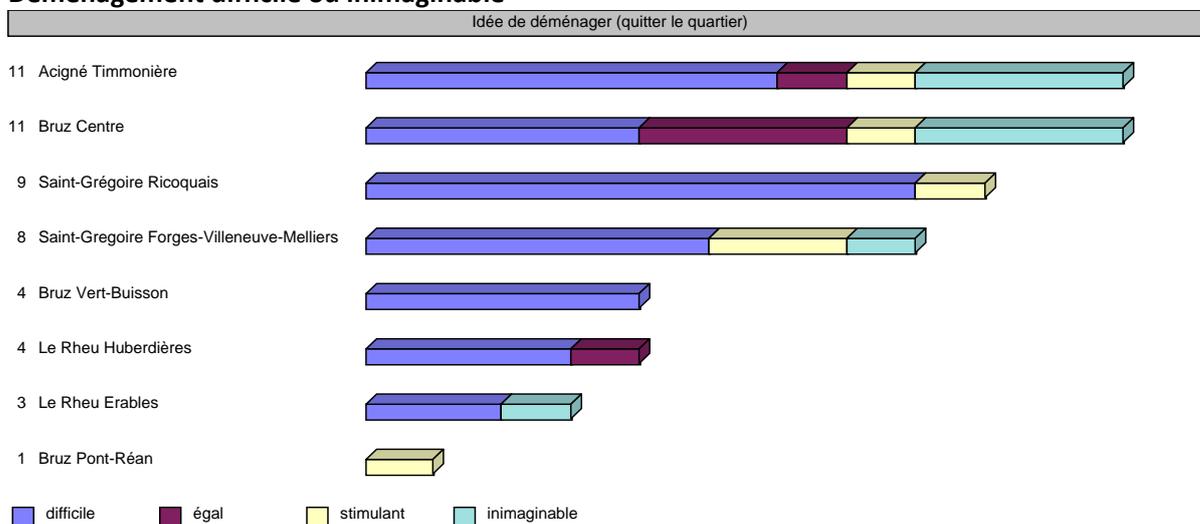
Outre l'épreuve des évaluations du quartier qui peuvent être remises en cause sous l'effet des transitions liées à la mobilité, l'attachement au quartier constitue également un facteur prévalant dans les processus de mobilisation des individus. Il est mesuré ici à partir des effets pressentis à l'idée de quitter son quartier, de déménager.

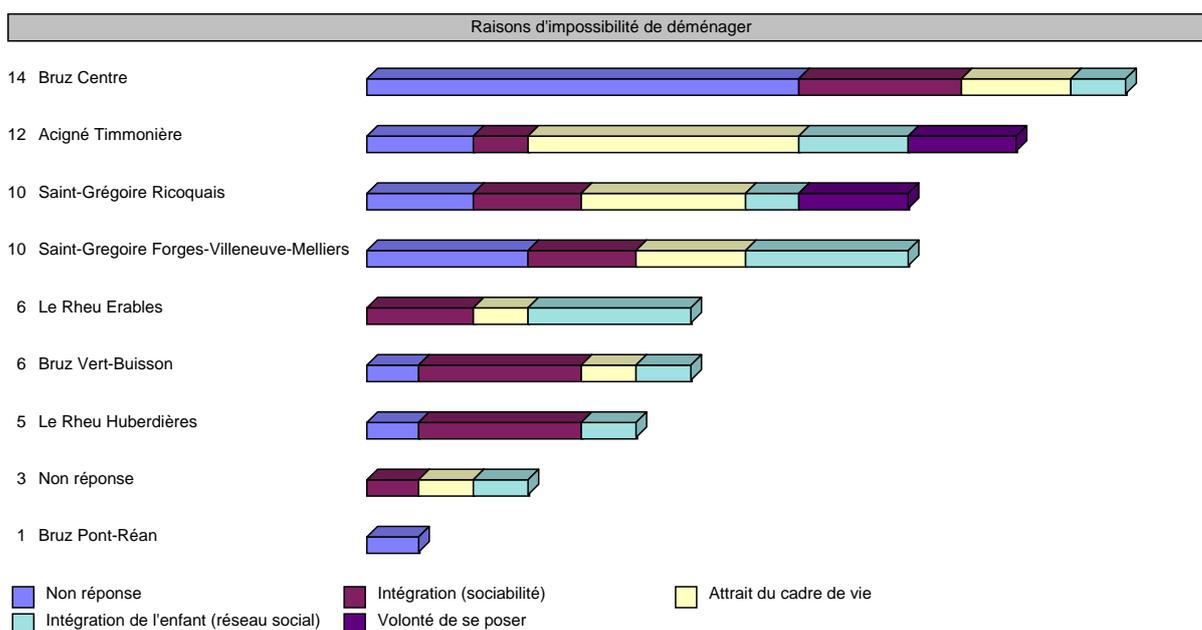
### a. L'idée de quitter la commune est-elle envisageable ?

En réaction à cette question, les parents sont plutôt fortement attachés à leur lieu de vie. Plus des trois-quarts d'entre eux pensent que le déménagement serait difficile voire inimaginable. C'est dans les communes de Bruz Vert-Buisson, Le Rheu Erables, Acigné et St Grégoire la Ricoquais que cet attachement paraît le plus fort. Les difficultés ou impossibilités de déménager sont souvent liées aux réseaux sociaux, aux implications (plus du tiers des parents), à l'ancrage important des enfants (plus du quart) et à l'attrait du cadre de vie (plus du quart).

Les raisons liées à l'ancrage des enfants sont données par les parents de quasiment toutes les communes, mis à part le secteur Bruz Pont Réan. Elles demeurent cependant plus fréquentes dans certains secteurs comme : Le Rheu Erables, Saint Grégoire (La Forge/ Melliers), Acigné Timmonière.

#### Déménagement difficile ou inimaginable





### 3.5 De l'attachement à l'appartenance

#### a. Agir, revendiquer et soutenir pour se sentir de la commune

Outre la notion de quartier idéal donnant à comprendre les valeurs attachées à certaines aménités urbaines et fonctionnelles, essentielles du cadre de vie, l'attachement au cadre de vie (en tant que tel) est une dimension importante à prendre en compte dans le processus d'identité spatiale des individus. Il sous-tend non seulement un ensemble de liens affectifs chargés d'histoire de vie et d'expérience des espaces relevant de l'idiosyncrasie mais également un socle plus social et politique ayant trait aux positions sociales et culturelles des individus et par lequel ils prennent place, se situent, interagissent et réagissent, voire se mobilisent pour et dans leurs espaces de vie. Souvent malmené ou mésinterprété, le sentiment d'appartenance peut sembler stérile au regard d'une compréhension habitante des espaces. Cependant, dans une société mobile qui met toujours plus à l'épreuve l'équilibre de relations au(x) cadre(s) de vie, le sens donné aux lieux passe par cette relève du rapport aux espaces vécus présents et passés et donc du sentiment d'appartenance. Et comme le souligne Tizon (1996) : « *Malgré la mobilité des hommes et la globalisation des enjeux socio-économiques, il faut encore être et se sentir de quelque part pour agir et être reconnu* ». Le sentiment d'appartenance permet d'éprouver l'ensemble du lien d'engagement des individus dans les espaces de vie, au sens d'une dimension plus socio-pragmatique, révélant autant les pouvoirs de coordination de la personne pour soi que les formes de rapports au politique (Thévenot, 2011). Au-delà de l'attachement, le sentiment d'appartenance permet d'éprouver implicitement la position socio-politique des individus relativement aux projets de la cité, et plus localement, de la municipalité. A cette question donc, deux-tiers des parents déclarent un franc sentiment d'appartenance (« tout à fait »).

Sentiment d'appartenance à la commune de résidence	Effectifs	Fréquences
pas du tout	3	5,8%
peu	7	13,5%
assez	9	17,3%
tout à fait	33	63,5%
TOTAL OBS.	52	100%

Soulignons que cette notion d'appartenance a souvent été associée par les parents rencontrés aux idéologies politiques quand le sentiment d'appartenance était faible. Autrement dit, pour répondre à la question, certains parents s'en réfèrent à la position politique de la municipalité et quand celle-ci est éloignée voire opposée à la leur, et surtout que la dynamique de la commune en termes de projets d'aménagements semble contraire à leurs idéaux, alors ils déclarent un sentiment de non-appartenance. C'est le cas à Saint Grégoire, par exemple où plus d'un quart des parents relie cette notion au bord politique de la municipalité et aux projets qui en émanent et renvoient cette appartenance à un faible niveau d'affiliation avec la commune. Par ailleurs, ce faible sentiment d'appartenance est aussi expliqué dans certaines communes par le sentiment de relégation, de distance aux centralités fonctionnelles de la commune. C'est le cas à Bruz Pont Réan, où la déconnexion des réseaux de transports ou la difficulté d'accès à certains équipements affaiblissent le sentiment d'appartenance. Dans ces derniers cas, le dispositif de bus pédestre deviendrait un acte d'engagement politique au service de défaillances de services publics.

### ***b. Homogénéité sociale, pro-activisme et auto-catégorisation***

Une façon de mieux cerner les enjeux propres aux actions entreprises en groupe par les individus et les formes de politisation possibles qui peuvent être entraînées, consiste à entrer dans le système de relations inter-individuelles et à cerner la façon dont les individus d'un groupe s'auto-définissent. Autrement dit, il s'agit de savoir si les parents d'un groupe organisé autour des déplacements de l'enfant constituent un groupe social à part entière ; soit un groupe producteur de valeurs, de normes, etc. Relativement aux théories de l'identité sociale, cette définition passe inévitablement par des processus de comparaisons sociales et d'auto-catégorisation sociale. L'auto-catégorisation procède le plus généralement à partir de définitions visant à rechercher des traits endo-groupes socialement homogènes et en même temps à caractériser les groupes ou individus dans leurs différences. De cette manière, la construction d'une identité sociale propre au groupe est rendue saillante et permet d'activer des processus de renforcement des implications. Basés sur un niveau d'implication construit autour de valeurs singulières (éducatives, environnementales, etc), les parents peuvent dès lors se définir comme membres de groupes caractéristiques. C'est pourquoi, la notion de sentiment de représentativité peut aider à cerner les modalités non seulement de comparaison mais également d'auto-catégorisation.

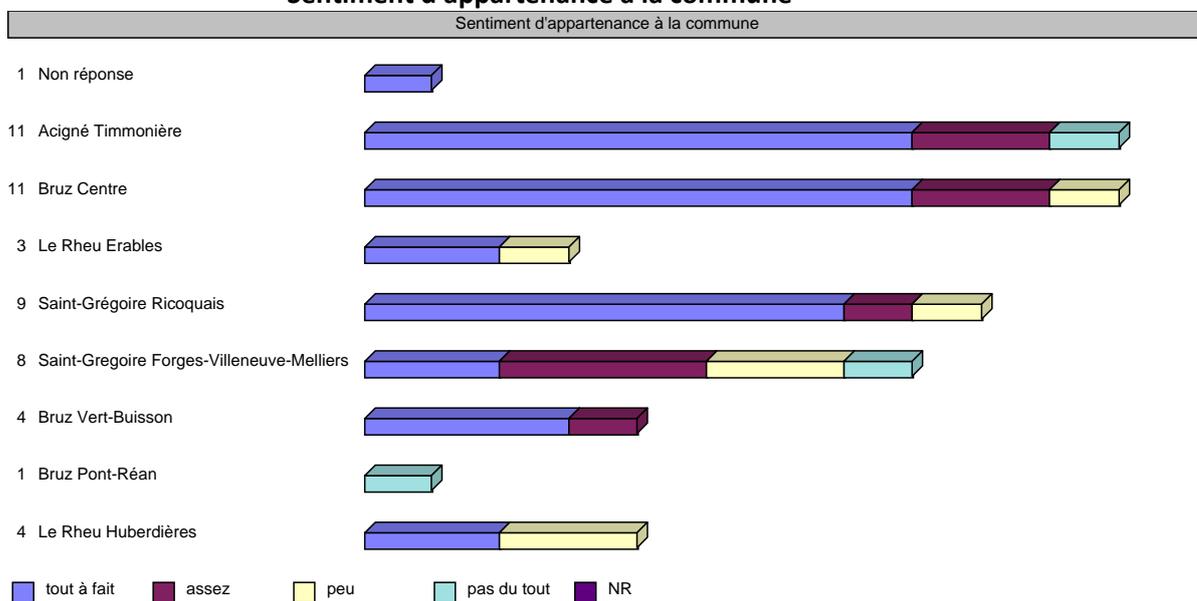
Les résultats montrent alors que lorsque l'impression de représentativité est forte, elle est alors souvent animée par l'implication associative et surtout en lien avec l'éducation, l'implication dans l'école mais aussi, dans une moindre mesure, dans les formes d'emploi pratiqué et dans le profil social et familial des parents. Pour certains groupes de parents, on note d'ailleurs que le sentiment d'appartenance à la commune pourrait être expliqué également par l'impression d'homogénéité sociale. C'est le cas en effet à Saint Grégoire dans le secteur de la Ricoquais.

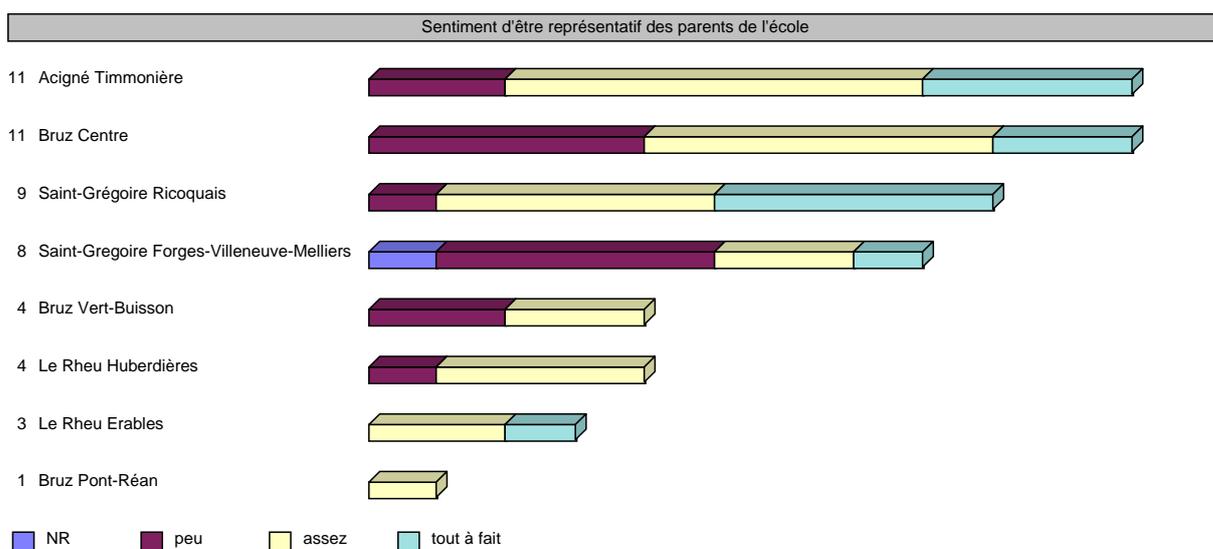
L'impression d'homogénéité au sein d'un groupe est une dimension importante pour expliquer le niveau d'implication sociale (voire politique) par rapport à des causes sociales et collectives. C'est pourquoi, relativement à l'implication dans un dispositif alternatif de mobilité, l'investigation de la forme sociale des groupes de parents impliqués et de la force du sentiment de représentativité peut aider à expliquer les niveaux de participation. Aussi, cette impression de représentativité relative au groupe de parents de l'école (fréquentée par l'enfant) est confirmée de manière forte par un peu moins d'un quart des parents et de façon modérée mais présente par près de la moitié des parents.

Ce sentiment de représentativité s'étaye en partie sur la qualité d'homogénéité sociale des groupes de parents impliqués. Une des dimensions fortes de cette homogénéité repose en particulier sur les attitudes éducatives des parents, l'investissement dans l'éducation des enfants, leur présence dans la vie de l'école. A ce titre, plus d'un quart des parents se sent proche ou représentatif des parents de l'école.

En résumé, le sentiment de représentativité s'appuie donc sur quelques traits constitutifs de l'homogénéité sociale du groupe de parents : l'implication associative, les rythmes de vie, la structure familiale et professionnelle.

### Sentiment d'appartenance à la commune





Pour comprendre ces quelques traits saillants, observons plus en détails les résultats inter-communes :

### Saint Grégoire

On repère trois grandes raisons pour justifier ou non le sentiment de représentativité dans le groupe de parents de l'école :

Ceux qui considèrent appartenir à un groupe de parents impliqués dans l'éducation, dans l'école et le milieu associatif voire également dans les milieux associatifs liés à l'environnement « *ceux qui sont sensibles au cadre de vie et qui ont une volonté de faire bouger les choses* ». A ce niveau, on note également des familles dont un des parents est impliqué dans la vie communale, « *investis dans l'école et aussi dans la ville* ».

Ceux qui se sentent appartenir à des familles dont les parents sont actifs ou bien dont le père est souvent absent, ou de mères plus disponibles, « *des femmes actives dont les maris sont peu présents la semaine* ».

Ceux qui ne sentent pas d'appartenance au groupe de parents de l'école, ces derniers étant perçus comme individualistes, peu impliqués, différents dans les apparences « *il y a beaucoup d'apparences et d'ostentatoire à Saint Grégoire et je n'y adhère pas* ».

### Le Rheu

Le sentiment d'appartenance est moins nuancé mais aussi moins éloquent qu'à Saint Grégoire. Il renvoie plus directement à l'implication des parents dans l'école et dans une moindre mesure au profil familial : famille moyenne ou classe supérieure avec enfants enclins à s'impliquer collectivement dans l'éducation et le bien-être de l'enfant.

### Bruz

Le sentiment d'appartenance est plus souvent décrit à partir de la catégorie socio-professionnelle et à partir de l'implication dans la pedibus. Cependant, la non-connaissance, l'absence de relations sociales entre parents de l'école est aussi mentionnée : « *beaucoup de parents ont du mal à s'impliquer dans les pedibus, ce sont aussi les plus modestes* ».

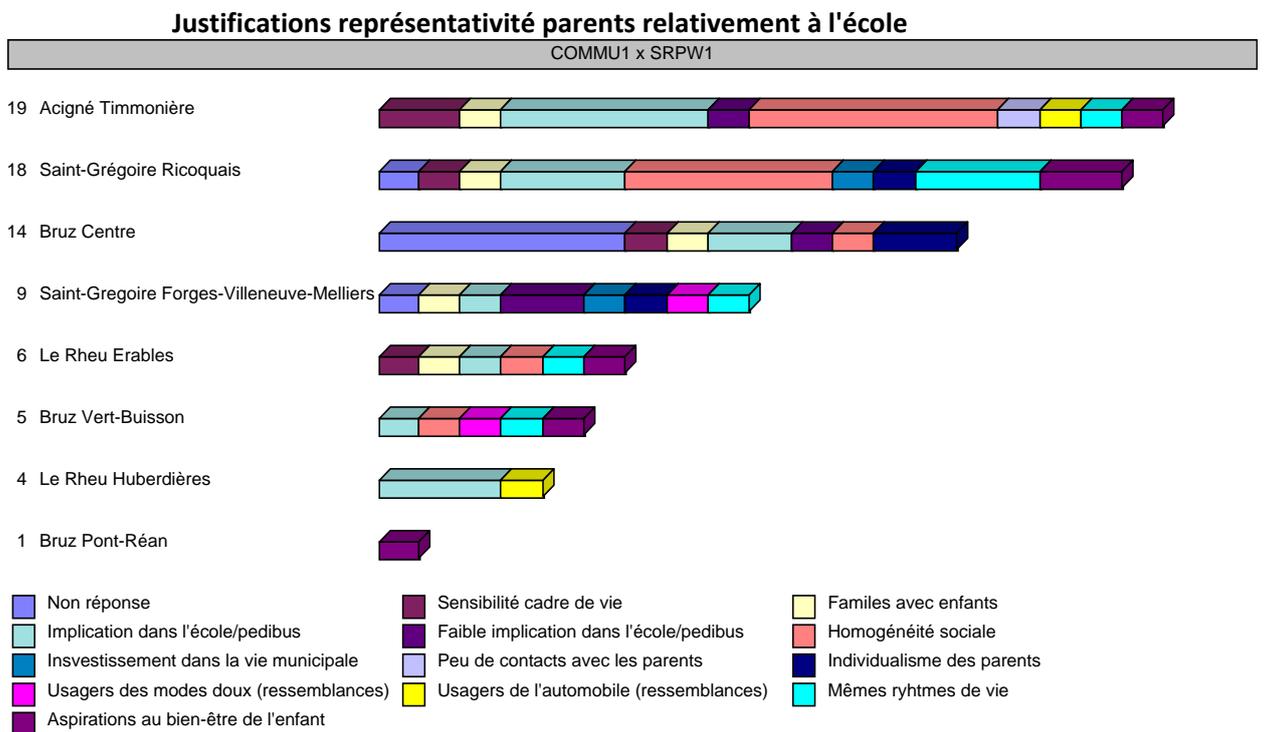
## Acigné

Pour discuter de cette appartenance, les parents citent plus régulièrement la position sociale et la structure du ménage. Les parents se sentent appartenir à un groupe de classe moyenne supérieure assez impliquée dans la vie scolaire et associative.

Les résultats issus des discours de parents quant à cette impression de représentativité permettent de révéler les formes de catégorisations sociales qui expliquent les niveaux d'implication des parents dans les bus pédestres. Le rapport école privée-école publique demeure à certains égards, une dimension de clivages sociaux implicites sur la base desquels s'opèrent des descriptions de groupes sociaux (c'est le cas à Saint Grégoire et à Acigné).

Outre la dimension d'homogénéité ou d'hétérogénéité liée aux structures sociales, les résultats montrent aussi de façon singulière la forte féminisation du processus d'implication collective étudié.

Pour aller plus au-delà, on pourrait même questionner le potentiel générateur d'une mobilisation éducative vers une mobilisation urbaine et environnementale. Autrement dit comment l'enfant et son bien-être peuvent être sources de mobilisation importante pour le reste de projets urbains.



### 3.6 En route avec les parents accompagnateurs de bus pédestres : un profil, un parcours particulier ?

#### a. Les parents impliqués ? un profil particulier ?

##### *Plutôt des mères*

Près de trois quarts des parents enquêtés sont des mères de famille. Ce sont également le plus souvent elles qui participent à l'accompagnement des enfants. Mais la faible représentation de pères enquêtés ne signifie pas qu'ils sont absents de l'accompagnement ; celui-ci est d'ailleurs décrit comme un temps partagé, une tâche éducative alternée.

##### *Des catégories sociales plutôt aisées*

D'un point de vue social, les parents impliqués dans le pedibus constituent une catégorie sociale homogène de niveau plutôt aisé. Une majorité d'entre eux (près de la moitié) fait partie de catégories de types profession intermédiaire, cadres/profession intellectuelle. Une faible proportion de parents fait partie de catégories plus modestes. Notons d'ailleurs, que les caractéristiques sociales des échantillons enquêtés sont sans doute aussi dépendantes des communes ici sélectionnées. D'autres communes plus éloignées de la ville-centre ou bien plus rurales pourraient à l'avenir permettre de nuancer les résultats.

PCS INSEE	Effectifs	Fréquences
Agriculteur	0	0,0%
Commerçant, artisan, chef Entreprise	3	5,8%
Cadre.Prof.Intellectuelle.Sup.	25	48,1%
Profession intermédiaire	14	26,9%
Employé	8	15,4%
Ouvrier	0	0,0%
Demandeur emploi	0	0,0%
Inactif	2	3,8%
TOTAL OBS.	52	100%

##### *Des horaires de travail flexible*

Près des trois quarts des parents déclarent avoir des horaires plutôt (pour la moitié) voire très flexibles (un quart), pour certain-e-s liés à des congés de formation ou congé parental. Ce qui conditionne une part de l'implication dans ce type de dispositif.

Niveau d'activités	Effectifs.	Fréquences
En activité professionnelle	45	86,5%
En congés de formation, en congé parental	5	9,6%

En recherche d'emploi	0	0,0%
Au foyer	1	1,9%
Autres	1	1,9%
TOTAL OBS.	52	100%

### ***b. La singularité de l'implication dans les bus pédestres***

#### *Une pratique familiale*

Plus de trois quarts des parents ont au moins deux enfants qui pratiquent le pedibus et 15% ont trois enfants.

C'est donc une pratique familiale où, sur une fratrie d'enfants scolarisés en maternelle et primaire, l'implication d'un enfant entraîne celle des autres. C'est particulièrement le cas à Bruz qui compte le plus de pratiques familiales (notamment Bruz Pont Réan) ; à contrario, c'est au Rheu (Erables) que les enfants pratiquent le moins souvent le bus pédestre avec la fratrie. C'est notamment lié à la nouveauté du quartier où résident des familles plus jeunes avec encore peu d'enfants et souvent en bas âge.

Par le passé, on note cependant qu'ils étaient la moitié à avoir au moins deux enfants impliqués et près d'un tiers, trois enfants et plus. Le cycle de vie du dispositif de bus pédestre repose en grande partie sur le cycle de vie social et générationnel du quartier, ce qui fragilise la pérennité du dispositif dans certains secteurs.

<b>NB enfants pratiquant le bus pédestre</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
Aucun enfant	3	5,8%
1 enfant	20	38,5%
2 enfants	21	40,4%
3 enfants	8	15,4%
TOTAL OBS.	52	100%

#### *Les bus pédestres : une pratique à cycle*

L'âge d'entrée dans le bus pédestre et l'ancienneté de la pratique dans le dispositif sont autant d'éléments qui concourent à relever des formes de cycles.

L'ancienneté : elle est relativement importante puisque plus d'un quart des parents est impliqué depuis plus de 5 ans dans le bus pédestre, 40 % depuis de plus de 3 ans, et 30% depuis moins de 2,5 ans.

Les dispositifs de ces communes, pour une grande part, ont une durée de vie équivalente à la durée de scolarisation des enfants pionniers du bus pédestre.

C'est au Rheu, à St Grégoire (les deux secteurs) et à Bruz Pont Réan que l'ancienneté est la moins importante (<36 mois).

<b>TPS IMPLICATION dans le dispositif</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréq.</b>
---	------------------	--------------

Non réponse	1	1,9%
Moins de 10 mois	2	3,8%
De 10 à 20 mois	7	13,5%
De 20 à 30 mois	7	13,5%
De 30 à 40 mois	9	17,3%
De 40 à 50 mois	11	21,2%
De 50 à 60 mois	1	1,9%
60 et plus mois	14	26,9%
TOTAL OBS.	52	100%

A l'inverse, les parents de Bruz (Vert Buisson) ont une ancienneté dans le dispositif plus importante (>54 mois) suivis par ceux d'Acigné et Bruz centre.

Une entrée dans le dispositif souvent précoce : La moyenne d'âge d'entrée dans les bus pédestres est de 6,5 ans avec un écart type de 2 ans. Plus d'un quart des parents impliqués ont en effet un enfant inscrit en maternelle.

La pratique du bus pédestre démarre pour un quart des enfants avant l'entrée en primaire, sinon pour près de la moitié au moment même de l'entrée en primaire. Cette variabilité de scolarisation des enfants inscrits dans le dispositif est souvent générée par des effets de fratrie. Une famille ayant plusieurs enfants scolarisés dans le même secteur, profite d'un seul et même déplacement pour tous les enfants.

A Bruz (Pont Réan) et au Rheu (Huberdières), la pratique du pedibus est très précoce ; elle débute avant l'entrée en primaire (en moyenne vers un peu plus de 4 ans au Rheu - Huberdières et à 5 ans à Bruz- Pont Réan). A Acigné, et à Bruz (Vert Buisson), en revanche la moyenne d'âge d'entrée dans le pedibus est d'environ 7 ans.

<b>Age d'entrée dans le dispositif</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
Moins de 3,00 ans	2	3,8%
De 3,00 à 4,50 ans	8	15,4%
De 4,50 à 6,00 ans	4	7,7%
De 6,00 à 7,50 ans	22	42,3%
De 7,50 à 9,00 ans	5	9,6%
De 9,00 à 10,50 ans	10	19,2%
10,50 et plus ans	1	1,9%
TOTAL OBS.	52	100%

### *Une implication protéiforme*

En termes d'implication parentale, la pratique dépasse le simple accompagnement qui concerne par ailleurs 100% des parents. Parmi les diverses tâches et modes d'implication, on repère : un tiers est impliqué dans l'organisation pratique, plus d'un quart est inscrit dans les relais entre parents/mairie/école et la moitié participe aux réunions de bilan.

C'est à Bruz (centre,) Acigné (la Timmonière) et St Grégoire (La Forge/Melliers) que les parents sont les plus investis, prenant en charge des activités liées au pedibus qui vont au-delà du simple accompagnement régulier : réunion de bilan, communication école/mairie/parents, organisation de marche pique-nique, etc.

<b>Modes d'implication dans le bus pédestre</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
accompagnement régulier	52	100%
organisation pratique	17	32,7%
relai parents/école/mairie	15	28,8%
réunions bilan	26	50,0%
autres	8	15,4%
responsable de lignes	5	9,6%
communication	6	11,5%
proposition d'idées	2	3,8%
TOTAL OBS.	52	

#### *L'implication de parents déjà pro-actifs ?*

La participation au dispositif s'inscrit donc dans un processus d'implication (associative) collective déjà efficient. En effet, près de 89% des parents impliqués sont également actifs dans d'autres associations. L'implication vient compléter d'autres modes de participation à la vie éducative, d'autres formes d'adhésion à la vie collective voire même d'autres modalités de mobilisation participative dans le rapport aux espaces et à l'environnement. Chez certains parents, cette implication semble être une inclination naturelle rassurée ou aidée par d'autres formes de mobilisation.

Les parents socialement pro-actifs sont aussi les plus impliqués. Le type de liens tissés au groupe par et avec lequel les parents s'impliquent est également fondamental. Cette tendance confirme les résultats d'études précédentes sur les bus pédestres (Depeau, 2008) : plus les parents sont impliqués dans des groupes aux liens affectifs faibles (groupes hors cellule familiale) et plus ils s'impliquent par ailleurs.

Enfin, dans cette diversité d'adhésions associatives, outre le fait d'être licencié dans un club sportif qui engage de facto une forme d'adhésion par la pratique, il est important de relever que près des trois quarts sont engagés dans la vie scolaire ou bien dans la politique municipale (pour près d'un quart).

D'autres sont impliquées dans des actions confessionnelles (21,2%) ou encore politiques. L'appartenance idéologique à un groupe qu'elle soit religieuse ou politique facilite alors des formes de comportements pro-actifs.

<b>Types d'associations fréquentées par ailleurs</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
Non réponse	3	5,8%
Sportive	20	38,5%
Culturelle	10	19,2%

Humanitaire	1	1,9%
Vie municipale (politique)	13	25,0%
Parents d'élèves	37	71,2%
Vie de l'école	9	17,3%
A caractère social	6	11,5%
Confessionnelle	11	21,2%
Divers (nature, écologie...)	7	13,5%
De quartier	5	9,6%
TOTAL OBS.	52	

### ***c. L'implication : un processus à dimensions multiples***

En tenant compte, d'un point de vue psychologique, des dimensions constitutives du processus d'implication (Rouquette, 1997 ; Flament & Rouquette, 2003), il devient instructif d'interpréter la manière dont les parents s'auto-définissent, non plus en tant que parents de l'école mais en tant que groupe singulier impliqué dans un dispositif collectif.

La lecture des résultats issus de cette question auto-descriptive peut s'appuyer sur deux dimensions caractéristiques de l'implication sociale :

- la proximité perçue à l'objet, à savoir ici la sensibilité environnementale, laquelle est aussi associée très fortement la propension d'ouverture sur les autres qui participe à la mise en œuvre de démarches pro-environnementales et ici au dispositif pedibus)
- et la capacité d'agir ou la volonté d'agir (en particulier dans le relai d'accompagnement), bien que celle-ci demeure encore bien fragile aux yeux des parents.
- Enfin, l'estimation des enjeux liés à cette pratique à première vue pro-environnementale.

Conscients des enjeux et des usages différenciés du bus pédestre par les familles, l'auto-catégorisation des parents procède de deux manières : l'auto-affirmation et valorisation du groupe et la différenciation sociale des autres groupes. En effet, on distingue souvent deux groupes dans ces descriptions : *« il y a deux catégories : ceux qui ont une sensibilité écologique et éducative et ceux qui l'utilisent pour des raisons pratiques »*. Un groupe qui valorise la pratique pour des enjeux éducatifs et environnementaux et un groupe qui l'instrumentalise pour des raisons essentiellement pratiques. Au-delà de cette distinction proclamée, le groupe de parents s'auto-définit également souvent à partir de la volonté d'agir, de l' *« envie de s'impliquer dans le développement durable »* et de *« l'envie de responsabiliser leur enfant dans quelque chose de collectif et le côté faire bouger les enfants qu'ils ne soient pas tout le temps en voiture »*, ou encore *« il faut être ouvert et accepter la contrainte d'emmener les enfants des autres et le les laisser aux autres parents, c'est un esprit solidaire que tout le monde n'a pas »*.

Par ailleurs, au-delà d'une sensibilité environnementale assez présente dans les traits d'auto-catégorisation (près d'un tiers des parents fait référence à la question

environnementale pour justifier la manière d’agir en groupe et de se déplacer : « *les parents sont sensibilisés à la part importante de la voiture des accompagnateurs* »,), la notion d’ouverture et de sociabilité est aussi fréquemment citée. Qu’il s’agisse d’un mode de rencontre de l’autre ou de partage des mêmes contraintes et des mêmes revendications. C’est particulièrement le cas des parents à Acigné et à Saint Grégoire où la cause politique environnementale est souvent présente dans le discours.

On observe alors à quel point dans certains cas, le dispositif a valeur d’étayage identitaire. Les parents marquent en effet souvent leur capacité à se sentir acteurs d’un destin collectif et de changements dans le quartier relatifs aux déplacements matinaux, « *une volonté de donner un nouveau cadre de vie à la famille* », « *des gens actifs, pas des gens mous (...) des personnes déjà impliqués au niveau communal* ».

Certains traits du discours des parents dépassent parfois la simple notion d’implication pour rejoindre celle d’engagement au sens plus socio-politique. Certaines formes de montée en généralité dans le discours des parents tendent à politiser les descriptions (relativement aux causes sociales, éducatives et environnementales).

### *Les raisons de s’impliquer dans le bus pédestre*

Toutefois, si l’existence d’un groupe tend à être définie dans des formes de politisation d’une cause commune, ramenés à un niveau individuel, l’implication dans le groupe gagne très vite des fonctions égocentriques, liées au bien-être et aux fonctions d’usage et d’entre-soi. Trois quarts des parents sont satisfaits par le dispositif. Les motifs de contentement sont liés, pour une grande majorité d’entre eux aux vertus dynamisantes et relaxantes de la marche. Des vertus qui rendraient les enfants plus éveillés, plus attentifs en classe (propos rapportés des enseignants par les parents) : « *Les enfants sont plus réveillés et plus attentifs en classe* » rapporte un grand nombre de parents. Dans cette même perspective, la pratique physique et les trente minutes de marche par jour sont souvent citées. La logique hygiéniste se diffuserait jusque dans les espaces de la périphérie urbaine.

La seconde raison a trait aux qualités conviviales de la pratique, aux joies du groupe ; mais c’est également un point d’interconnaissances qui a facilité pour certaines mères de famille l’implication dans d’autres formes d’associations.

Pour autant, la raison récurrente, est souvent d’ordre pratique : Gain de temps (plus du quart) évitement de l’usage de la voiture (29%) souvent discuté par les parents résidents du secteur La Ricoquais à Saint Grégoire et du secteur Les Erables au Rheu, pour qui cela procure moins de stress.

Les raisons écologiques n’apparaissent que pour 11,5% des parents. Ce qui tendrait à renforcer la notion de routine inscrite dans les habitudes et modes vie des familles et n’aurait plus à servir des causes écologiques. Autrement dit, l’acte écologique souvent perçu comme une prouesse, un acte inhabituel parce qu’inscrit dans une démarche de responsabilisation, n’est ici pas à l’ordre du jour.

<b>Raisons de satisfaction du pedibus</b>	Effectifs	Fréquences
Non réponse	2	3,8%
Gain de temps	14	26,9%
Usage voiture évité	15	28,8%

Activité physique	14	26,9%
Convivialité	21	40,4%
Eveil des enfants (dynamisant)	29	55,8%
Ecologie	6	11,5%
Moins de stress (parents)	12	23,1%
Apprentissages autonomie enfants	7	13,5%
Pour le concept	6	11,5%
Autres (enfants demandeurs, service municipal)	5	9,6%
Moment intime avec enfant	4	7,7%
TOTAL OBS.	52	

### ***c. Un dispositif fragile***

#### *Si le dispositif s'arrêtait ?*

Commentés à revers par les parents, l'absence d'implication dans le dispositif est fréquemment expliquée à partir des raisons à la fois pratiques et sociales : l'inadéquation des horaires de passage citée en premier lieu et préfigurant déjà le poids de l'articulation des temps familiaux du matin, la faible disponibilité des parents, la faible sensibilité environnementale, le contexte social et professionnel des parents (des catégories sociales moins aisées qui n'ont pas le temps ou n'éprouvent pas le besoin du dispositif).

Outre la difficulté à sensibiliser les parents, la pratique du bus pédestre est une pratique fragile où les risques d'arrêt ou d'abandon sont importants. A part quasi égale, les facteurs régulièrement mentionnés et qui pourraient motiver l'arrêt sont d'une part liés à la prise d'autonomie de l'enfant et donc à des formes de lassitude et d'autre part, liés au manque de flexibilité temporelle dans l'organisation des déplacements professionnels et familiaux (pour plus d'un quart des parents) contrariée par la potentielle incompatibilité des modes de transport. L'articulation des déplacements familiaux oblige d'ailleurs souvent les parents à organiser en amont leurs propres trajets professionnels avant de s'impliquer dans le pedibus. C'est le cas d'une mère de famille qui laisse son vélo à l'école afin de pouvoir rentrer à la maison rapidement pour récupérer son véhicule avec lequel elle se rend au travail. Ou encore, d'une autre mère qui s'organise la veille des accompagnements pedibus, en garant sa voiture sur le parking de l'école, afin qu'une fois l'escorte des enfants terminée, elle puisse entreprendre le co-voiturage avec un autre parent.

Enfin, une dernière raison, non des moindre, est liée à l'implication des parents en général, à la variabilité et la lourdeur des accompagnements sur certaines lignes. L'essoufflement du dispositif proviendrait des effets de découragement de certains parents du fait du manque d'échanges de services et/ou à la crainte de l'assimilation de la pratique à un service public sans contrepartie de réciprocité dans le soutien et à la participation.

Raisons d'abandon du pedibus	Effectifs	Fréquences
Non réponse	2	3,8%
Ambiance (sociale)	1	1,9%
Implication des parents trop faible	6	11,5%
Sécurité	4	7,7%
Autonomie de l'enfant	21	40,4%
Pas de raisons	7	13,5%
Manque de temps (lié à la vie professionnelle)	18	34,6%
Autres	5	9,6%
TOTAL OBS.	52	

### *Le bus pédestre et après ...*

Cette fragilité évidente qui relève autant de la dynamique et de l'évolution des cycles scolaires que des effets de lassitude et de l'évolution des comportements de l'enfant, nous a amené à sonder la potentielle durabilité de la pratique dans les habitudes de déplacements courants des familles.

La pérennité de la pratique du bus pédestre peut se mesurer à la forme que prendraient les changements de comportements en cas d'arrêt du dispositif. C'est pourquoi nous avons demandé aux parents, quelle serait leur réaction en cas d'arrêt inopiné des bus pédestres.

A cette question, on remarque trois types de conduites différentes pour pallier l'arrêt des bus pédestres :

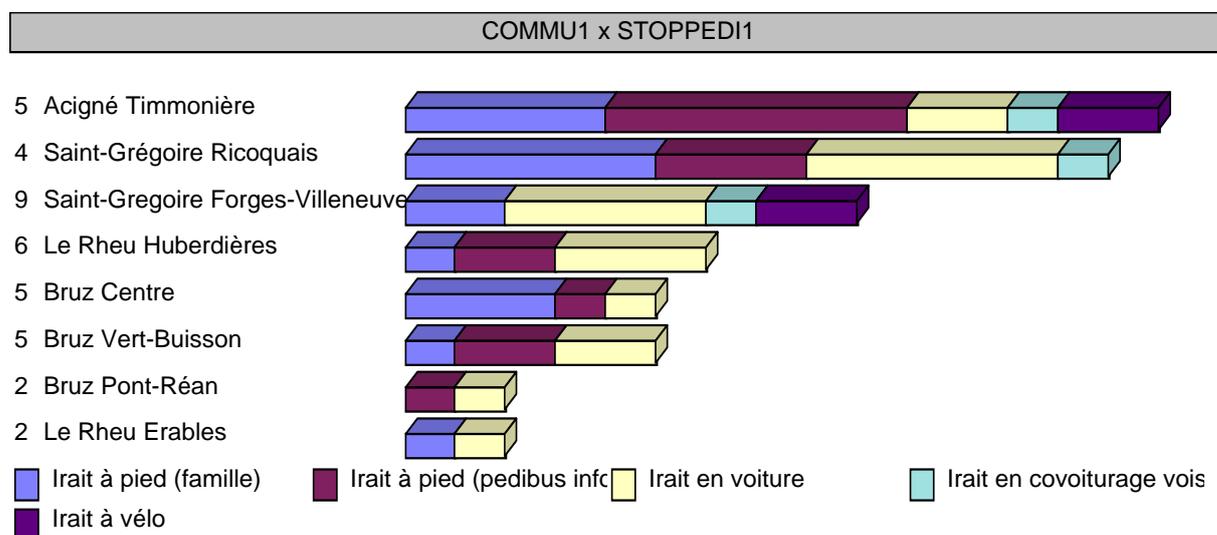
- La poursuite des déplacements à pieds (42%)
- La ré-utilisation de la voiture (40%) seuls ou en co-voiturage
- La poursuite du bus pédestre en mode informel pour ceux qui peuvent s'organiser.

La pratique du vélo est également citée comme alternative potentielle au bus pédestre mais de façon plus marginale s'il on compare aux déclarations données par les enfants sur cette question.

Modes envisagés pour les trajets scolaires en cas d'arrêt du pedibus	Effectifs	Fréquences
Non réponse	2	3,8%
Irait à pied (famille)	20	38,5%
Irait à pied (pedibus informel)	17	32,7%
Irait en voiture	20	38,5%
Irait en covoiturage voisin	3	5,8%
Irait à vélo	4	7,7%

TOTAL OBS.	52	
------------	----	--

La variabilité territoriale des résultats montre que le maintien des modes doux (marche et vélo) paraît plus important dans les communes où l'attachement au cadre de vie est apparu en plus forte proportion et où l'implication acquiert des formes de politisation de la question des déplacements. C'est le cas des parents d'Acigné, de certains parents de Saint Grégoire et des parents largement impliqués à Bruz. Le maintien du mode doux aurait valeur d'attachement dans ce cas. Vues sous un autre angle, si l'on observe les réponses liées à l'éventuelle reprise de la voiture, c'est dans la commune d'Acigné qu'elles semblent les moins fréquentes.



### Pratiques des trajets scolaires en cas d'arrêt du bus pédestres

Communes/alternatives à l'arrêt du pedibus	Irait à pied (famille)	Irait à pied (pedibus informel)	Irait en voiture	Irait en covoiturage voisin	Irait à vélo	TOTAL
Acigné - Timmonière	+0	+6	-9	+0	+5	15
Bruz - Centre	+8	+0	-1	-1	-2	5
Le Rheu - Erables	+1	-3	+1	-1	-1	2
Saint-Grégoire - Ricoquais	+1	-1	+0	+1	-5	14
Saint-Gregoire - Forge-	-1	-12	+2	+3	+15	9

Villeneuve-Melliers						
Bruz – Vert Buisson	-1	+2	+0	-1	-2	5
Bruz – Pont Réan	-3	+2	+1	-1	-1	2
Le Rheu - Huberdières	-2	+1	+3	-2	-2	6
TOTAL	17	15	19	3	4	58

Les résultats tiennent compte des réponses multiples à la question

Le tableau des contributions permet de révéler les sur-présentations, et par là-même, de détecter les propensions à développer certains modes de déplacements de substitution en cas d'arrêt du bus pédestre. Par exemple, c'est à St Grégoire (Forge, Melliers et Villeneuve) que l'on observe le plus fréquemment des parents prêts à adopter le vélo en cas d'arrêt du pedibus. Cette même tendance s'observe également, mais plus faiblement, à Acigné. Pour la poursuite du déplacement à pied, il semble que les parents de Bruz centre soient les plus enclins à prolonger ce mode.

#### ***d. Ces inclinaisons aux modes doux relèvent-elles d'habitudes, de modes anciens ?***

Pour répondre à cette question, nous nous sommes intéressés au mode de déplacement courant avant la participation aux bus pédestres.

Les résultats issus de cette question montrent que le bus pédestre est l'occasion d'une rupture véritable avec l'automobilité pour le déplacement scolaire du matin. Près des deux tiers des parents accompagnaient leurs enfants en voiture avant le bus pédestre. Le mode pédestre constituait un mode courant pour seulement un tiers des familles. La pratique du vélo était quant à elle très marginale, seulement 10% des familles, et ce de façon occasionnelle.

Quelques différences inter-territoriales sont à noter. L'usage de la voiture semble avoir été plus fréquent à St Grégoire, ainsi qu'à Bruz (Vert buisson) et dans une moindre fréquence à Acigné. Toutefois, dans le secteur de St Grégoire la Ricoquais, une majorité des parents se déplaçaient à pied (avec ou sans pedibus) avant la mise en place du dispositif.

On observe également que certains parents, au Rheu notamment, ont toujours utilisé le bus pédestre.

Ceux qui ont toujours utilisé le mode pédestre et/ou pedibus pour aller à l'école sont aussi ceux qui ont inscrit leur enfant très jeune dans le bus pédestre (en moyenne quand l'enfant avait 5 ans).

Par ailleurs, presque deux-tiers des parents qui accompagnaient à pied avant le bus pédestre déclarent continuer sur ce même mode en cas d'arrêt du dispositif. Et plus de la moitié de ceux qui ont toujours connu le bus pédestre déclarent continuer de façon informelle en cas d'arrêt.

Enfin, quand l'organisation matinale dépendait par le passé de la voiture, près de la moitié des parents déclarent reprendre la voiture en cas du bus pédestre.

La tentation à l'automobilité est liée, pour une grande part, à l'articulation de temps individuels familiaux souvent très serrés obligeant « à prendre la voiture pour gagner du

*temps* ». C'est également parce que parents et enfants partagent un même espace de déplacement et d'intimité pour aller, qui à l'école, qui au travail, que le mode automobile serait repris. Les parents reconnaissent également que la reprise de la voiture pour le déplacement scolaire est un risque contre lequel il est besoin de lutter, voire de faire des efforts pour ne pas le réimplanter.

<b>Mode de déplacements avant le bus pédestre</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
Non réponse	5	9,6%
A pied (parent)	17	32,7%
En voiture	32	61,5%
Toujours en pedibus	9	17,3%
Covoiturage	2	3,8%
Vélo	5	9,6%
TOTAL OBS.	52	

### **3.7 La « mode » du bus pédestres peut-elle influencer d'autres modes ?**

Plus de la moitié des parents impliqués dans le pedibus sont des personnes qui pratiquent de temps en temps le vélo pour les déplacements. La pratique du mode pédestre et du co-voiturage sont néanmoins moins courants (13,5% la marche et 11,5% le covoiturage, en premier mode). Si ces derniers modes ne concernent pas une majorité de parents, notons cependant, que les trames de déplacement des uns s'articulent avec celles des autres, dans le cadre de co-voitages, d'organisation des activités des enfants mais également d'entre-aides entre voisins dans certains quartiers.

Sans être complètement ancrés dans des habitudes quotidiennes, on peut néanmoins relever que la démarche d'implication dans le bus pédestre tend à s'inscrire dans une forme d'implication plus large dans les déplacements doux. Et ce plus particulièrement pour certains parents au profil activiste, dont le rôle dans le collectif « pedibus » dépasse bien souvent le simple accompagnement pour œuvrer dans la communication, la promotion du dispositif afin de motiver et d'assurer le renfort et la relève d'autres parents.

#### ***a. La pratique du bus pédestre constitue-t-elle un tremplin pour l'autonomie de déplacement des enfants ?***

Souvent retenus comme des solutions sociales pour remédier au tout -voiture, à l'essor des déplacements automobile dans les périphéries urbaines, les bus pédestres sont présentés comme des dispositifs aux vertus nombreuses, parmi lesquelles les valeurs environnementales, sociales, sanitaires... Mais rarement ne sont développées dans leur pertinence développementale pour les enfants, les vertus éducatives. Pourtant la pratique d'un déplacement à pied et en groupe interroge de nombreux pans de l'apprentissage de l'espace et de la ville en général. En permettant aux parents et aux enfants de s'affranchir du mode automobile, le dispositif bus pédestre pose

inévitablement la question de l'apprentissage de l'autonomie des enfants, si l'on souhaite que le mode pédestre puisse être généralisé dans les expériences de mobilité des enfants où les adultes ne seraient pas toujours présents. Mais la généralisation des bus pédestres à d'autres déplacements moins courants reste en effet, si ce n'est peu souhaitable, quasi infaisable. Seule l'autonomie des enfants peut permettre de libérer les parents des accompagnements motorisés. Cependant, peu d'études s'intéressent aux effets produits par la pratique du bus pédestre sur le système de mobilité plus général des enfants. C'est pourquoi, nous avons questionné les parents au sujet de leur position et attitudes relatives à l'autonomie de déplacements.

Comment sont motivées les libertés laissées à l'enfant pour se déplacer seul ? La perception des compétences de l'enfant prime-t-elle sur celle de la qualité des espaces traversés ? Sur la qualité des ambiances urbaines ?

***b. Le choix du mode bus pédestre relève-t-il d'attitudes et de positions éducatives particulières ?***

Les moteurs d'encouragement par le parent à l'autonomie de l'enfant dépend en premier lieu de l'évaluation des compétences de l'enfant (et ce, pour près de la moitié des parents). La fréquence importante de cette raison est sans doute liée à la variabilité en termes d'âge des enfants interrogés. Cette raison est primordiale pour les parents habitant Acigné et Bruz centre.

La seconde raison repose sur des caractéristiques morphologiques des espaces traversés. C'est en particulier le peu de ruptures de trajets, le peu de rues à traverser qui motive les parents. Cette raison est plus fréquemment avancée pour les parents de Bruz centre, Acigné et St Grégoire Ricoquais, des zones où d'un point de vue morphologique et spatial les effets de surprise liés aux changements d'ambiance et de paysage peuvent être importants.

La troisième raison citée est liée à l'ambiance sociale des espaces, au fait que les rues soient fréquentées. Et plus de la moitié des parents qui avancent cette raison habitent à St Grégoire et en particulier dans des zones à forte homogénéité sociale.

Enfin, la distance du trajet est également une raison donnée par les parents mais moins fréquemment.

Par ailleurs, nous avons demandé aux parents si l'expérience du bus pédestre avait permis plus de confiance dans les compétences de l'enfant et induit l'occasion de laisser l'enfant faire son premier trajet seul. Les réponses montrent que le bus pédestre ne représente pas semble-t-il un trajet initiatique pour l'autonomie de l'enfant. Près des deux-tiers des parents déclarent que le pedibus n'a pas été l'occasion pour l'enfant de faire un son premier trajet seul.

Néanmoins, à St Grégoire et à Acigné, on repère quelques parents déclarant que le bus pédestre a servi de tremplin pour d'autres trajets autonomes des enfants.

<b>Est-ce que le pédibus a été l'occasion de laisser votre enfant faire son premier trajet de manière autonome?</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
Non réponse	1	1,9%

oui	19	36,5%
non	32	61,5%
TOTAL OBS.	52	100%

Plus d'un tiers des parents déclare avoir laissé l'enfant faire un autre trajet seul grâce à la confiance gagnée sur le trajet pedibus.

Si le bus pédestre apporte à l'enfant de nombreuses règles de déplacement et permet d'apprendre à se déplacer en groupe, il est malgré tout très peu utilisé comme une situation d'amorce à l'autonomie. Quelques enfants font le retour de l'école seuls ou avec des pairs ; certains vont chercher le pain, d'autres utilisent le tracé ou parcours du pedibus pour aller à des activités, cependant ces expériences ne concernent qu'une très faible proportion d'enfants.

De faibles libertés de déplacement sont laissées à l'enfant et pourtant les parents reconnaissant certaines vertus éducatives dans l'apprentissage de la sécurité routière « *le pedibus les responsabilise par rapport aux dangers de la route* », « *ça leur donne plus de confiance* », « *ça joue au niveau de l'orientation (...) ils savent mieux se repérer* ». Davantage que les compétences, l'âge des enfants semble avoir des effets normatifs importants. Pour autant, l'évaluation de la durabilité de la pratique doit pouvoir aussi se mesurer à l'élargissement des pratiques autonomes de l'enfant, à la capacité des enfants à expérimenter d'autres lieux, d'autres parcours que celui du bus pédestre.

#### 4. Les enfants et le bus pédestre : de la pratique et au rôle du dispositif dans les rapports à l'espace

Les données décrites dans cette partie et discutées ensuite sont issues des entretiens réalisés auprès d'un échantillon de 40 enfants répartis sur les 4 communes d'Acigné, Bruz, Le Rheu et Saint Grégoire<sup>4</sup>.

Les enquêtes ayant été réalisées aux périodes extra-scolaires, elles étaient dépendantes de la disponibilité des familles. C'est pourquoi les répartitions inter-communes sont un peu moins équilibrées que celles des parents. Aussi, gardons à l'esprit, que c'est au Rheu que les enfants interrogés sont les moins nombreux (4), puis à Acigné (8). A Saint Grégoire et à Bruz, les sous-échantillons sont respectivement de 12 et 16.

Répartition par commune	Effectifs	Fréquences
Le Rheu	4	10%
Bruz	12	30%
Acigné	8	20,0%
St Gregoire	16	40%
TOTAL OBS.	40	100%

##### 4.1 Portrait des enfants interrogés

###### *a Le genre*

L'échantillon est assez bien équilibré en termes de genre, même si les filles sont un peu plus représentées que les garçons (n, filles : 22 ; n, garçons : 18).

###### *b L'âge des enfants*

Les enfants ont en moyenne 9,5 ans et se situent dans une tranche d'âge s'étendant de 6 à 12 ans. Une plus forte proportion d'enfants interrogés se situe néanmoins au-delà de 10 ans.

Pour situer quelques résultats à venir où les effets d'âge pourraient intervenir, observons la répartition entre les communes.

Les enfants les plus jeunes en moyenne font partie de la commune du Rheu. Les plus âgés habitent Saint Grégoire. A Bruz et à Acigné, les enfants ont en moyenne 9-10 ans.

---

<sup>4</sup> Pour des raisons d'échantillons restreints, les données retranscrites par communes le seront globalement et non plus par secteurs ou quartiers de commune.

Age des enfants	Effectifs	Fréquences
Non réponse	1	2,5%
Moins de 7 ans	2	5,0%
De 7 à 8 ans	1	2,5%
De 8 à 9 ans	6	15,0%
De 9 à 10 ans	8	20,0%
De 10 à 11 ans	13	32,5%
11 ans et plus	9	22,5%
TOTAL OBS.	40	100%

Minimum = 6, Maximum = 12 ;  
Moyenne = 9,46 Ecart-type = 1,39

### ***c Le milieu social***

Nonobstant la fiabilité plus fragile de renseignements donnés par les enfants sur la profession des parents, leurs réponses confirment assez bien les données renseignées par les parents. Le contexte familial se situe majoritairement dans les milieux de catégories moyennes, supérieures.

### ***d Ancienneté de résidence :***

L'ancienneté moyenne déclarée par les enfants est de presque 6 ans (E.type : 3 ans). Un cinquième des enfants habite le quartier depuis plus de 9 ans, en particulier à Acigné et Saint Grégoire.

Ancienneté de résidence	Effectifs	Fréquences
Moins de 2 ans	3	7,5%
De 2 à 4 ans	8	20,0%
De 4 à 6 ans	7	17,5%
De 6 à 7 ans	7	17,5%
De 7 à 9 ans	7	17,5%
De 9 à 11 ans	6	15,0%
11 et plus ans	2	5,0%
TOTAL OBS.	40	100%

Minimum = 0, Maximum = 11 ; Moyenne = 5,90 Ecart-type = 3,18

## **4.2. L'expérience du déplacement des enfants et ses effets**

### a. Le trajet scolaire matinal

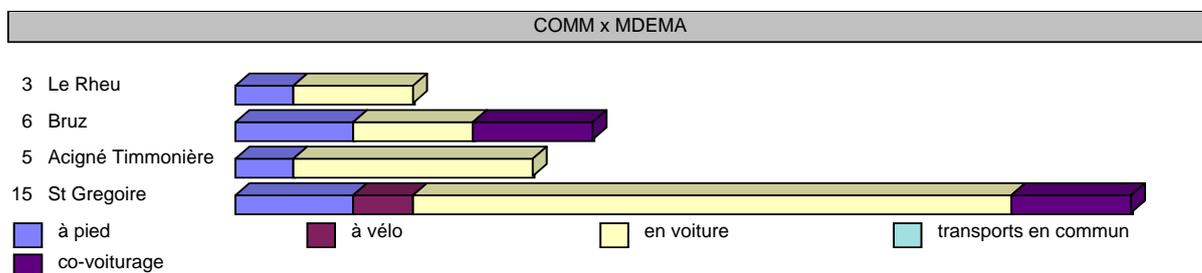
Outre la question de la pratique des bus pédestres qui n'est pas toujours quotidienne pour tous les enfants, nous avons cherché à déceler la part des modes de déplacements les jours de non-participation à ce dispositif.

Plus de la moitié des enfants pratiquent le bus pédestre tous les jours. Parmi les autres enfants (ceux qui n'y sont pas impliqués quotidiennement), le déplacement en voiture est le mode le plus fréquent pour presque la moitié, suivi de la marche à pieds pour 15% d'entre eux et du co-voiturage pour un enfant sur dix. Seul un enfant déclare aller de temps en temps à l'école à vélo. Notons que cette relative fréquence plus importante du mode automobile n'est pas liée à l'âge des enfants. En effet, les résultats de l'interaction croisant modalités de déplacement X âge de l'enfant ne sont pas significatifs. Les différences d'âge selon les modalités de déplacement ne permettent pas d'expliquer une préférence d'un mode sur un autre. Notons enfin que la modalité usage du vélo concerne un enfant accompagné par un parent.

Moyenne d'âge des enfants X les modalités de déplacements	Moyenne âge
à pied	10,00
à vélo	9,00
en voiture	9,50
co-voiturage	10,25
NR	9,00
TOTAL	9,65

Les valeurs du tableau sont les moyennes calculées sans tenir compte des non-réponses.  
Résultats du test de Fisher : AGE1 : V\_inter = 0,96, V\_intra = 1,59, F = 0,61, 1-p = 33,57%

Les différences territoriales ne sont que peu marquantes sur cette question du mode de déplacement, même si à Saint Grégoire et à Acigné, l'usage de la voiture pour le déplacement scolaire concerne plus de deux-tiers des enfants. Quant au co-voiturage il concerne uniquement les enfants de Bruz et Saint-Grégoire mais dans de faibles proportions (respectivement 3 enfants sur 10 et un peu plus d'1 enfant sur 10).



### b. Le retour au domicile

La question du déplacement de retour est intéressante en ce qu'elle permet de révéler les habitudes ou automatismes de mobilité. C'est également une période journalière plus propice à l'autonomie des enfants, parce que moins contrainte, moins imbriquée dans la « l'urgence » de déplacement des adultes. L'effet de groupe lié au trajet matinal peut aussi avoir quelques conséquences sur la confiance octroyée aux enfants et la recherche des mêmes compères pour rentrer de l'école.

Les résultats montrent que sur cette période du retour au domicile, plus de la moitié des enfants pratiquant le bus pédestre rentre à pied de l'école et plus d'un tiers encore en voiture. Mais la majorité des enfants est accompagnée d'un adulte. Seulement 20% des enfants rentrent seuls de l'école et 15% sont accompagnés des pairs ou frères et sœurs. Le bus pédestre serait une pratique ambivalente quant à son effet d'entraînement à l'autonomie et à la marche à pied.

### ***c. Les déplacements pour les loisirs***

Pour mieux appréhender d'éventuels effets de la pratique des bus pédestres sur l'ensemble de la mobilité des enfants, les observations doivent être généralisées à tous les déplacements courants en dehors des trajets scolaires, à savoir les déplacements pour les activités extra-scolaires récurrentes, hebdomadaires.

Aussi, les enfants ont renseigné pour toutes les activités sportives, culturelles et culturelles les occupant en dehors des cours, la manière dont ils se déplacent (mode de déplacement et mode d'accompagnement). Afin de résumer l'ensemble de cette pratique dans ses différentes modalités, un indice d'autonomie a été calculé pour chaque enfant, en prenant en compte, pour chaque déplacement lié à une activité extra-scolaire, le mode d'accompagnement, évalué à partir d'un indice pondéral puis en rapportant la somme de ces indices sur le nombre total d'activités déclarées par l'enfant.

La base de cet indice est construite au préalable à partir du tableau croisé : mode d'accompagnement x mode de déplacement. Un poids à valeur croissante est donné à chaque configuration de déplacement. Ainsi, plus l'enfant utilise un mode actif de manière indépendante (sans la présence d'un adulte, ou d'un pair) et plus l'indice pondéral est élevé et plus le score final (rapport des configurations sur l'ensemble des activités) est élevé également. De cette manière, on relève les configurations suivantes qui ont été rapportées à chaque déplacement déclaré par l'enfant pour une activité.

***Tableau des configurations de déplacement – indice pondéral***

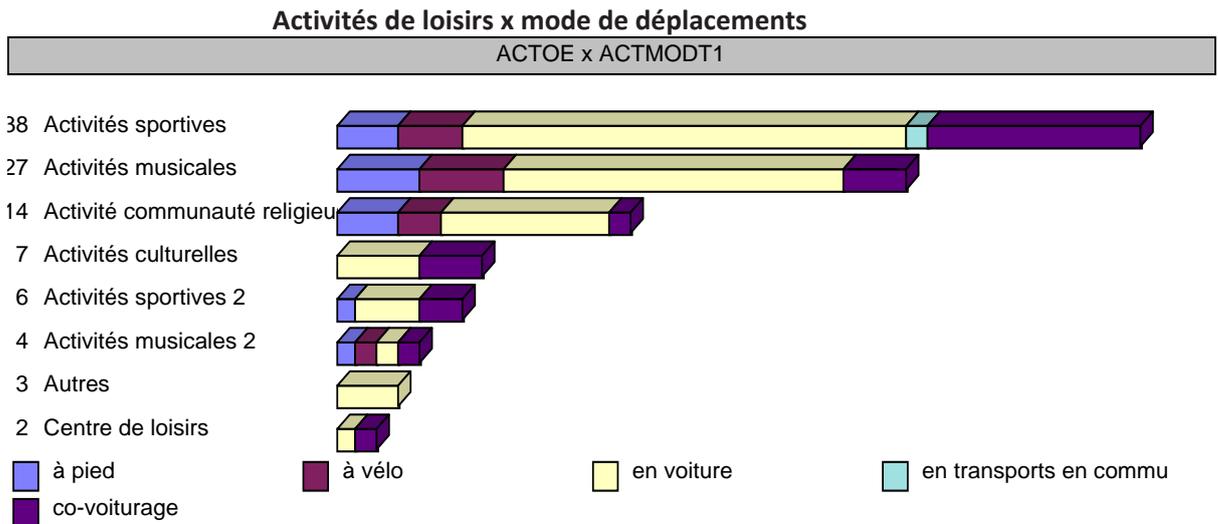
	<b>Pied</b>	<b>Vélo</b>	<b>Voiture</b>	<b>Transports en commun</b>
<b>Seul</b>	8	10	NC	9
<b>Ami-e-s</b>	5	7	NC	6
<b>Adulte</b>	3	4	1	2

Avant d'analyser plus en détail les scores, relevons au-préalable quelques informations importantes de contexte.

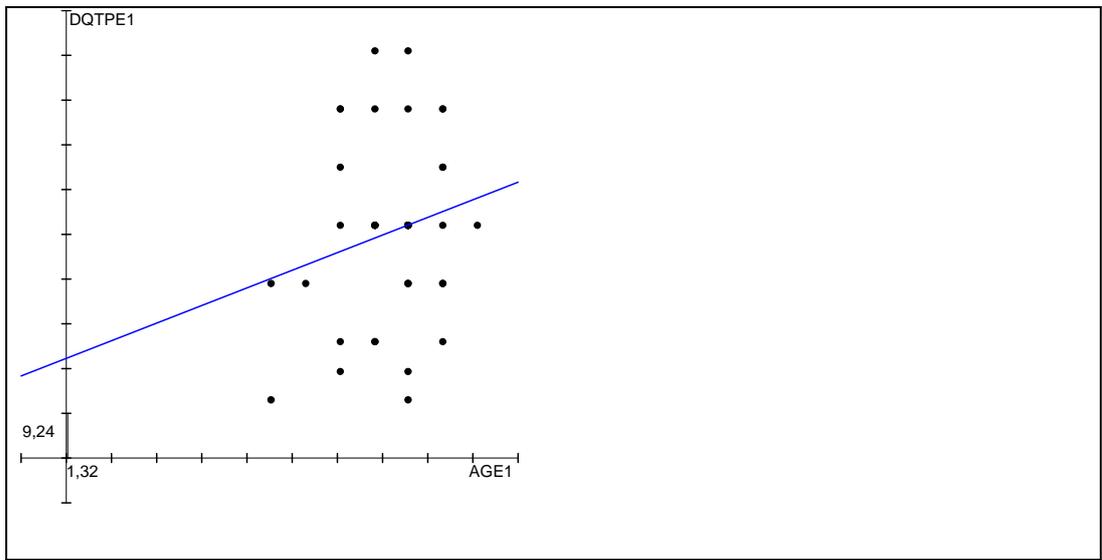
Sur l'ensemble des enfants interrogés, on recense 101 activités extra-scolaires, soit une moyenne de 2,5 déplacements extra-scolaires hebdomadaires par enfant.

Plus des trois quarts pratiquent au moins une activité sportive et plus de la moitié une activité musicale. Enfin, plus d'un tiers des enfants se déplacent pour une activité religieuse régulière dans le quartier.

L'usage de la voiture est une pratique courante pour se rendre à ces activités. Les déplacements extra-scolaires ne profitent donc que très peu du ressort de la dynamique des bus pédestres. Ou bien, s'ils en bénéficient, c'est dans la dynamique du réseau social constitué et à partir duquel s'organisent les co-voiturages.



Le niveau d'occupation extra-scolaire augmente avec l'âge et atteint son pic pour la période de 10-11 ans. Une période d'autant plus importante à mentionner que les enfants sont déjà bien ancrés dans la pratique des bus pédestres, même si l'analyse de corrélation montre l'absence de liens entre l'ancienneté dans la pratique du bus pédestre et l'âge des enfants.



La dépendance n'est pas significative. Equation de la droite de régression :  $DQTPE1 = 2,74 * AGE1 + 20,81$ . Coefficient de corrélation : +0,20 (AGE1 explique 3% de la variance de DQTPE1). Ecart-type du coefficient de régression : 2,22 (Peu influent)

### *L'autonomie de déplacement des enfants hors trajets scolaires*

Pour l'ensemble des enfants interrogés, l'autonomie de déplacement ne semble que peu ancrée dans les pratiques. En moyenne, le score d'autonomie est inférieur à 3. Ce qui représente un niveau d'indépendance et de déplacement actif assez faible (la valeur maximale potentielle oscillant autour de 8 – 9). Mais l'observation des moyennes selon la commune de résidence des enfants, révèle quelques nuances.

<b>COMMUNES</b>	<b>Coef. Autonomie</b>
Le Rheu	1,17
Bruz	1,80
Acigné Timmonière	3,58
St Grégoire	3,13
TOTAL	2,65

Les valeurs du tableau sont les moyennes calculées sans tenir compte des non-réponses.

Les nombres encadrés correspondent à des moyennes par catégorie significativement différentes (test t) de l'ensemble de l'échantillon (au risque de 95%). Résultats du test de Fisher : COEFAUT1 :  $V\_inter = 9,09$ ,  $V\_intra = 4,58$ ,  $F = 1,99$ ,  $1-p = 86,74\%$

A Acigné et dans une moindre mesure à Saint Grégoire, les enfants semblent avoir des conduites de déplacements, pour leurs activités extra-scolaires, plus actives et plus indépendantes que dans les autres communes, bien que ce niveau d'autonomie reste tout relatif compte tenu du score encore faible. En effet, à Saint Grégoire, les modes de déplacement sont d'une part variés et la pratique du vélo est régulière pour certains enfants. A Acigné, l'usage de la voiture est beaucoup moins fréquent que dans les autres communes et un tiers des enfants se déplacent à pied.

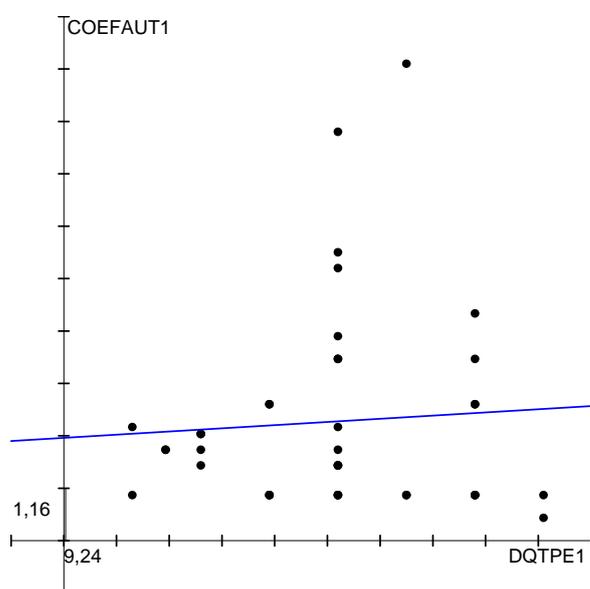
Cette variabilité, bien que dépendante de l'âge des enfants (le score le plus faible concerne en effet les enfants de la commune où la moyenne d'âge est plus faible - Le Rheu-), s'expliquerait autrement par des effets de structure fonctionnelle du quartier. La proximité des équipements et le réseau social des enfants sont deux facteurs importants qui pourraient expliquer le niveau de pratique des enfants. Cette orientation de lecture est même confirmée par les résultats des enfants résidant à Bruz qui à l'inverse rendent compte d'un faible coefficient d'autonomie qui ne peut a priori être expliqué seulement par des effets d'âge et où la pratique du co-voiturage est plutôt courante pour pallier certains effets de coupure liés aux réseaux de transports.

### *L'ancienneté de la pratique : quels effets ?*

Les effets du temps de pratique du bus pédestre sur les scores d'autonomie peuvent avoir une incidence. Au préalable rappelons que les enfants déclarent pratiquer les bus pédestres depuis plus de 3,5 ans en moyenne.

Les résultats issus du croisement entre temps de pratique et scores d'autonomie ne montrent cependant aucune corrélation significative.

### Corrélation COEFAUT / ANCIENNETE dans la PRATIQUE



Equation de la droite de régression :  $COEFAUT1 = 0,01 * DQTPE1 + 2,27$   
 Coefficient de corrélation : +0,07 (DQTPE1 explique 0% de la variance de COEFAUT1)  
 Ecart-type du coefficient de régression : 0,02 (Peu influent)

#### *Les effets sur les déplacements extra-scolaires réguliers :*

En utilisant avec précaution notre indice d'autonomie, on repère néanmoins que celui-ci paraît fiable au regard des routines de déplacement des enfants, dans leur mode d'indépendance comme dans leur mode actif. En effet, on note que les enfants rentrant le plus régulièrement le soir seuls de l'école sont aussi ceux qui ont un score d'autonomie plus élevé (4,06). Par ailleurs, sur la question du mode d'accompagnement, on observe que les enfants accompagnés régulièrement d'un adulte pour le retour de l'école ont un score plus élevé que ceux qui sont accompagnés du groupe de pairs (respectivement 2,53 et 1,6). L'explication est sans doute à chercher dans la constitution de la modalité « accompagnement d'un adulte » qui inclut également le groupe du bus pédestre.

Du point de vue des modes de déplacement, si l'on observe que l'habitude du mode actif (marche à pied, utilisation des transports) pour l'ensemble des trajets scolaires (réalisés en dehors des périodes de bus pédestres), est associée aux plus forts scores d'autonomie, il n'en demeure pas moins que ces scores restent faibles encore. Les résultats croisés sur l'ensemble des déplacements scolaires courants tendraient à montrer que la pratique du bus pédestre n'a que peu d'impact sur le reste de la mobilité des enfants, compte tenu du niveau du score observé.

Mode de déplacement trajet retour de l'école	Coef. autonomie
Non réponse	0,00
à pied	2,75
à vélo	2,38

en voiture	2,35
en transports en commun	5,50
co-voiturage	3,00
TOTAL	1,50

Les valeurs du tableau sont les moyennes calculées sans tenir compte des non-réponses.

Mode d'accompagnement trajet retour de l'école	Coef. autonomie
Non réponse	0,00
seul	4,06
accompagné d'ami-e-s	1,60
accompagné d'un adulte, avec le groupe du pedibus	2,53
frères et soeurs	1,83
autres	3,67
TOTAL	1,22

#### *Les effets sur la capacité à se repérer sur plan :*

L'activité de déplacement œuvre dans bien des domaines du développement des enfants. Outre la capacité à être autonome, on sait que cette activité agit également sur les capacités géo-cognitives des enfants. Se déplacer suppose l'activation de schèmes de représentation spatiale qui contribue par ailleurs à la structuration des connaissances socio-spatiales d'un environnement (Depeau & Ramadier, 2005, 2010).

Aussi lors de la rencontre avec les enfants, nous avons proposé une tâche simple de lecture de carte de la commune afin de dessiner le parcours de la ligne de pedibus empruntée. Tout en étant une tâche sans production spatiale particulière, le simple repérage sur carte géographique pour les enfants était parfois malaisé.

Aussi, sur la totalité des enfants interrogés, seuls deux enfants ont été en mesure de produire le tracé de la ligne sur la carte.

Ce résultat signifie-t-il que l'accompagnement d'un adulte réduit la capacité de l'enfant à explorer de manière active l'environnement au point d'empêcher la représentation ? En tout état de cause, on observe que les enfants capables de tracer la ligne pedibus sont des enfants qui obtiennent par ailleurs un score d'autonomie supérieur à 5, soit un score résumant une autonomie de déplacement pour les activités extra scolaires.

#### **Capacité à tracer la ligne de pedibus sur un plan de la commune**

Capacité à tracer la ligne	Coef Autonomie
Non réponse	2,50
Oui	5,33
Non	-
TOTAL	2,65

En dépit de ces indicateurs, précisons que la discussion renvoie ici davantage à l'autonomie effective qu'à la compétence d'autonomie. L'ensemble de nos observations discrètement participantes de 6 bus pédestres réalisés dans les 4 communes le confirme. Sur 3 bus pédestres suivis sur 6, le déplacement des enfants est apparu dans

son rythme, dans son évolution et dans les échanges entre enfants et entre adultes, souvent indépendant des règles d'adultes fixées pour le trajet. Une autre manière d'affirmer qu'en observant l'attitude et les comportements des enfants, la compétence est présente. Les adultes n'ont qu'un rôle de référent, parfois de tête de file. Le groupe, certaines dyades enfantines pourraient aller seuls à l'école. Bien entendu, ces observations sont dépendantes des contextes traversés et parfois de la composition des groupes : cheminer en trames vertes, sans jamais croiser de véhicules motorisés et encadrés par des personnes bénévoles retraitées offrent toutes les conditions de libertés tolérées.

### **4.3 Des expériences et des espaces de socialisation spécifiques : les pairs et les espaces convoités**

#### ***a. La place des pairs***

Tous les enfants ont été capables de citer au moins 3 ami-e-s proches dans le quartier. Cependant, seulement un quart des enfants déclare une visite hebdomadaire et presque la moitié des enfants dit se rendre chez un ami-e peu souvent. Sans observer de nettes nuances entre les communes enquêtées, on remarque toutefois un réseau de pairs plus actif à Saint Grégoire et à Acigné.

L'interprétation des résultats trouve ici les limites des effets de contexte des sociabilités. En effet, la question de la visite d'un-e ami-e ne mesure pas ici le poids du bus pédestre sur la socialisation des enfants mais bien plutôt les opportunités des enfants à se déplacer dans le quartier, en particulier vers un lieu connu où les libertés laissées à l'enfant peuvent demeurer plus importantes du fait du réseau d'interconnaissances entre parents.

Par ailleurs, la pratique du bus pédestre paraît s'inscrire dans un réseau d'amis avérés. En effet, 60% des enfants déclarent utiliser la ligne du bus pédestre avec leur-s meilleur-e-s ami-e-s. D'ailleurs, le réseau de pairs est quelquefois un motif suffisant de participation qui permet de convaincre les parents les moins motivés ; bien que l'inscription dans un bus pédestre soit plutôt une initiative parentale.

La force des réseaux sociaux se différencie-t-elle selon les quartiers ?

Les quelques nuances sont observées : à Saint Grégoire (la Ricoquais) aucun enfant ne déclare avoir un de ses meilleur-e-s ami-e-s dans le bus pédestre, et de même, très peu à Acigné ; en revanche à Saint Grégoire (les Melliers/la Forge, etc), Bruz et au Rheu, le bus pédestre semble être vecteur de sociabilités très fortes entre enfants. Des sociabilités qui d'ailleurs s'étendent parfois jusqu'aux parents.

Au regard de ces observations très partielles, les résultats mériteraient qu'on approfondisse les analyses spatiales de ces déplacements et que des modalités de calcul résumant l'ensemble des déplacements pour la visite d'un-e ami-e soient entreprises. La programmation d'analyse est en cours.

Pour autant, la question des effets sur la socialisation de l'enfant, d'une pratique collective activée sur la base d'un réseau de connaissances parfois approfondies, se pose.

## ***b. Des préférences spatiales ?***

Les résultats liés aux préférences de lieux des enfants et ce qui les motive permettent cependant de discuter du rôle des groupes de pairs dans la pratique des espaces extérieurs, de l'importance du caractère « extérieur » (ou non), aménagés (ou non) et de la topographie des espaces de la périphérie urbaine rennaise pour le bien-être de l'enfant.

### *Des préférences très marquées*

La visite des amis à domicile semble peu récurrente et moins fréquente qu'attendue. Ce résultat est sans doute en partie lié à la nature des espaces potentiels de rencontre des enfants à proximité du domicile. Des espaces qu'ils s'approprient au gré des besoins, des jeux qu'ils investissent entre pairs mais également des espaces qu'ils apprennent à découvrir, explorer ensemble. Et ces occasions semblent assez fréquentes et variablement distribuées selon les communes.

De façon générale, et du fait de l'âge moyen des enfants interrogés, les préférences en termes d'espaces sont marquées par des dimensions très spécifiques et caractéristiques des enfants scolarisés en primaire: les valeurs d'usage liées à la motricité importante (pratique du vélo, du skate, des aires d'escalade, etc.), les fonctions ludiques (jeux collectifs sportifs ou créatifs) et enfin la fonction sociale qui requiert un niveau de tranquillité et d'intimité suffisant. Au-delà des aspects fonctionnels, la question des distances à la fois spatiales et sociales contribue à l'attractivité des espaces pour les enfants.

Outre le succès du jardin privatif très prisé des familles faisant le choix de la périphérie urbaine pour lieu de résidence, la proximité d'aménités naturelles, d'espaces non aménagés la topographie de certaines zones vacantes et stimulantes pour les enfants contribuent aux temps de loisirs entre pairs et à la socialisation des enfants. Autant de lieux différents qui en étant proches du domicile permettent aux enfants non seulement de cultiver des jardins secrets mais aussi d'exploiter les territoires du « connu » et parfois de l'entre-soi pour les parents. Des territoires qui acquièrent des statuts de zones dites protégées parce que circonscrites soit par les domiciles d'un réseau social familial que les parents côtoient, soit par des frontières invisibles produites par la configuration du bâti en cul de sac ou en escargot, faisant de certaines zones résidentielles des parcs quasi-protégés par un contrôle social informel mais aussi des zones enclavées.

Pour autant, les espaces convoités par les enfants sont très éloignés des espaces ouverts à tous les publics et surtout n'ont rien d'espaces fermés et policés par des réglementations auxquelles ils doivent se soumettre. En effet, très peu d'enfants entrent dans le registre de leurs activités extra-scolaires régulières pour discuter de leurs préférences spatiales. Peu font référence à ces espaces encadrés et réglés (qu'elles soient sportives, musicales ou culturelles) par des adultes. La préférence est fréquemment associée aux caractéristiques du public qui fréquente les lieux (les pairs), à la topographie naturelle, à la distance du connu.

Préférences spatiales	Effectifs	Fréquences
Non réponse	6	15,0%
lieu privé	4	10,0%
lieu public	33	82,5%
fonction ludique	31	77,5%
fonction esthétique	2	5,0%
Valeur d'usage (motricité)	13	32,5%
fonction sociale	14	35,0%
TOTAL OBS.	40	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de la question à réponses multiples

Notons par communes, les lieux privilégiés des enfants.

Communes	Types de lieux
<b><u>Acigné</u></b>	Espace de la Motte : (3) Espace du Joval : (3) Espace Araignée : (3) Les espaces vacants à proximité de la maison : (5)
<b><u>Bruz</u></b>	Espace de la voirie, dans la zone résidentielle (5) Parcs ou terrains aménagés : parc (4) ; terrain de foot ; square ou parc Dugesclin Les espaces vacants à proximité de la maison (pas de porte de jardin, trottoirs, square) : (5) Espaces verts : 8
<b><u>Le Rheu</u></b>	Espaces ludiques sur plaine verte proche de l'école : la tyrolienne, la coulée verte, la balançoire, le Skate parc (2) Quelques espaces de la voirie : les chemins piétonniers derrière les Huberdières (3).
<b><u>Saint Grégoire</u></b>	Les espaces vacants à proximité de la maison: (4) Espaces verts : (7) Parcs ou stades : (3) Médiathèque et son square : (6) Espaces de la voirie : (5) Parc ou terrain aménagé : (1) MJC : (1) Tennis : (1) Une butte derrière la zone résidentielle : (5) Les bords du canal : (3)

Dans chaque commune, sont cités les espaces de la voirie proche du domicile et quelques espaces aménagés spécifiquement pour l'enfant. Pour autant, quelques communes peuvent se distinguer.

A Saint Grégoire, la topographie de certains terrains de la commune (les bords du canal, la butte en amont de la rocade à la Ricoquais) semble profiter aux jeux et rassemblements des enfants. Elle est même appréciée pour des activités très diverses, souvent liées à l'usage du vélo et aux sports de glisse. Quelques aménagements

spécifiques comme l'aire de jeux de la médiathèque sont aussi des terrains d'aventures appréciés.

A Acigné, ce sont principalement les parcs aménagés qui font office de lieux de rencontre et de socialisation des enfants, des lieux où ils s'adonnent à des activités motrices importantes. Les pratiques de la glisse, du vélo ou de l'escalade constituent les trois principales activités. Enfin, la proximité des aires de jeux signe les valeurs d'usage et de sécurité pour les parents.

#### 4.4 L'expérience du bus pédestre par les enfants

##### *a. Le contexte de l'implication*

Un enfant sur huit, déclare avoir toujours connu le bus pédestre pour le trajet scolaire. Ce sont en particulier les enfants les plus jeunes (moyenne d'âge de 8 ans). En revanche, près des deux-tiers déclarent la voiture comme mode de déplacement scolaire avant le pedibus ; les enfants de ce groupe ont en moyenne 9,5 ans. Et une très faible proportion d'enfants allait seul-e ou avec des pairs (respectivement 5% et 10%).

Mode de déplacement avant la pratique du bus pédestre	Effectifs	Fréquences
A pied	11	27,5%
A vélo	5	12,5%
En voiture	26	65,0%
En transports en commun	0	0,0%
Co-voiturage	1	2,5%
Toujours en pedibus	5	12,5%
TOTAL OBS.	40	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de la question à réponses multiples

Ce sont les enfants les plus âgés qui, avant l'usage du bus pédestre, pratiquaient le mode pédestre ou le vélo pour aller à l'école. Le vélo était rarement utilisé et majoritairement à Bruz (40% des enfants des enfants qui pratiquaient le vélo pour le trajet scolaire habitent Bruz centre). Enfin, parmi les enfants qui allaient à pied, plus de 45% habitent Saint Grégoire et un quart à Acigné. Pour ceux qui utilisaient la voiture pour le trajet scolaire, plus d'un tiers habite à Saint Grégoire (les Melliers/La Forge).

Par ailleurs, la participation au bus pédestre est rarement le choix de l'enfant. Les enfants déclarent très rarement (2/40) être à l'initiative de l'implication dans ce mode alternatif. Une initiative impulsée par les parents qui confirme les raisons avant tout pratiques du choix de ce dispositif pour les déplacements du matin.

##### *b. Le bus pédestre : de l'enchantement à la fatigue*

*Ce que les enfants apprécient*

Le pedibus est une occasion indéniable de lien social pour les enfants. Quand on leur demande ce qu'ils apprécient dans le pedibus, près de deux-tiers déclarent la proximité des amis ; et au-delà d'un trajet réalisé avec les amis, c'est un temps, une occasion supplémentaire passée avec les copains à discuter et à plaisanter sur le trajet de l'école. Un temps moins stressant qui permet aux enfants de profiter des jeux, d'échanger avec les amis et le plus souvent sur des sujets ayant trait à l'école. Un temps sans doute moins restreint, moins contraint que lorsque l'enfant arrive seul ou en voiture accompagné d'un adulte, déposé juste à l'heure à l'école sans profiter du temps de transition et de socialisation. Pour quelques enfants, le trajet scolaire en pedibus permet de profiter d'un moment privilégié avec le parent, qui tout étant vigilant est alors plus disponible moins concentré sur sa route. Le bus pédestre serait un espace-temps de transition qui contribue à la séparation en douceur.

Les raisons justifiant l'évaluation positive de la participation au bus pédestre, et souvent citées par les enfants rejoignent celles qui sont données actuellement sur les avantages à se déplacer à pied ! En particulier, les vertus sanitaires (« c'est bon pour la santé ») voire hygiénistes, les vertus physiologiques et psychologiques relatives à la concentration cognitive des enfants en classe « *on est plus réveillé et plus concentré quand on arrive à l'école* ». Sans douter de la sincérité des émotions des enfants, c'est un avantage observé fréquemment dans le discours des parents, livré comme l'écho des enseignants.

Un bienfait ressenti ? Un avantage entendu et repris des discours des enseignants ? Sans doute un mélange des deux. Mais nombreux sont les enfants à déclarer « *aimer marcher* », à déclarer que « *marcher c'est avoir de l'énergie* » au point où certains enfants vont même jusqu'à justifier que « *marcher pour aller à l'école est moins fatigant que d'y aller en voiture* ». Le fait de marcher gagne alors en vertus ressourçantes « *quand je marche, je pense à rien* », « *quand je marche, j'oublie qu'il y a école après* ». Marcher permet également à certains enfants d'être plus sensibles aux paysages et à l'environnement de déplacements : « *j'aime bien marcher vers l'église, il y a des chats et de beaux vitraux* », « *j'aime bien marcher et voir la nature, passer devant les vaches...* ». Pour autant cette sensibilité aux paysages est moins présente que prévue, laissant présager que les enfants dans le bus pédestre sont portés par leurs habitudes et peut-être selon certaines configurations tout autant passifs que s'ils étaient conduits en voiture. Sans être généralisable à tous les bus pédestres que nous avons suivis lors de nos observations discrètement participatives, nous avons effectivement pu observer que selon le rythme orchestré par les parents accompagnateurs, selon le type de cheminements choisis pour éviter certaines ruptures de trajets, etc. le groupe d'enfant se comportait de manière différente.

Les points appréciés dans le bus pédestre	Effectifs	Fréquences
Non réponse	1	2,5%
Convivialité entre pairs	27	67,5%
Convivialité avec adultes	1	2,5%
Complicité parent	3	7,5%
Bienfait de la marche (raisons environnementales)	1	2,5%
Bienfait de la marche (raisons sanitaires)	17	42,5%
Autres	3	7,5%

NSP	5	12,5%
TOTAL OBS.	40	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de la question à réponses multiples

Au-delà de ce qui est apprécié dans le pedibus par les enfants, nous avons tenté de comprendre quels avantages les enfants perçoivent dans cette alternative de déplacement. C'est une manière de dépasser les simples points subjectifs et d'observer ce qui se rapporte au groupe mais aussi à la société. Une manière d'interroger les effets de normes individuelles et collectives.

### *Les avantages*

Les avantages perçus par les enfants sont au départ égocentrés, basés sur les bienfaits pour sa santé et son « dynamisme ». On retrouve les mêmes raisons que pour la question liée à la satisfaction. Cependant, la raison écologique est expressément discutée, par plus du quart des enfants. L'effet de norme semble donc opérer.

Les dimensions pratiques et sociales (forme de convivialité) permettent à nouveau de définir les bus pédestres. La dimension pratique (voire économique pour les parents) est citée plus fréquemment et mise en avant par plus d'un tiers des enfants. C'est en effet, un moyen « *d'économiser du temps, de l'essence* ». Les enfants disent « *Quand les parents travaillent, au moins je ne vais pas à l'école seule - ça évite de prendre la voiture* ». Enfin, la convivialité, la présence des pairs est un avantage important également pour plus d'un tiers des enfants.

<b>Avantages du bus pédestre</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
Non réponse	1	2,5%
Convivialité entre pairs	14	35,0%
Convivialité entre adultes	2	5,0%
Sanitaire	16	40,0%
Ecologique	12	30,0%
Pratique/économique	15	37,5%
Paysage	1	2,5%
NSP	5	12,5%
TOTAL OBS.	40	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de la question à réponses multiples

Ces avantages sont différemment perçus par les enfants selon les communes et rejoignent certaines observations faites du côté des parents. La saillance de certains avantages pourrait d'ailleurs permettre de déceler une part des verrous aux difficultés de fonctionnement mais aussi les ressorts de certaines dynamiques. En effet, au Rheu, les enfants évoquent très peu d'avantages et quand ils en citent, ils ont trait aux avantages pratiques pour les parents (cité le plus fréquemment par trois quarts des enfants de cette commune) et aux avantages plus normalisés liés aux dimensions écologiques et sanitaires (pour un quart). A l'inverse, à Saint Grégoire, la diversité des avantages est plus importante et les bienfaits sont pour plus de la moitié des enfants liés à la convivialité entre pairs et adultes, aux questions d'éveil, de plaisir de la marche

(pour un tiers des enfants) et enfin au champ du pratique pour les parents. A Bruz, le profil sur cette question est quasi identique à celui de Saint Grégoire : très massivement les enfants (plus de la moitié) évoquent les plaisirs de la marche et la convivialité entre pairs.

### *Les griefs*

Les griefs liés au pedibus sont plus rares et si certains se retrouvent être le pendant de ce que d'autres enfants apprécient (comme le fait de marcher ou encore le fait de ne pas avoir le temps de jouer avec les ami-e-s en arrivant à l'école), ce sont principalement et en toute logique les conditions météo qui rendent le bus pédestre peu agréable. Car en effet, dans bien des communes, rares sont les conditions météo qui annulent le trajet du matin. Seule le grand froid ou les grosses averses ont raison d'une annulation temporaire. Aussi, les enfants impliqués régulièrement peuvent vivre à certains moments des trajets peu agréables du fait de « *la pluie et du froid obligeant à porter le poncho de pluie* » que certains enfants n'apprécient guère.

<b>Les griefs liés au bus pédestre</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
Non réponse	2	5,0%
Rien	11	27,5%
Météo défavorable	10	25,0%
Autonomie préférée (vélo)	2	5,0%
Sociabilité faible	6	15,0%
Rythme (se réveiller tôt, récré, lenteur)	6	15,0%
Port cartable	1	2,5%
N'aime pas marcher	4	10,0%
NSP	2	5,0%
Autres	3	7,5%
<b>TOTAL OBS.</b>	<b>40</b>	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de la question à réponses multiples. Au-delà des conditions météo, on note chez certains enfants une lassitude liée à l'âge. Les plus âgés se sentent plus contraints par le groupe alors même qu'ils s'estiment capables d'aller seul-s à l'école. En plus de cette lassitude, ils se plaignent de ne pas y retrouver leur-s ami-e-s et d'être contraints par un rythme qui n'est pas le leur. C'est surtout le cas dans les groupes de bus pédestres très hétérogènes en termes d'âge et où le groupe de petits est présent voire important (c'est le cas dans les longues caravanes d'enfants de Bruz). Cette contrainte n'empêche cependant pas la responsabilité que certains enfants plus grands prennent et assument dans certaines communes. C'est le cas à Saint Grégoire, où les plus grands sont parfois en-tête de file pour donner la direction.

La lenteur imposée et ressentie comme un frein au rythme des enfants concerne davantage les groupes où les plus petits sont placés en tête de file pour imposer le rythme au reste du groupe (le cas à Bruz).

Le bus pédestre peut aussi être vécu comme une contrainte du fait de l'heure de départ, forcément anticipée sur l'horaire de départ en voiture. Et certains enfants ne cachent

pas la fatigue liée à ces levers et départs anticipés, qui dans certains cas les empêchent également de profiter du temps de récréation d'arrivée. Rappelons à cet égard sur la base des observations de 6 bus pédestres, qu'en moyenne la durée d'un bus pédestre est de 20 minutes (certains pouvant aller jusqu'à une demi-heure pour ceux qui se trouvent au départ de ligne). La gestion temporelle du trajet peut aller jusqu'à créer une situation ambivalente dans les choix de modes. Les parents doivent faire face à la ponctualité des horaires de passage et de l'heure d'arrivée à l'école, en même temps qu'ils doivent prévoir d'aménager des horaires de telle façon que le départ des enfants (forcément plus tôt qu'un départ en voiture) ne devienne pas trop rédhibitoire et satisfasse les enfants à l'arrivée.

Notons également, qu'un petit tiers d'enfants dit préférer la voiture au pedibus pour aller à l'école. Un signe à nouveau que le bus pédestre n'est pas (toujours) un choix des enfants mais un mode imposé par les parents. Cette préférence automobile ne concerne qu'un tiers des enfants et en particulier les enfants peu à l'aise dans le groupe et peu enclins à marcher, c'est le cas d'un petit nombre d'enfants des communes d'Acigné et de Saint Grégoire, qui semble motivés pour aller à l'école à vélo. Le manque d'homogénéité en termes d'âge paraît dans certains cas être la raison principale du manque d'enthousiasme de la part des enfants.

La transition écologique du dispositif pourrait à juste titre trouver une voie dans l'usage ultérieur du vélo pour les trajets scolaires quotidiens. Ce que près d'un tiers des enfants est prêt à faire. L'usage du vélo aurait des vertus plus durables, puisque plus éducatif que le dispositif bus pédestre. En effet, outre la propension du dispositif à créer du lien social, il peut demeurer très rudimentaire en termes d'apprentissage du déplacement à partir d'un certain âge. L'acquisition de l'autonomie suppose d'apprendre à faire face à l'inconnu, à l'imprévu et à la complexité. Or qu'en est-il sur le chemin du bus pédestre ? Comment apprendre à faire face aux difficultés urbaines, à vivre la sérendipité des situations qui font l'ambiance des villes, sur des chemins par avance balisés et souvent très éloignés des sources de complexité et de difficultés ?

#### *L'inclinaison à poursuivre la pratique du bus pédestre*

Les griefs sont parfois suffisamment importants pour que certains enfants déclarent ne pas vouloir continuer le bus pédestre l'année qui suit. En revanche, quand le bus pédestre est acquis comme un déplacement habituel pour les enfants éprouvant encore le besoin d'accompagnement, les enfants ne se posent plus la question de savoir s'ils veulent ou non continuer.

Au-delà d'une lassitude des enfants, l'arrêt de la pratique est naturellement lié à l'entrée au collège. Près d'un tiers des enfants déclare arrêter le pedibus l'année qui suit du fait de l'entrée au collège pour 17,5% et par désir d'autonomie pour 12,5% d'entre eux.

<b>Envie de continuer la pratique du bus pédestre</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Fréquences</b>
oui	25	62,5%
non	13	32,5%
NSP	2	5,0%
TOTAL OBS.	40	100%

Les résultats inter-communes montrent que les enfants de Saint Grégoire et Bruz sont plus nombreux à vouloir poursuivre l'aventure du bus pédestre que dans les deux autres communes où les réponses sont partagées.

Motivation à continuer l'expérience du bus pédestre	Le Rheu	Bruz	Acigné	St Grégoire	TOTAL
oui	2	8	4	11	25
non	2	4	3	4	13
NSP	0	0	1	1	2
TOTAL	4	12	8	16	40

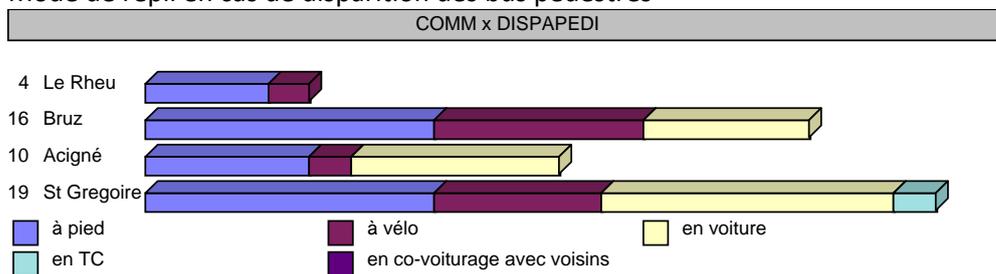
Raison de non continuation de la pratique	Effectifs	Fréquences
Non réponse	27	67,5%
Collège	7	17,5%
Autonomie (vélo)	3	7,5%
Autonomie	2	5,0%
NSP	1	2,5%
TOTAL OBS.	40	100%

La durabilité du mode pédestre a aussi été éprouvée, comme avec les parents, à travers la question des répercussions liées à la disparition potentielle du pedibus. En réponse, les enfants expriment en majorité (plus de la moitié des enfants) une poursuite de la marche à pied en cas de disparition du pedibus. Seulement 20% des enfants seraient prêts à aller seul-e-s à l'école. Toutefois, la place de la voiture comme mode alternatif est encore citée à 40%. L'utilisation du vélo est aussi proposée comme mode alternatif par plus d'un quart des enfants. Ces modes sont plus représentatifs des communes de Bruz et Saint Grégoire, deux communes où les enfants étaient le plus accompagnés en voiture avant l'implication dans le bus pédestre et où l'utilisation du vélo était la plus représentée.

Choix du mode si disparition du bus pédestre	Effectifs	Fréquences
A pied	21	52,5%
A vélo	11	27,5%
En voiture	16	40,0%
En TC	1	2,5%
En co-voiturage avec voisins	0	0,0%
TOTAL OBS.	40	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de la question à réponses multiples

## Mode de repli en cas de disparition des bus pédestres



Mais le mode de déplacement ne suppose pas toujours le mode d'accompagnement. Et de ce point de vue trois quarts des enfants déclarent qu'ils préféreraient être accompagnés plutôt que seuls sur les trajets scolaires en cas d'arrêt du dispositif. L'attrait du groupe déshabituerait les enfants de certaines formes d'autonomie ou plutôt des formes de solitude....

## Synthèse conclusive

Aussi banal et coutumier qu'il puisse paraître au premier abord, dans son organisation comme dans sa pratique, le dispositif bus pédestre ou pedibus, qui connaît malgré ce caractère banal une forte médiatisation, n'en demeure pas moins un véritable laboratoire d'observations et de mise en culture des nouvelles formes de fabrique urbaine. Une mise en culture pour le moins propres aux périphéries urbaines, puisqu'à balayer l'ensemble des grandes métropoles françaises, ce dispositif se développe principalement en dehors des ville-centre, ou dit autrement, se répand prioritairement dans les zones urbaines à faible niveau de compacité. En tant que dispositif ouvert à l'observation, nous retiendrons pour la discussion quelques points et processus appréhendés à différents niveaux d'échelle : de la sphère intra-individuelle qui permet de relever le poids des expériences sur l'apprentissage et l'impact d'une pratique singulière sur le processus d'autonomie, à la sphère plus sociale où l'implication dans le dispositif a été appréhendée autant dans ses dimensions sociale et idéologique, en passant par la sphère spatiale et collective pour mieux 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. A travers cette reprise des processus, il s'agira aussi de faire le point sur le rôle ou la fonction de tels dispositifs de déplacements pour les familles, les parents, les enfants. Enfin, il conviendra de relever les conditions de durabilité et/ ou de fragilité de la pratique.

## Le dispositif au sein d'un système d'acteurs

Posons d'emblée que la vitalité des bus pédestres repose sur un système équilibré d'acteurs. Il semble dépendre d'un ensemble de facteurs articulés, 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. En effet, 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. A ce titre, c'est dans les communes où le dispositif a pour origine une impulsion habitante forte que les bus pédestres sont aujourd'hui en état de marche et de développement. Sans nier les efforts importants des organisateurs et des parents, la vitalité dépend fréquemment de la qualité de vie sociale et collective des quartiers. On observe sur ce plan d'ailleurs, deux types de figures de dispositifs vigoureux : la première tient aux conditions spatiales et résidentielles d'amorçage de l'initiative. Le bus pédestre devient un dispositif au service d'un ou de plusieurs groupes pavillonnaires. C'est le cas de Saint Grégoire, par exemple. Le dispositif est basé sur un groupe homogène de familles, où la sociabilité existe par ailleurs et où les relations interpersonnelles entretiennent le niveau d'implication des parents. 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. C'est le cas de Bruz. Dans cette commune, les groupes, certes plus nombreux, sont aussi construits sur une hétérogénéité ou mixité sociale (âge des enfants, milieux sociaux) qui assure au dispositif sa vitalité mais aussi génère des formes de dynamisme au-delà des déplacements scolaires. D'autres initiatives de sensibilisation et de convivialité, construites dans le champ du développement durable sont en œuvre (marche, pique-niques, etc.).

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. Cette mise en danger des dispositifs ne serait pas liée à la présence de services municipaux en soi mais à ce qu'elle génère d'attentisme ou d'inclinaison à considérer le bus pédestre comme un service qu'on consomme. Et ce, dans des secteurs pavillonnaires par ailleurs récents où la vie sociale et les formes de sociabilités n'en sont qu'à leurs prémisses. C'est le cas au Rheu par exemple où le rôle de certains services de la mairie est tel que la lisibilité des référents n'a pu être démêlée et nous permettre d'introduire la commune dans l'enquête générale en ligne.

### **Cause environnementale ou miroir déformant des rapports à l'espace**

Si la cause environnementale traverse souvent la justification d'une implication collective, les causes sociales et pratiques tendent à être plus imposantes et au regard d'une faible généralisation de la pratique des modes doux dans les familles (qu'il s'agisse des déplacements en dehors de trajets scolaires, des modes alternatifs en cas d'arrêt du pédibus, etc.) ,on peut s'interroger sur le rôle aujourd'hui du dispositif dans la dynamique des rapports individus-environnement propres aux périphéries urbaines. Si comme de nombreuses études centrées sur le « péri-urbain » l'affirment, le phénomène de popularisation de l'habitat tend à uniformiser quelques standards de vie en mode pavillonnaire, il conviendrait de se demander où s'établit le déplacement des jeux de distinction et d'individuation dans ces configurations. En effet, si « la maison (et tous ses attributs) » n'est quasiment plus le signe de la promotion sociale ou d'une appartenance, le déplacement de signes vers des pratiques singulières n'est-il pas en train d'opérer ? On peut se demander si pour certains habitants, sans doute les moins engagés au sens politique du terme, l'implication dans un dispositif n'œuvre pas comme un symbole de démarcation sociale en utilisant les signes d'une affiliation environnementale. Il agirait comme une forme de réaffirmation de soi, comme un mode

de rationalisation de ses comportements, de résipiscence face aux comportements du quotidien. Autrement dit, 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 sociale passaient par les attributs de la propriété (la maison, son jardin, etc.), où la maison était « *l'attribut d'une sorte de normalité sociale* » (Jaillet, 2004 : 48), la tendance serait à un déplacement des signes qui ne reposeraient plus sur « l'avoir » mais sur le « faire », notamment les pratiques pro-environnementales. Autrement dit, la pratique du *pedibus* pourrait avoir un rôle de distinction d'autant plus que leur publicisation et leur médiatisation participent à ces formes de normalisation de comportements dits « soutenables » et donc « désirables », comme pour contrecarrer une image négative de la périphérie urbaine.

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. Pour autant, un fait indéniable est à observer. Le dispositif agit dans bien des cas comme un moyen élargi de maîtrise de l'environnement et du cadre de vie.

### **Un dispositif de maîtrise de son environnement vs de maîtrise de son emploi du temps**

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 des positions et attitudes quant à la qualité du cadre de vie et sa maîtrise. Ces positions révéleraient le rôle fonctionnel du dispositif dans la dynamique sociale et les modes de vie caractéristiques de la périphérie urbaine. Ces fonctions peuvent être dissociées en deux catégories illustrées par la description de groupes distincts faite par les parents: la fonction pratique qui renverrait aux parents consommateurs vs la fonction sociale caractéristique des parents impliqués pour la cause environnementale. Mais plus encore, on voit se profiler deux catégories d'acteurs : ceux qui s'activent à maîtriser leur emploi du temps et ceux qui se mobilisent pour maîtriser leur cadre de vie. Deux formes d'action qui n'agissent pas aux mêmes niveaux d'échelles territoriales, le dernier profil tendant à dépasser les frontières d'un chez soi pour s'étendre sur la vie du quartier et de l'école (parents mobilisés dans l'école et dans les commissions extra-municipales sur les déplacements comme c'est le cas à Saint Grégoire par exemple).

Par ailleurs, la forte féminisation de l'implication est un point important à relever qui peut avoir de potentielles vertus de diffusion des mobilisations en même temps que d'uniformisation des groupes ou familles impliquées. En effet, malgré certains clivages socio-politiques caractéristiques de certaines communes, il n'est pas rare d'observer combien cette part de féminisation contribue au socle de stabilité des dispositifs que produisent les différentes formes de sociabilités produites autour de l'enfance dans les quartiers. Pour aller plus au-delà, on pourrait même questionner le potentiel générateur d'une mobilisation éducative vers une mobilisation urbaine et environnementale. Autrement dit, comment l'enfant et son bien-être peuvent être sources de mobilisation importante pour le reste de projets urbains. Comment enfin, en certaines circonstances

le bus pédestre gagne le rôle de dispositif de subsidiarité dans la mise en adéquation d'un modèle urbain face aux enjeux de l'urbanisme durable. Ces pratiques habitantes seraient à l'initiative de recettes techniques et sociales pour adapter le modèle pavillonnaire au paradigme « soutenable » ou contribuer à des patrons d'urbanisme durable

### **Un dispositif pour consolider les mécanismes du contrôle de la distance à l'autre, un cheminement embullé ?**

Dans cette tendance à la maîtrise de son environnement, la gestion des rapports à l'autre est souvent la pierre angulaire. En effet, dans une société où le processus d'individuation tend à générer, par un refus croissant des contraintes, une gestion et un contrôle incessants des distances, en périphérie urbaine, à travers le pedibus se profilent des tendances à contrôler la distance à l'autre. Si les dispositifs de bus pédestre n'ont pas pour seule vocation la maîtrise de cette distance sociale, on peut le voir dans certains cas comme un moyen pour les parents de maîtriser les rapports de l'enfant aux espaces quotidiens. En effet, les nombreux résultats de cette étude relatifs aux rapports des enfants à l'espace (trajets scolaires, activités extra-scolaires, déplacements non scolaires et raisons du bus pédestre, etc.) semblent montrer une même tendance. Le contrôle de la distance à l'autre, qui parce que les parents ne peuvent pas toujours décemment le faire pour soi, alors le font pour leurs enfants dans le choix des espaces qui leur sont concédés et surtout dans le mode du trajet scolaire et des règles souvent d'entre-soi qu'il impose. Le bus pédestre n'est que rarement l'occasion d'une mixité sociale comme le montrent les résultats relatifs à la composition sociale des groupes impliqués. Pour autant, faute de mixité sociale, le dispositif peut dans certains cas, ouvrir à d'autres formes de mixités, comme la mixité inter-générationnelle du fait des retraités accompagnateurs, ou encore être le support de cohésion sociale ou d'intégration d'enfants handicapés.

Toutefois, le point fondamental qui mérite qu'on s'y arrête concerne la durabilité de la pratique, non dans sa dimension temporelle sociale mais dans sa dimension développementale individuelle. En effet, comment considérer un trajet récurrent, plus ou moins balisé d'un point de vue spatial et temporel mais aussi social ? Pour être valable et acquérir une fonction éducative indéniable, le dispositif doit être interrogé à l'aune des effets produits sur l'autonomie de l'enfant. Si l'on entend la durabilité sous le terme de potentiel de compétences acquises pour d'autres formes de trajets et de déplacements, les résultats n'engagent pas à un bilan positif dans ce domaine. Mais, le dispositif est-il réellement pensé dans cet objectif ? Peut-on exiger qu'il figure au rang des situations remarquables de l'apprentissage des espaces urbains par les enfants ? Pour cela, le choix des cheminements pédestres devrait être réglé non plus seulement sur le critère unique de la sécurité routière (sans minimiser son impact), mais également sur des critères de complexité urbaine (toute relative par ailleurs). Laquelle suppose que s'entrelacent l'individuel et le collectif, le routinier et l'inattendu, le surprenant et le rassurant. Or, bien souvent (mais non systématiquement) les cheminements sont réglés sur des tracés qui minimisent, en dehors du groupe lui-même, les interactions sociales, la rencontre de l'autre. En effet, quoi de plus anti-urbain qu'un cheminement qui évite les circuits les plus passants, qui dévie des axes les plus fréquentés alors même que la présence d'un contrôle social informel semble fondamental pour les parents ? Si les circuits « verts » (ensemble de cheminements traversant de vastes espaces naturels de la ville) contribuent à l'expérience ressourçante du déplacement des enfants, leur

déroulement, leur place relative dans les choix d'itinéraires, doivent maintenir l'équilibre des expériences urbaines. Mais la configuration des circuits pose alors inévitablement la question non des aménagements et de la fonctionnalité des trames vertes en milieux urbains mais de l'articulation des aménagements entre eux, pour éviter dans bien des cas, des effets de rupture insurmontables.

Pour sécuritaires qu'ils soient (ou qu'ils doivent être) les bus pédestres auront relevé le défi des questions environnementales si la durabilité des pratiques est pensée et questionnée dans l'ensemble du système de mobilité des individus. Autrement dit, si les aménagements pensés et réglés pour le cheminement de ces dispositifs dépassent la simple question sécuritaire des déplacements pour englober plus largement les fonctions psychologiques et sociales que peuvent gagner ces types de dispositifs alternatifs à l'automobilité.

La transition écologique du dispositif pourrait à juste titre trouver une voie dans l'usage ultérieur du vélo pour les trajets scolaires quotidiens. Ce que près d'un tiers des enfants est prêt à faire. L'usage du vélo aurait des vertus plus durables, puisque plus éducatif que le dispositif bus pédestre. En effet, outre la propension du dispositif à créer du lien social, il peut demeurer très rudimentaire en termes d'apprentissage du déplacement à partir d'un certain âge. L'acquisition de l'autonomie suppose d'apprendre à faire face à l'inconnu, à l'imprévu et à la complexité. Or qu'en est-il sur le chemin du bus pédestre ? Comment apprendre à faire face aux difficultés urbaines, à vivre la sérendipité des situations qui font l'ambiance des villes, sur des chemins par avance balisés et souvent très éloignés des sources de complexité et de difficultés ? 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 inadaptés parce que devenus trop habituels pour faire face à des situations nouvelles voire pour s'approprier de nouvelles situations ou espaces. Bien entendu, ces mises en garde et points relevés à propos des fonctions éducatives du bus pédestres doivent être relativisées. Le bus pédestre n'a pas la totale fonction éducative et seules des études longitudinales pourraient permettre de mieux appréhender les effets d'une telle pratique sur les apprentissages de l'enfant et sur l'évolution des rapports de la famille à l'environnement.

## V. Au cœur de la fabrique individuelle des trames de mobilités : l'éclairage des pratiques habitantes.

Cette partie de la recherche s'attache aux réalités émergentes par les pratiques elles-mêmes d'individus, d'altériorités, à leurs raisons, motivations, justifications.

Dans l'activité quotidienne des résidents des périphéries urbaines, quelles sont les différentes pratiques de mobilité alternatives à l'usage exclusif de la voiture particulière ? Quelles logiques individuelles et sociales président à ces choix ? De quels facteurs de changement chacune de ces logiques à base de valeurs et d'arbitrage sont-elles porteuses ?

L'objectif des entretiens qui ont été menés dans le cadre de cet axe de travail visait à apporter des éléments de réponses à ces questions. La diversité des profils qui en sont issus a fait l'objet d'un double classement : d'une part sous la forme de « portrait », d'individus emblématique de comportements, d'attitudes et de valeurs, d'autre part de profils synthétiques visant à établir des types d'usagers. Dans cet axe de la recherche, les trame de mobilités publiques consistent donc en des « manière de faire », d'organiser ses déplacements en articulant métriques pédestres, métriques automobiles et métrométries (train, transport en commun), dispositifs individuels et collectifs.

Nous avons donc visé davantage à constituer des profils exemplaires que représentatifs, révélateurs plutôt que de constituer des échantillon de profils représentatifs permettant de quantifier les pratiques ce qui semble pas possible en l'état actuel des connaissances et des instruments statistiques disponibles.

Nous souhaitons également identifier **facteurs d'évolution** de ces pratiques (freins et leviers) et observer les **ajustements** opérés (composer avec les contraintes / donner sens à des pratiques contraintes)

La limite de ce travail est de ne pas avoir abouti le projet d'enquêtes de profils considérés dans le troisième géotype, les situations de rupture (non desservies en transports en commun), d'où certainement une part limitée de ménages en situation de précarité sociale et financière dans nos enquêtes.

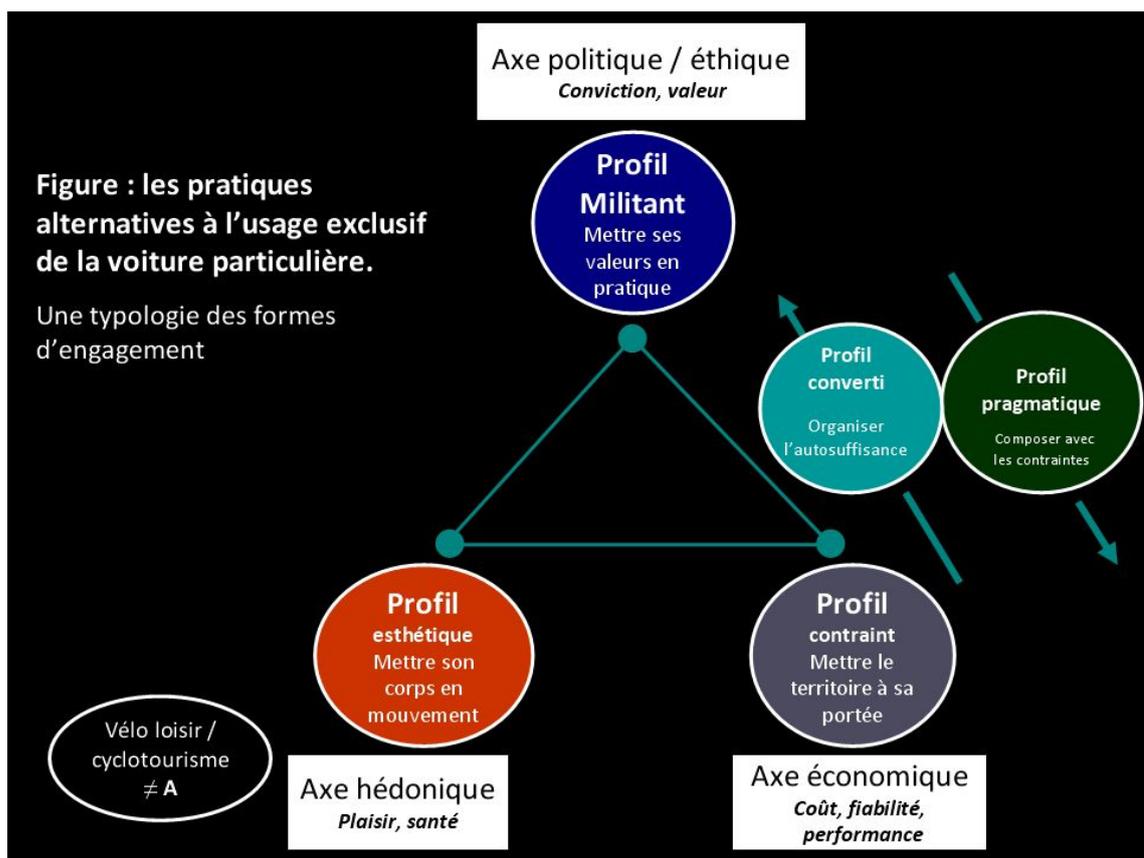
Deux sites ont ainsi été enquêtés, en complémentarité des enquêtes réalisées auprès des institutions.

Le premier, sur la commune de Montreuil sur Ille – géotype « linéarité ». Cette commune de 1925 habitants est située en 3<sup>ème</sup> de l'agglomération de Rennes, elle dispose d'un fort potentiel de mobilités collectives notamment par le biais de la présence d'une gare T.E.R. Dans ce cadre, le train a été considéré comme un puissant analyseur des pratiques de mobilités alternatives, visant à comprendre quels types de mobilités s'articulaient en complémentarité de l'usage exclusif de la voiture particulière. Le second site est celui de la commune de Le Rheu - géotype « contiguïté ». Cette commune périphérique de 7212 habitants est intégrée à la communauté d'agglomération Rennes métropole ; elle a par ailleurs engagé l'élaboration d'un plan vélo (commission extra municipale). Dans ce cas, c'est le vélo qui a été considéré comme « *porte d'entrée* » permettant d'éclairer les pratiques alternatives de mobilité.

La sélection des profils rencontrés a été réalisée soit à partir de contact téléphonique/direct, soit par le biais d'informations issues d'association ou de dispositif de concertation, soit par des liens indirects de réseaux sociaux constitués dans le cadre d'autres travaux de recherche antérieurs.

## 1. Pratiquer *autrement* les territoires périphériques : cinq profils.

Cinq profils synthétiques ont alors été identifiés. Ils ne constituent des figures qui résument à elles seules l'ensemble des individus, mais qui retracent des dominantes explicatives de leurs comportements en matière de choix de mobilités alternatives à la voiture particulière, autant de leur généalogie que de leur organisation et de leurs formes de justification.



### 1.1. Entre éthique et politique : la figure du « militant »

Ce premier ensemble de profils restitue les résidents pour lesquels les pratiques de mobilités alternatives à l'usage exclusif de la voiture particulière sont revendiquées, mises en valeurs, et, plus encore, dont les valeurs sont mises en pratiques. Le sens politique de la mobilité alternative préexiste à leur pratique : c'est une démarche volontaire, non subie ou contrainte ou optée par défaut...

Cette pratique renvoie pour eux à un sens supérieur : l'«éco-responsabilité» (l'échelle du monde – les projections du futur); à des valeurs supérieures comme celles de « l'être sur l'avoir », du lien social » (échelle locale – temps présent). Cet ensemble de valeur préexiste même au choix résidentiel : ces différents individus ont créé leurs propres conditions pour rendre la pratique possible (choix résidentiel) tout en les conciliant avec une installation dans les périphérie urbaine, condition indispensable pour eux

d'accession à la propriété. Ainsi, par exemple, la localisation choisie en troisième couronne du fait de la présence du train, répond simultanément à un souhait d'habitation « à la campagne » et non dans un lotissement.

La stratégie de localisation au prisme de ses valeurs concerne l'accessibilité physique (durée de trajet/cadence). Dans le choix de la commune de résidence certains avancent ainsi : « *on a été à la gare, on a consulté tous les horaires de toutes les lignes et on s'est décidé comme ça* »

Elle concerne également l'accessibilité financière, arbitrage face à un coût trop élevé de trajets quotidiens en voiture, à l'entretien d'une seconde voiture, nécessité d'une voiture en bon état, coût de l'essence... « *Je n'aurais jamais pu me permettre d'habiter ici s'il n'y avait pas eu le train. Je me voyais contraint de rester en ville, ça me rendait malheureux* »

On retrouve le même type d'argumentaire en première couronne, avec une pratique d'évaluation de la desserte en Transports en Commun (fréquence, durée) ou d'accessibilité en vélo vers Ville-centre, le lieu de travail

Ainsi, avant même d'évaluer l'offre du territoire de proximité, ces individus évaluent la possibilité de garder une proximité à la ville centre

Pour le « militant », l'articulation d'une trame de déplacement associe dans l'idéal au maximum les modes doux (davantage que les Transports en Commun). Les métriques pédestres apparaissent comme le mode structurant de la trame en première couronne, comme chaînon aux extrémités de la trame en 3<sup>ème</sup> couronne. Le « militant » mobilise les ressources existantes pour façonner sa trame (parcs sécurisés et équipés pour se changer, douche sur lieu de travail, pistes cyclables aménagées...), ou créer ses propres ressources pour palier aux manques de l'offre (équipement du vélo : antivol, porte bagage...; tenue de rechange; créer, façonner, tester ses propres itinéraires ...)

Ces trames sont considérées par lui comme des constructions personnelle (des itinéraires que l'on se fabrique, des parcours vécus comme expériences propres) et potentiellement supports de liens sociaux (solidarité des usagers du train lors de grèves, mobilisation dans le cadre des comités d'usagers de lignes, connivences entre covoitureurs ou entre usagers du train...)

Il s'en dégage un territoire bicéphale : celui, d'une part, d'une ville centre, avec une culture urbaine qui persiste (offre culturelle, coopératives bio., marché , conférences/événements politiques...) mais avec des processus de détachement variables. Celui d'autre part du territoire de proximité. Le militant réinvesti la proximité, souhaite faire vivre un territoire. Il s'investi dans les réseaux de proximité, s'engage dans le tissu associatif, sollicite les pouvoirs publics locaux avec pour objectif de « sortir de l'individualisme ».

Dans l'univers du « militant », les modes de déplacement sont différemment appréhendés. La voiture est exclue de la trame de déplacements quotidiens, elle est conservée en dépannage (usage raisonné), déplacements d'exception. Le train est l'alternative première à la voiture (plus économique, plus éthique/responsable, plus performant), décisif pour une acquisition en troisième couronne, considéré comme l'équivalent d'un RER. C'est un support fonctionnel, fiable, mais peu investi (plaisir, détente...). Le vélo est un mode structurant ou indispensable dans la trame/train, alors que les Transports en Commun intra-urbains sont délaissés au profit de la marche ou du vélo (bus /contrainte; métro/froid)

## 1.2. Composer entre idéal et adaptation aux contraintes : le « pragmatique »

Ce profil se dégage à partir du moment où des contraintes peuvent venir limiter les pratiques de mobilité alternative. Première contrainte, la **présence d'enfants en bas âge**, contraintes de temps renforcées. Elle fait apparaître des recompositions plus fortes chez les femmes, l'homme restant la « référence vertueuse ». Dans ce cas, le « pragmatique » fait apparaître une redéfinition globale de la trame (changement du mode principal) : du train à la voiture (mais avec des compensations par co-voiturage partiel). Il réalise aussi des ajustements aux extrémités du trajet : du *domicile au train avec le vélo* ou la voiture ; de la *gare au travail* avec le vélo et les Transports en Commun etc...

Le « pragmatique » vise à concilier performance et « durabilité ». Il a une pratique du territoire à la fois plus éclatée, dispersée et fonctionnelle, et distingue dans ce cas des trajets courses (la place centrale du supermarché impliquant la voiture) et des trajets de loisirs (le temps midi, la proximité lieu de travail).

Mais le « pragmatique » est aussi celui qui s'adapte face à des contraintes liées à des problèmes de santé (fragilisation du corps). Il recherche des compensations aux défaillances du corps dans les objets de mobilité (abribus abrité avec sièges, place assise dans un train, interfaces aux connections nodales etc...). Puis, au-delà, si un repli nécessaire sur la voiture, il limite ses déplacements (de la contrainte à la revendication avec une remise en cause d'un modèle de société consumériste...). Cette revendication est une ligne de conduite porteuse de valeur et de sens

Autre type de contrainte, un changement intervenu dans le lieu professionnel implique aussi une recomposition de la trame, tout en conservant une priorité pour les modes alternatifs à l'usage exclusif de la voiture particulière.

Dans l'univers du « pragmatique », si la voiture réinvestit la trame de déplacements quotidiens, il s'agit de compenser ce recours (limitation, rationalisation des déplacements) et/ou recomposer de nouvelles trames (recherche d'autres modes alternatifs, logiques de reports...). C'est un recours nécessaire mais qui va ouvrir vers des processus de compensation ou de recomposition de trames, des logiques de reports et de substitution. Ainsi, les Transports en Commun remplacent les modes doux sur les trajets intra urbains, la voiture et le co-voiturage remplacent le train (plus souple /horaires contraints du train) pour les trajets domicile travail. Le pragmatique formule des exigences de vitesse et de performances.

## 1.3. Mettre le territoire à sa portée : « l'économique ».

Le profil économique rassemble des individus dont le choix résidentiel est peu maîtrisé, déterminé par le coût de l'acquisition/foncier, sans anticipation des coûts induits par les déplacements, il correspond aux situations de rupture peu enquêtées dans le cadre de ce travail : des communes 3<sup>ème</sup> couronne non desservies par le train, des jeunes au domicile des parents démarrant leur vie active. En matière de mobilité, il s'agit de secteurs non desservis par le train : le covoiturage y est considéré comme une nécessité (économiser les frais) et se met en place via les réseaux de connaissance ou via les conseillers d'insertion (association co-voiturage).

La voiture demeure la référence (autonomie, liberté, mobilité), elle peut reprendre sa place avec l'évolution des ressources du ménage (déplacements loisirs, achats...) et permettre de réinvestir le territoire dissocié entre la polarité du territoire périurbain et la ville centre - métropole).

#### **1.4. De la contrainte à la valeur, organiser l'auto-suffisance : le « converti »**

Ce profil permet d'analyser le passage de la nécessaire conversion à des pratiques alternatives à l'usage exclusif de la voiture particulière en choix de vie. La nécessité est impliquée par l'usage de la voiture, voire des Transports en Commun comme des modes de déplacement financièrement prohibitifs. Le converti se retrouve confronté à la nécessité d'organiser sa vie et sa pratique du territoire autour de ce que permettent les mobilités alternatives, et à la hauteur de moyens financiers limités. Il vise à rendre le territoire autosuffisant. Progressivement la contrainte se fait valeur. Elle prend un sens supérieur voire politique d'« éco responsabilité », « éthique / manière d'être »

Les pratiques alternatives sont alors un ensemble de pratiques qui s'installent dans une même cohérence. Elles passent par un choix résidentiel : le choix de la campagne comme un impératif pour «cultiver son jardin » permettant d'échapper à l'artificialité de la Ville (support de dépendance, perte d'autonomie et de liberté). Mais aussi par des choix de consommation : manger bio, cultiver son jardin, transformer ses produits, faire du yoga, s'engager au sein d'associations environnementales...

Dans ce cadre, les mobilités alternatives apportent sécurité et garantie d'autonomie, avec une tendance plus favorable au vélo. Les métriques pédestres sont considérées comme une garantie d'autonomie permettant d'éviter toute forme de dépendance, comme un support de liberté. Le vélo est équipé comme moyen de transport (ergonomie, équipement...), sans freins climatiques ou topographiques à son usage (considérés comme de faux prétextes). Le vélo et l'autonomie maximale sont privilégiés au détriment des transports en Commun saisis comme des modes de transports vulnérables (panne, accidents, retards, raréfaction des ressources...). Si le train est incontournable pour « navetter » du domicile au travail, en revanche les modes doux sont privilégiés en bout de chaîne par rapport aux Transports en Commun. Autre option, le covoiturage entre amis parce qu'il est support de lien social, de convivialité (loisirs, réunions associatives). Le converti donne une priorité à la proximité.

Quel est son rapport aux différents modes de transport ? La voiture est exclue de la trame de déplacements quotidiens : elle est conservée en dépannage (usage raisonné), uniquement pour les déplacements d'exception. Le train est alternative forte à la voiture (plus économique, plus éthique, plus responsable, comportant moins de risques, moins anxiogène.... La proximité du train est décisive pour une acquisition en 3<sup>ème</sup> couronne mais entraîne une fragilité potentielle puisqu'il crée une dépendance. Le covoiturage offre quant à lui la possibilité de coproduire son déplacement, plus engageant et citoyen que les Transports en Commun. Le vélo est un support par excellence de liberté et d'autonomie. Enfin, les Transports en Commun intra-urbains sont délaissés au profit de la marche ou du vélo pour des raisons de coût.

#### **1.5. Mettre son corps en mouvement : « l'esthétique »**

Le profil esthétique est très distinct des précédents du fait d'être essentiellement articulé autour de l'usage des métriques pédestres. Son choix résidentiel n'est pas déterminé par la présence d'une offre alternative à l'usage de la voiture particulière.

Sa pratique alternative de mobilité est une expérience tentée, qui se pérennise, à un moment charnière d'un parcours de vie: déménagement, divorce/séparation, départ

*d'un enfant, tournant de la 40ème/50ème –sentiment de fatigue, stress, surcharge pondérale-*

Elle est liée à de fortes motivations : se « reprendre », mettre en acte un changement, mettre son corps à l'épreuve; souci de bien être, challenge, temps soupape anti-stress...Elle est aussi soumise à des conditions comme la compatibilité avec l'activité professionnelle (équipement des locaux –se doucher, se changer...), ou encore aux temps de trajet. Cette *pratique s'adapte aux contraintes professionnelles (déplacement extérieur...)* dans ce cas il peut y avoir *recours à la voiture plus qu'aux Transports en Commun*

L'esthétique est une attitude liée à la découverte d'une pratique qui progressivement se perfectionne (équipement du vélo, vestimentaire...); il fait un bilan positif d'abord au regard des motivations premières de condition physique (pôle hédonique)

Le vélo est considéré comme un dispositif jugé a posteriori plus performant et plus fiable - moins soumis aux aléas - que la voiture (pôle économique); satisfaction enfin au regard d'un meilleur « bilan carbone personnel » (pôle politique)

Comment s'organise la spatialité de « l'esthétique »? Ses territoires se structurent sur les mobilités alternatives domicile/travail qui sont un levier d'alternatives pour ses autres trajets : faire une course, aller en ville, se balader... Il y a une sorte d'effet de contagion, en priorité chez les hommes, les célibataires, les personnes sans enfants en bas âge. Mais pour autant, cette pratique n'a pas d'impacts profonds sur la pratique « antérieure » du territoire (pas de rétrécissement des espaces fréquentés par exemple du territoire vécu à l'échelle des métriques pédestres.

Comment sont considérés les différents modes de déplacements? Du côté du vélo, celui-ci est saisi comme un nouveau mode de déplacements domicile/travail, ainsi qu'un support pour de nouveaux déplacements en ville. La voiture quant à elle permet de poursuivre les pratiques antérieures du territoire. Le train, le co-voiturage et les transports en Commun intra-urbains sont globalement absents de ses trames de mobilité (à l'exception cependant du métro, mais de manière occasionnelle et pour des motifs précis).

Le profil esthétique est celui qui mène le plus d'entre tous aux confins de pratiques alternatives aux métriques automobiles, notamment du fait que l'espace routier y reste considéré comme un espace anxiogène, dangereux, tout en étant un support de performance et de vitesse (en vélo) mais cette pratique du vélo n'a pas réellement d'impacts sur l'usage de la voiture (hors loisirs).

## 2. Les mobilités alternatives en contexte de « linéarité ».

### 2.1. Parier sur les gares

Entretien mené auprès de Monsieur

**Commune de résidence :** St-Germain sur Ille

**Ancienneté résidentielle :** 9 ans

**Composition familiale :** couple de 35-40 ans avec 1 enfants de 11 ans

**Activité professionnelle :** couple bi-actif

**Lieu de travail :** M. travaille sur Rennes (quartier Thabor), Mme travaille à domicile

#### Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?

Le ménage a quitté Rennes en raison d'un loyer trop élevé et de son souhait de vivre « plus proche de la nature ».

Un choix résidentiel qui s'est opéré à travers deux principaux critères :

- Secteur de recherche juste après la 1<sup>ère</sup> couronne périphérique rennaise (prix immobiliers correspondant au budget du ménage), dans un **rayon maximal de 20 km**
- **Présence d'une gare vers Rennes** (M. travaillant sur Rennes, à proximité de la gare à l'époque. En outre, le couple dispose de 2 véhicules anciens - 25 ans et 40 ans-, ne pouvant subir des trajets quotidiens domicile-travail)

Le ménage a eu un coup de cœur concernant une ancienne bâtisse située à St-Germain sur Ille (ancien moulin), mais qui nécessitait de nombreux travaux. Ainsi ils ont découvert la commune de St-Germain et l'ont appréciée, pour son caractère rural et ses qualités paysagères d'une part, et l'ont retenue comme lieu de résidence principale en raison de la présence d'une gare (liaison Montreuil sur Ille – Rennes), d'une école et de la proximité d'un collège pour leur enfant (St-Aubin d'Aubigné et Melesse).

Le ménage s'est d'abord installé en location sur St-Germain pendant 3 ans, avant d'emménager dans l'ancienne bâtisse repérée initialement.

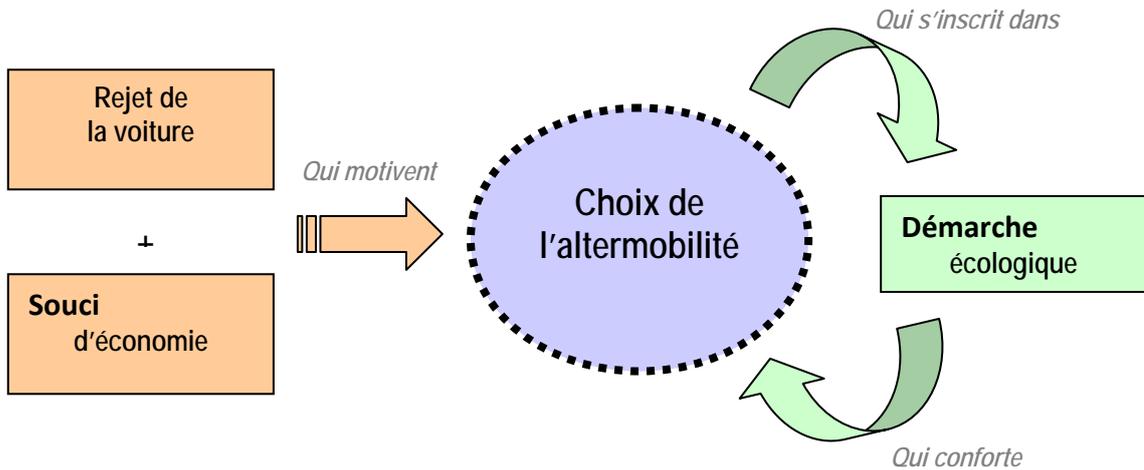
**Ainsi, la présence d'une gare sur St-Germain a été clairement décisive dans le choix résidentiel du ménage, Monsieur souhaitant impérativement se rendre à son travail en train (Rennes) « il n'y aurait pas eu de gare, nous ne serions pas venus nous installer ici, malgré notre coup de cœur pour la maison »**

La pratique du train « domicile-travail » par Monsieur est justifiée par :

- une **motivation personnelle** d'abord « *je n'aime pas la voiture* » « *j'ai eu un gros accident en voiture, depuis si je peux m'en passer, je trouve ça beaucoup mieux, pour moi et pour les autres* »
- ainsi que des **considérations financières** « *nos voitures sont trop vieilles pour supporter des trajets jusqu'à Rennes tous les jours, on préfère les garder pour les petits trajets et pour les vacances* »

- Et enfin des **convictions idéologiques**: développer des pratiques de déplacement non polluantes, respectueuses de l'environnement

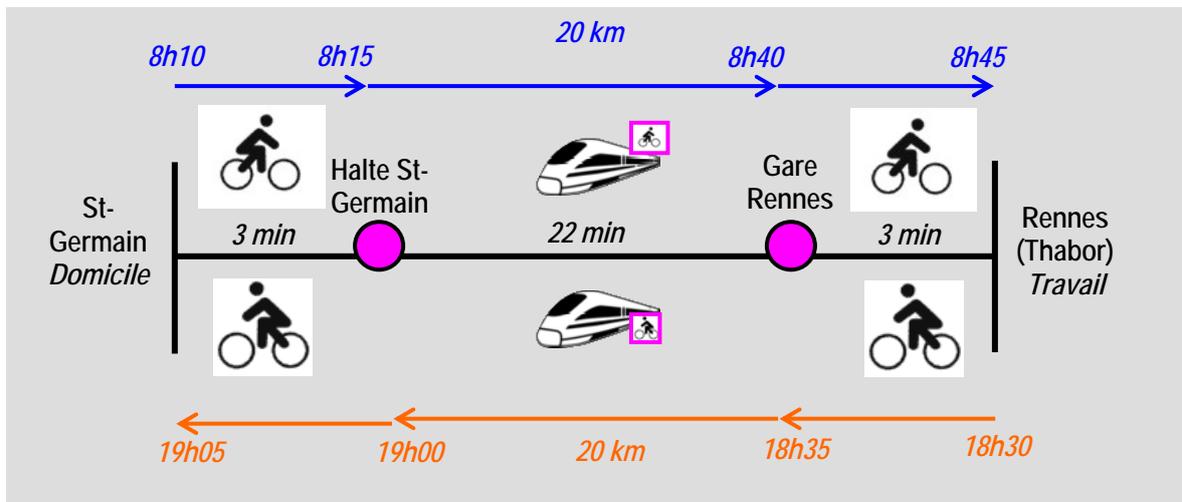
➔ **Le choix de l'alter-mobilité est ici conforté par les enjeux environnementaux (auquel on croit sincèrement), mais ce ne sont pas les motivations écologiques qui déterminent la pratique alternative à la voiture, bien en premier lieu des raisons financières (souci d'économie) et personnelles (rejet de la voiture)**



### L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation

#### Trajet Domicile-Travail : combinaison « Vélo / Train »

Monsieur travaille sur Rennes, initialement à proximité de la gare (au moment de sa venue sur St-Germain), et depuis à proximité du parc du Thabor (déménagement de son lieu de travail). Tous les matins, il rejoint la gare de St-Germain à vélo, puis prend le train (avec son vélo), pour enfin aller à son lieu de travail à vélo (de la gare de Rennes vers le secteur du Thabor). Ainsi, pour faire 20 km (de son domicile à son lieu de travail), Monsieur met en moyenne 35 minutes : 2 X 3 minutes à vélo + 25 minutes en train + quelques minutes (2X2 minutes au total) d'interconnexion multimodale Train / Vélo (attente du train ; stationnement du vélo dans le train ; reprise du vélo...).



## Les différentes étapes du trajet : description et perception

### ▪ **Du domicile à la gare de St-Germain : l'usage du vélo en route de campagne**

La résidence du ménage se situe dans un **hameau**. La gare de St-Germain se trouve également excentrée du bourg (à plus d'1 km). Pour rejoindre le train, Monsieur a choisi de s'y rendre à vélo en raison de **difficultés de stationnement au niveau de la gare**, et parce que le relief est relativement plat entre son domicile et la gare (ce qui n'est pas le cas entre le centre-bourg et la gare) « *le parking est souvent plein, il y a beaucoup de voitures à venir stationner ici, c'est logique parce que la gare est excentrée du centre-bourg, et qu'entre la gare et le bourg, il y a une forte pente ce qui freine évidemment beaucoup de gens à venir à pied ou à vélo* » « *notre hameau est épargné par la pente, pour aller jusqu'à la gare c'est plat ; à vélo, c'est donc tout à fait jouable, même si l'on n'est pas un grand sportif !* » « *en 3 minutes, je suis à la gare* »

**Aucune piste cyclable n'a été aménagée** entre son hameau et la gare, Monsieur circule sur une route de campagne qui présente des inconvénients évidents, mais qui ne le freinent pas pour autant dans sa pratique quotidienne du vélo (sur un temps très court : moins de 5 min) : absence d'éclairage le long de la route, absence de bas côté (proximité du fossé), étroitesse de la route avec trafic de camions, vitesse élevée du trafic automobile. « *ce n'est pas éclairé, alors c'est vrai que, en particulier l'hiver quand il fait nuit le matin et le soir en rentrant, il faut faire attention, même avec sa veste jaune et sa petite lumière. Maintenant, je crois que les camions qui circulent le matin et le soir savent qu'il y a un type qui roule à vélo tous les jours, ils font apparemment plus attention* »

Ponctuellement, et en particulier l'été, Monsieur peut rejoindre la gare de St-Germain à pied « *en 10 minutes, je suis à la gare, si j'ai le temps c'est agréable* ». Enfin, une fois par mois environ, une personne (un ami ou un voisin) emmène Monsieur en voiture jusqu'à la gare « *1 à 2 fois par mois, quelqu'un m'emmène jusqu'à la gare. Dans ce cas, je reviens le soir à pied* »

### ▪ **A la halte ferroviaire de St-Germain :**

La localisation excentrée de la halte ferroviaire de St-Germain constitue selon Monsieur un frein majeur pour de nombreux habitants de la commune. **L'accessibilité de la gare** apparaît ainsi comme un enjeu fort pour encourager l'usage du train. « *Pour se rendre à la gare, il faut donc nécessairement prendre sa voiture, ou se faire conduire, ou encore y aller comme moi à pied ou à vélo. Cela complexifie donc forcément l'organisation du trajet, surtout pour le matin où l'on n'a pas de temps à perdre en général !* »

**Des aménagements ont récemment été réalisés au niveau de la halte de St-Germain (abri pour les usagers, abri deux roues, nouveau mobilier...), qui sont fortement appréciés. Pour autant, des efforts restent à faire concernant :**

L'aménagement du parking **automobile autour de la gare : manque de places de stationnement et d'aménagement (revêtement de sol adapté)**

La signalétique « **il n'y a que deux panneaux qui indiquent la gare depuis le centre-bourg** » et la visibilité de la halte depuis l'extérieur « **on peut passer devant la gare en voiture, sans la voir. On peut penser qu'il s'agit seulement d'une ancienne friche** »

L'image que la halte ferroviaire peut finalement renvoyer en direction des usagers du train eux-mêmes « *le manque de valorisation du lieu de gare ne valorise pas dans le même temps ceux qui prennent le train* » « *une gare défraîchie, ce sont des usagers qui ne se sentent pas tout à fait désirés dans leur pratique - pratique qui s'inscrit pourtant bien en adéquation avec le discours médiatique foisonnant autour du développement durable !* »

Etant désormais un « habitué » du train, Monsieur reconnaît qu'il n'attend presque plus en gare chaque matin (seulement 1 à 2 minutes) « *maintenant que j'ai l'habitude, c'est vrai que je perds moins de temps à la gare, par rapport à d'autres qui ne prennent pas souvent le train, et qui arrivent généralement très en avance de peur de louper le train* » « *le temps de croiser un copain ou un voisin, de se dire bonjour, et pourquoi de s'asseoir ensemble dans le train, c'est tout* »

▪ **Dans le train de St-Germain à la gare de Rennes :**

La montée dans le train : stationner son vélo et trouver une place... assise si possible !

Monsieur monte dans le train avec son vélo. Les trains desservant St-Germain disposent à l'avant et à l'arrière du train de quelques crochets pour suspendre les vélos (8 en moyenne pour un train). Des améliorations ont récemment été apportées au niveau de l'accès dans le train depuis le quai « auparavant, à l'avant du train, il fallait grimper avec son vélo une hauteur d'environ 1 mètre 10 entre le quai et le wagon, c'était vraiment difficile. Aujourd'hui, l'accès se fait au niveau du train, c'est vraiment plus simple » « il existe 3 ou 4 crochets en rame de tête et pareil dans la rame de fin, ce qui fait en tout 8 crochets pour un train »

Il arrive parfois (5 à 6 fois par mois) qu'il n'y ait plus de crochets disponibles pour accrocher son vélo dans le train (en particulier le matin, aux heures de pointe). Dans ce cas, Monsieur met son vélo dans la rame et se positionne à proximité : « *on ne m'a jamais rien dit. C'est toléré, mais jusqu'à quand ? Il semblerait que l'utilisation du vélo dans le train ne devienne interdit, prochainement, pour des raisons de sécurité, et parce que la SNCF ne peut aménager d'autres crochets et donc ne pourra pas encourager l'usage Vélo + Train, voire l'interdire carrément s'il devient trop massif* » « *dans ce cas, il faudrait garer son vélo à la gare de St-Germain, puis prendre un vélo en accès libre près de la gare pour aller au travail... Le problème c'est qu'il n'y a pas aujourd'hui de station vélo rennais à proximité de mon travail, donc autant y aller à pied, et en plus, je ne pourrais plus d'un coup de vélo faire une course comme je veux sur le temps du midi...* » « *ou alors, il faudra avoir 2 vélos, un sur St-Germain, et un sur Rennes. Dans ce cas, les parcs à vélo seront sans doute sécurisés, mais aussi sûrement payants* »

Le voyage dans le train : ne rien faire, lire, discuter, contempler

Pour Monsieur, le trajet en train est en soi un moment agréable, confortable et même chaleureux. En outre, le fait de prendre le train tous les jours a constitué pour Monsieur un facteur de socialisation indéniable, particulièrement efficace et rapide : « *je suis persuadé que c'est parce que je prenais le train tous les jours que j'ai pu lier connaissance plus facilement et plus rapidement que d'autres, en venant m'installer sur St-Germain* » « *au total, je dois connaître une 10aine voire une 15aine de personnes qui*

*prend le train très régulièrement, et avec qui je discute » « certains sont devenus de bons copains » « Parmi les usagers réguliers du train, il y a surtout des gens de St-Germain, mais aussi quelques uns de Montreuil ou encore Chevaigné »*

Le train est avant tout pour Monsieur un espace de discussion informelle, de rencontres et d'échanges conviviaux. Il lui arrive également de lire ou de ne rien faire « *en particulier le soir, parce que je prends le train plus tard que mes copains. En général, il n'y a pas grand monde ; j'en profite pour lire, ou mieux : ne rien faire, quel luxe !* » « *c'est un temps de pause, facilitant la coupure entre le travail et la maison* »

▪ ***De la gare de Rennes au lieu de travail (quartier Thabor) :***

A l'arrivée du train en gare de Rennes, Monsieur descend son vélo du train, et se rend alors à vélo à son lieu de travail, en quelques minutes. Un abri vélo se trouve en souterrain de son lieu de travail. « *le fait d'avoir mon vélo personnel me permet de pouvoir faire une course à vélo si je veux, sur le temps du midi, ou encore le vendredi soir où je me rends pour mes loisirs dans le quartier Patton* »

➔ *Amener son vélo à son lieu de travail pour être plus mobile dans la journée (le midi ou après le travail) – Le vélo synonyme de liberté et de souplesse*

***La gare de Rennes constitue le lieu pour M. où il recharge sa carte Korrigo (il n'existe pas de billetterie ni de borne au niveau de la halte de St-Germain)***

▪ ***Et des pratiques plus ponctuelles au cours de l'année sur le trajet domicile-travail :***

Trajet Rennes/St-Germain à vélo : « *l'été, il m'arrive de revenir à vélo depuis le travail à la maison. Dans ce cas, je le fais uniquement sur le trajet du retour, parce qu'il n'y a pas de douche sur mon lieu de travail, et parce que je manque de temps pour faire ça le matin* » « *ça m'arrive une 10aine de fois par an, je mets une heure environ* »

*Trajet domicile/gare de St-Germain à pied : en particulier l'été*

*Trajet domicile/gare en voiture (co-voiturage par un voisin) : une à deux fois par mois environ*

## L'usage du train : un équilibre trouvé entre avantages et contraintes

Pour Monsieur, le train constitue un mode de déplacement qui présente de nombreux avantages :

→ **Le train, un mode de déplacement sécurisé et simple**

*« je me sens en sécurité dans le train, contrairement à la voiture qui me stresse »  
« en plus, à l'entrée de Rennes, il y a plein de bouchons, je trouve ça horrible »  
« à proximité de mon travail, il n'y a pas de places de stationnement, je préfère prendre le train puis le vélo, et ne pas galérer tous les jours à chercher une place de parking, de surcroît payante ! »*

→ **Le train, un temps de détente après le travail**

*« j'ai le droit à une coupure avant de rentrer à la maison, je décompresse de ma journée »*

→ **Le train, un lieu de rencontre et de sociabilité**

*« grâce au train, j'ai pu rencontrer beaucoup de gens de St-Germain, avec qui j'ai sympathisé »*

→ **Le train, un choix économe**

*« j'ai un abonnement mensuel, c'est très économique. Par rapport au coût d'une voiture avec l'essence et le stationnement, c'est sans mesure ! »*

→ **Le train, un intérêt écologique**

*« en prenant le train, je contribue à limiter les effets liés à la pollution de gaz à effet de serre »*

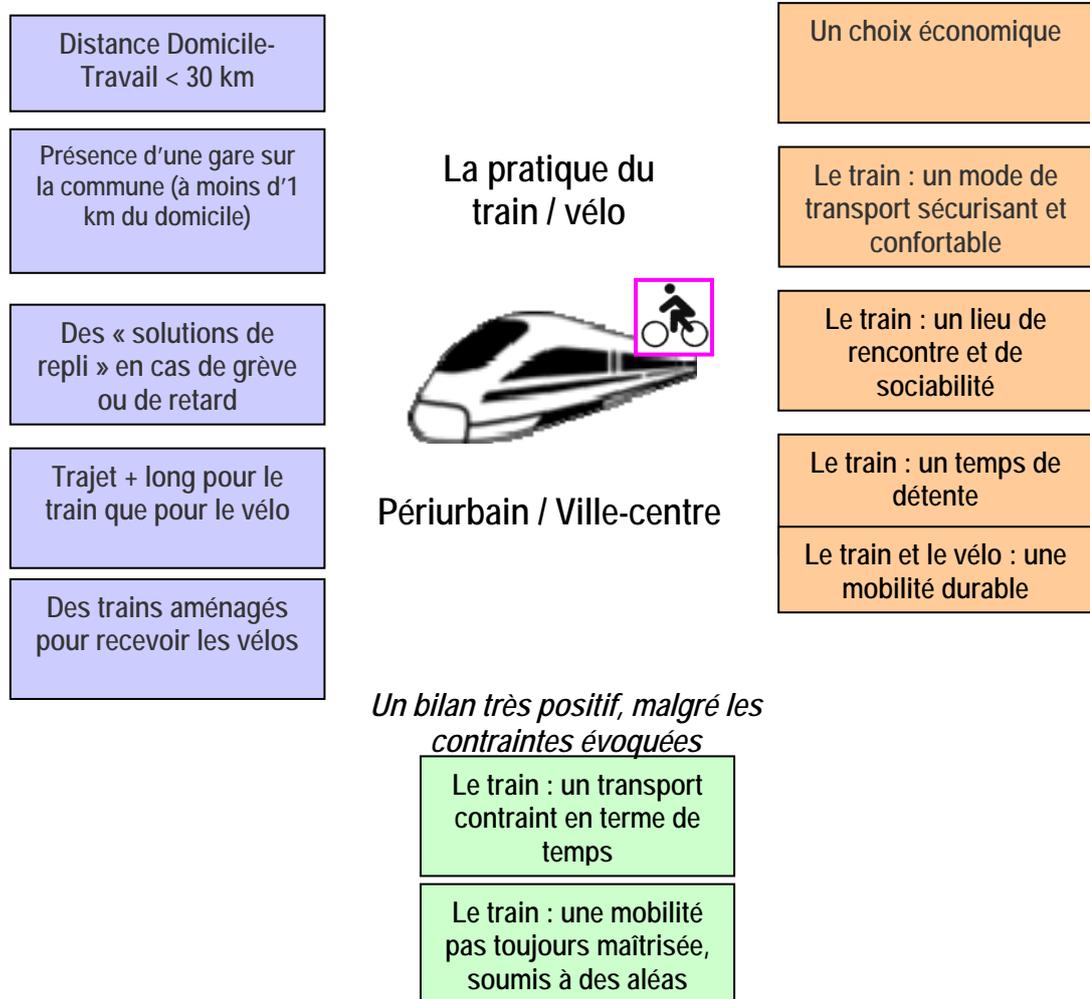
Des avantages qui prévalent largement sur les **contraintes** liées à l'usage du train :

→ **Le train, une mobilité contrainte dans le temps ...** mais efficace voire plus rapide que la voiture aux heures de pointe

*« comme le bus, le train passe à des horaires précis, enfin en principe ! Donc il ne s'agit pas d'être en retard, mais cela ne me stresse pas, il suffit d'être à l'heure, c'est une habitude à prendre, c'est tout »  
« je mets autant de temps à venir en train qu'en voiture, parfois même moins, aux grandes heures de pointe »*

→ **Le train, un système de transport soumis à des aléas** (incidents techniques et grèves) ... mais des aléas aussi existants avec l'usage de la voiture, également soumis à des aléas (accidents et embouteillages).

*« par contre, il est vrai que le train peut être en retard, ou même ne pas passer du tout. Cela arrive sur des périodes, par exemple, dernièrement, fin octobre-début novembre, pendant 10 jours, c'était très pénible, pour des raisons qu'on ne connaît pas nécessairement d'ailleurs. Surtout quand on est à la halte de St-Germain, on n'est pas informé. Ce n'est pas aussi vrai quand ça se passe à Rennes, à la gare. Mais c'est encore pire à la halte de Pontchaillou où il n'y a aucun panneau du tout » « les vrais pépins avec le train, ça arrive 3 ou 4 ans »  
**Un système d'entraide et de solidarité instauré spontanément en cas de retard conséquent ou de grève :** « dans ces cas-là, heureusement qu'il y a le portable... Et chez nous, du co-voiturage est généralement proposé par les uns ou les autres. On entend : je descends sur Rennes, dans tel quartier, qui est intéressé ? »*



### L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain

#### *Le développement durable à l'échelle locale : réseaux associatifs et politique locale*

Selon M., la collectivité locale s'empare déjà de la problématique « développement durable », avec par exemple : la définition d'orientations stratégiques en matière environnementale « *ils ont mis en place un Agenda 21* », le développement de gestes écologiques par les agents municipaux « *n'utilisant plus de pesticides ni désherbants* », la création d'un pédibus pour desservir les écoles « *ils ont même favorisé le ramassage scolaire à pied, avec le pédibus* »...

Parallèlement, l'arrivée de nouveaux ménages « à la fibre écolo » vient contribuer à alimenter le débat, et les échanges entre citoyens et institutions « *on voit apparaître de nouveaux profils, avec une fibre écolo et bio, c'est très net* » « *pour illustrer ça, par*

*exemple, il existe tous les ans ou même deux fois par an l'animation « Consommons malin » par l'association Caféine de St-Germain ; on voit aussi des constructions bois apparaître... ».*

Monsieur s'est pas directement inscrit dans ces réseaux locaux « écolo » « parce que je ne suis pas très collectif dans l'âme, association... ». En outre, il rappelle qu'à l'échelle de son bassin de vie (échelon local), le ménage utilise strictement la voiture, pouvant apparaître contradictoire avec la tendance écolo « *pour faire les courses (à Melesse le plus souvent) ou pour déposer ma fille au collège de Melesse, on est obligé de prendre la voiture* » « *en secteur rural, il faut une voiture de toute façon, t'as pas le choix* ». De surcroît, la topographie locale (fortes pentes) constitue un frein très important à la pratique de déplacements doux, au quotidien « *et en plus, chez nous, il y a de sacrées cotes à monter, ça rebute tout de suite les gens, c'est logique* »

Enfin, Monsieur souligne un enjeu fort pour la commune : le développement des liaisons douces (pistes cyclables aménagées...), en premier lieu dans le centre-bourg « *la proximité dans le centre-bourg fait qu'utiliser son vélo est tout à fait possible, mais aujourd'hui ça reste dangereux car il n'y a pas de voies aménagées, sécurisées* » « *moi, ma fille, quand elle fait du vélo toute seule, je ne suis pas rassurée du tout...* »

#### *Le développement d'un lieu multimodal à St-Germain*

Leur fille âgée de 11 ans va au collège de Melesse. Auparavant, le collège de rattachement était celui de St-Aubin d'Aubigné, mais depuis 3 ans, le collège de « rattachement » se situe à Melesse. Pour leur fille habitant dans un hameau à 3 km du bourg, il n'existe pas de ramassage scolaire. M. comprend tout à fait que le Conseil Général ne puisse envisager de créer un arrêt uniquement pour sa fille, au niveau du hameau. En revanche, il souhaite de nouveau solliciter la collectivité pour la création d'un arrêt de car scolaire au niveau de la halte-ferroviaire de St-Germain : « *nous sommes de plus en plus nombreux à prendre le train le matin et le soir, pour aller à Rennes, dont des parents. Il pourrait donc être opportun de penser à regrouper au niveau de la gare une sorte de plate-forme multimodale, avec au-delà du parking automobile, de l'abri deux roues, un point de ramassage pour les transports scolaires* »

#### *Vers le développement de la desserte sur les temps de week-end*

La desserte de train le week-end apparaît selon M. insuffisante pour les habitants de St-Germain : « *le samedi, par exemple, il y a seulement 2 trains le matin, et le soir, qu'un ou deux, c'est tout* » « *on ne peut pas passer une soirée à Rennes, en prenant le train, ce n'est pas possible* » « *et le dimanche, il n'y en a pas du tout* »

Face à des sollicitations locales, un collectif « train du soir » s'est créé sur Montreuil, regroupant principalement des habitants de Montreuil mais aussi quelques personnes de St-Germain sur Ille. « *pourtant, Montreuil est beaucoup mieux desservi que nous, parce qu'ils ont des trajets directs St-Malo-Rennes* » « *les deux gares finalement les plus défavorisées sont St-Germain et St-Médard* » « *Betton et Chevaigné bénéficient en plus du train de la présence du bus vers Rennes. S'il y a grève du train, ils ont toujours une solution de recours* »

Ainsi, le collectif a sollicité le 25 juin 2010 le Conseil Régional en vue d'élargir l'offre de train les soirs de week-end. Une 40aine de personnes était présente. *« pour l'instant, ils n'ont pas donné suite. Visiblement, il y aura une remise à plat des réseaux en 2015, donc d'ici là, ça semble très compromis d'espérer des changements sur les week-ends »* → *des initiatives locales confrontées à des orientations stratégiques, financières et programmatiques (plans), définies à une échelle institutionnelle plus large (et sur des calendriers très différents : entre le temps institutionnel et le temps citoyen)*

## 2.2. Concilier des contraintes.

Entretien mené auprès de Monsieur

**Commune de résidence :** Feins

**Ancienneté résidentielle :** 6 ans

**Composition familiale :** couple de 30-35 ans avec 2 enfants de 3 et ans et 10 mois

**Activité professionnelle :** couple bi-actif (Monsieur, enseignant Université, Mme développeur Web)

**Lieu de travail :** M. travaille sur Rennes (Villejean), Mme sur Rennes (ZI SE)

### Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?

Avant d'habiter à Feins (proximité de Montreuil), le ménage habitait dans le centre de Rennes. Le projet d'acquisition immobilière les conduit sur Feins, à la fois choix et compromis.

- Choix de ne pas habiter « en ville », mais à « la campagne », en premier lieu synonyme d'habitat non pavillonnaire en lotissement. Dans l'idéal, le périurbain est recherché, ( 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>de</sup> couronne de Rennes). Du fait des contraintes de coût, obligation de gagner « la troisième couronne de Rennes ».
- Dès lors, il s'agit de concilier distance spatiale et proximité temporelle. Le train en est de ce point de vue le support privilégié. *« La présence d'une gare constituait le premier critère ».* *« A l'époque, le train n'était pas encore un facteur d'attractivité, le notaire nous disaient que les gens recherchaient d'abord la proximité aux grands axes routiers. Du coup, le secteur de Montreuil restait accessible. Nous avons trouvé une maison à Feins, mais pas sur Montreuil même ».*
- A leur arrivée, les deux personnes du couple travaillent sur le site universitaire de Villejean. Ainsi, le trajet en train du matin dure 14 minutes – train de 8 h 25.

### L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation

- **Le train : un choix rationnel, une réelle efficacité fonctionnelle**

Le train permet de **raccourcir les temps de déplacement** : « *le direct Montreuil /Pontchaillou met 14 minutes. En outre, il y a une forte densité de trains, environ 20 par jour* »

Il est en outre fortement **compétitif en termes de coût** par rapport à la voiture. « *Un abonnement mensuel coûte 70 euros, mais mon employeur prend en charge 50 %. Si en plus, je ne prend pas l'abonnement STAR en complément, la carte ne coûte que 52 euros, et ne me revient donc qu'à 26€* ».

Le train est **un moyen « sûr »**, « sécurisé », garantissant une arrivée à l'heure, indispensable en tant qu'enseignant. « *96 % des trains sur cette ligne arrivent à l'heure, ce qui constitue un réel critère de confiance* ».

Le train implique certes des **contraintes** « *se lever à 6H 30, mais en voiture, le stress est décalé, c'est à l'arrivée sur Rennes : circulation, stationnement...* »

- **Un choix cohérent par rapport à des convictions écologiques**

Madame « *C'est vrai que ça me dérange de prendre la voiture, mais je n'ai pas le choix* ».

**Le couple a malgré tout dû garder deux voitures (du fait de la présence des enfants. Les deux voitures sont équipées de sièges enfants)**

- une voiture « *poubelle* que l'on a achetée 600 €, et avec laquelle on ne fait que 3 kilomètres par jour pour rejoindre la gare)
- une voiture familiale qui sert pour les déplacements quotidiens de madame (aller au travail), mais aussi pour tous les autres déplacements. « *c'est vrai que quand on vit à la campagne, on est nécessairement isolés et la voiture est nécessaire* ».
- « *S'il n'y avait pas les enfants, je ne suis pas sûr qu'on irait en vélo jusqu'à la gare. Il faut dire qu'il y a du relief. Par contre, j'ai entendu parler de projet de taxi collectif depuis Feins, c'est une bonne chose* ».

- **Un investissement militant**

Monsieur s'investit en outre au sein d'un **comité de ligne**. Il a milité au sein du comité pour l'expérimentation d'une ligne du soir le WE permettant aux habitants du secteur de pratiquer des loisirs sur Rennes. Connaît bien les données chiffrées du train (taux d'augmentation de la clientèle, taux de trains arrivant à l'heure...)

Cet engagement le conduit à **mettre en perspective une pratique personnelle et des enjeux stratégiques** et conditions de développement de la pratique « *ils ont augmenté le nombre d'horaires pour que les gens prennent l'habitude de prendre le train. Il faudrait faire de même sur l'offre de covoiturage* ».

« *L'augmentation de la fréquentation a permis de réaliser des économies d'échelle. Du coup, l'offre tarifaire reste attractive* ».

« *Le collectif train du soir a fait bouger les choses. Le train existant s'arrêtait à Combourg, pas à Montreuil. Du coup, ce n'était pas compliqué. On a organisé une pétition, et créé un site où les gens pouvaient s'exprimer en ligne. Mais la Région globalement reste réticente au nom de l'équité des territoires. Elle a trop peur d'ouvrir une boîte de Pandore* ».

- **Trajet : temps personnel et de rencontre**

« On peut repérer de vraies tribus de gens habitués beaucoup de gens se retrouvent le matin par petits groupes. A l'arrivée, là encore beaucoup semblent rejoindre leur lieu de travail ensemble. Nous on est moins dans cette proximité car on habite Feins et pas Montreuil ».

En plus, sur Montreuil, il y en a qui font du Covoiturage jusqu'à la gare, alors que nous, on doit y aller en voiture, pour déposer les enfants avant à l'école et chez la nounou ».

Pour autant, le temps de trajet est trop court pour être investi sur des activités (de lecture par exemple). « C'est un TC comme les autres, cela ressemble au métro. Mais c'est plus confortable. Je suis à peu près sûr d'avoir une place assise. Toutefois, la fréquentation risque de continuer à augmenter, le train est victime de son succès ».

- **Une pratique ancienne**

« Je me suis mis au train naturellement. J'ai commencé au lycée, j'habitais à Combourg et j'allais au lycée à Vitré. Puis j'ai habité Laval, tous les jours j'allais au travail en train à Rennes. Maintenant, je ne mets que 15 minutes. C'est une sécurité ».

### **Les déplacements de madame : expérimenter le covoiturage**

Depuis son arrivée sur Montreuil, madame a organisé trois modes de déplacement :

- Au départ, elle travaille sur le site de Villejean. Comme son mari, elle utilise la voiture pour aller à la gare, prend le train, puis fait le reste du parcours à pied.
- Elle **change de travail, situé désormais dans la ZI SE**.
- Dans un premier temps, elle continue de prendre le **train**. Elle expérimente deux variantes :
  - o A la gare (terminus), elle prend le **bus** (bus direct vers ZI SE). Ce bus performant est chaque matin pris d'assaut à la sortie du train. Le matin, elle peut prendre cette ligne directe vers la ZI-Sud-est, mais le soir, les horaires ne sont pas adaptés.
  - o Variante **vélo**. Part de chez elle en voiture (*une topographie trop accidentée pour réaliser cette première portion en vélo*). Récupère son vélo à la gare (abri vélo), le monte dans le train et rejoint son travail en vélo. En termes de temps, les deux variantes sont presque équivalentes (*variables selon la circulation*). Mais la formule vélo implique d'arriver sur le lieu de travail en sueur. D'où retour vers solution bus. Remarque cependant qu'il n'y a **pas de station Vélib sur la ZI Sud Est**, alors qu'il y a là un fort potentiel de développement. « *la localisation des stations n'est pas toujours pertinente. Par contre, on peut connaître le nombre de places libres sur un Smart phone* ».
- Après la **naissance du second enfant, abandonne la solution train**. « *si je continuais avec le train, ça voulait dire que je ne voyais plus mes enfants le soir. Les trains du soir ne sont en effet pas bien calés avec les horaires de travail de la majorité des gens. Du coup, il me fallait 1 heure 15 pour rejoindre Montreuil, j'arrivais vers 19 heures 15, quand ça se passait bien, sans compter les retards. C'était aussi des horaires de navettes, avec des trains qui desservaient toutes les gares. Mon collègue qui habite à Combourg, donc plus loin que Montreuil*

arrivait chez lui plus tôt avec un train direct »

L'inflexibilité de ses horaires (elle doit impérativement commencer à 9 heures et finir à 18 heures), ne lui permet pas d'attraper le train précédent. Elle signale en outre que sur les communes de la 3<sup>ème</sup> couronne, **les services de garde périscolaire** fonctionnent jusqu'à 19 heures (18H 30 en moyenne sur première couronne).

Elle reprend alors sa voiture, le trajet est plus rapide. « *Le soir, je mets 35 minutes en moyenne, depuis qu'ils ont réalisé le barreau de contournement de Betton* »

Mais elle expérimente en outre deux jours par semaine le **covoiturage**.

Là encore, la première **motivation** est le critère financier « *80 kilomètres par jour, au prix de l'essence, le calcul est vite fait. C'est vrai qu'ensuite, la fibre écolo joue* ». Elle s'inscrit à Covoiturage +. Par l'association, elle est mise en relation avec une première personne qui travaille dans la même entreprise qu'elle. Celle-ci vient d'une autre commune plus au Nord (Sens de Bretagne), elles se rejoignent à proximité de l'arrivée sur la 4 voies.

Cette personne change de travail, et elle est mise en relation avec une seconde personne. Celle-ci habite à Montreuil. Elles se retrouvent le matin sur le parking de l'école « *qui joue le rôle d'aire de covoiturage* ».

### **Co-voiturage : sous un registre de cordialité polie**

Selon Monsieur « *Le stress, c'est de ne pas tomber sur des gens compatibles. Comme pour les sites de rencontre, la mise en relation des personnes devrait permettre d'identifier des critères d'affinité entre les gens. Ces sites se sont rendus compte qu'ils permettaient des rencontres de courte durée. Ils ont amélioré cela et misent leur argumentaire sur la possibilité de faire des rencontres durables. Ça pourrait être pareil pour le covoiturage.* ». Madame : « *mais, ils le font déjà : fumeur/non fumeur, présence d'un animal...* ». Monsieur « *oui, mais ça pourrait être plus poussé. Regarde, par exemple, elle met une radio que tu n'écoutes pas* ». Madame « *c'est vrai, on n'a pas grand-chose à se dire. On n'a **pas d'affinités particulières** mais **au moins, on n'est pas obligé de se parler*** ».

Le covoiturage impose toutefois plus de contraintes que prendre sa voiture personnelle « *le matin, il faut se lever plus tôt, préparer les enfants pour ne pas arriver en retard* ».

### **Et les autres jours ?**

« *C'est vrai que je suis un peu passive. J'attends qu'on me recontacte, mais je ne relance pas* ».

Peut-être est-ce dû au fait que le covoiturage nécessite une organisation plus

### **La pratique du territoire**

Les pratiques de déplacements sont d'abord structurées autour des déplacements professionnels pendulaires entre Feins et Rennes (via Montreuil pour prendre le train, déposer ou rechercher les enfants).

La présence **d'enfants en bas âge** limite fortement les déplacements de loisirs (contraintes de temps en premier lieu).

En outre, le fait d'habiter « à **la campagne** » isole et rend les déplacements en voitures nécessaires : « *pour la moindre course, on prend la voiture : à **St Aubin** pour le supermarché, à **Combours** pour la bio-coop. Et on essaie plutôt de faire des crochets au retour du travail pour éviter les déplacements.* » « *Pour le pain bio, on a trouvé une **AMAP**, on se relaie avec les voisins pour y aller à tour de rôle . On s'est organisé à 10 ou 12 familles. Pour les maraîchers, on s'est inscrit, on est troisième sur une liste d'attente. La demande est supérieure à l'offre* »

« *Pour les sorties **restau ou ciné**, c'est plutôt limité avec les enfants. Mais on préférera aller à **Rennes** qu'à Combours, la différence en termes de temps n'est que de 5 minutes* ».

« *On avait proposé au comité de ligne de mettre en place un **train** le dimanche pour le marché de Betton. Mais a priori, ce n'est pas prioritaire. L'offre n'est pas là* ». Le **vélo** ?  
« *C'est uniquement pour les loisirs. Techniquement, avec les enfants c'est difficile* ».

La commune de Montreuil constitue un point structurant :

- scolarisation de l'aîné, et assistante maternelle du cadet.
- Implication associative forte (monsieur) : création de l'association de loisirs (culturels, sportifs, activités...) sur Montreuil avec quelques amis. L'association constitue aujourd'hui un acteur majeur de l'offre de loisirs sur la commune, elle compte quelques 160 adhérents et gère un budget de 60 K €.
- Implication de madame dans l'association Gribouille (lieu de ressources et de rencontres entre assistantes maternelles et parents), secrétaire de l'association et création du site Internet.

*L'alternative à la voiture : pistes de réflexion et enjeux pour demain*

### **Des marges de progrès pour le covoiturage**

*« il faudrait connecter des aires de covoiturage à la ligne de Cars du département »*

### **Mais aussi pour le train**

*« Le train n'est pas pensé à travers son utilité économique. Or, la SNCF pourrait s'y retrouver, avec un bassin de vie situé entre Combours et Rennes. L'offre créerait la demande. La SNCF va modifier les horaires des trains d'ici 3 à 4 ans, avec la nouvelle ligne TGV. D'où l'enjeu pour nous de mûrir la réflexion avant ».*

## 2.3 L'évènement de vie : la rétractation de l'espace habité

**Commune de résidence :** Montreuil sur Ille  
**Ancienneté résidentielle :** 6 ans  
**Composition familiale :** femme divorcée de 45 ans avec 1 enfant de 15 ans  
**Activité professionnelle :** Arrêt maladie longue durée  
**Lieu de travail :** Rennes

### Choix résidentiel

---

La personne habitait déjà le secteur avant de venir habiter à Montreuil il y a 6 ans. « *J'habitais la campagne. La présence de la gare a été déterminante dans mon choix. Je travaillais à Rennes et pouvais ainsi limiter mes déplacements en voiture* ». La commune de Montreuil, correspondait en outre à ses attentes : petite cité inscrite dans un territoire rural, et non pas commune « périurbaine » participant de la dynamique métropolitaine, sous influence des rythmes de la ville centre. Plusieurs facteurs conduisent à ce nouveau choix résidentiel : rupture conjugale qui incite à se rapprocher d'un centre disposant de fonctionnalités de proximité et la perspective d'une scolarisation du fils en collège.

### Corps et mobilité

---

Conditions d'entretien : l'entretien est écourté du fait de l'état de santé de la personne. La personne connaît en effet de graves problèmes de santé (**sclérose en plaque**). Cette maladie évolutive attaque véritablement la personne au cœur de sa **mobilité**, l'entravant progressivement dans ses mouvements. Son corps nécessite un appareillage pour compenser ses propres défaillances

De ce fait, tout son discours sur la mobilité consiste à **mettre en perspective son corps par rapport aux objets de mobilité** (train, voiture, bus, vélo...) et à évaluer leur compatibilité avec son « état diminué », leur capacité à compenser ses défaillances. Ainsi, un abri-bus sans siège pour l'attente interdit la pratique du bus, « *je ne peux pas me tenir debout, dans le froid, les douleurs sont trop fortes* ».

Dans ces conditions, la **voiture** est le seul mode de déplacement possible. « *Je peux m'allonger, je n'ai pas à attendre* ». Le recours à la voiture est ainsi plus un choix contraint et par défaut, mais qui pour autant constitue un support déterminant d'autonomie, à la fois béquille et refuge pour le corps escamoté. L'habitacle autorise une « lâcher prise » du corps (des sièges qui se règlent par rapport aux raideurs du dos, un pilotage automatique qui limite les manipulations...). En outre, le repli sur la voiture permet d'éviter les promiscuités, et l'exposition au regard des autres du corps meurtri.

### Des alternatives aux altermobilités...

---

La personne était avant sa maladie récente une adepte des altermobilités, formulant des préconisations pour favoriser leur développement (ex. des sites de covoiturage abrités « *conçus comme des lieux d'attente – aménagés à cet effet-, et où les personnes qui passent en voiture pourraient s'arrêter. Ce serait facile si on imaginait de petits relais* »).

*abrités, sur des endroits de passage, dans le centre bourg par exemple. Les gens prendraient l'habitude de s'arrêter. ».*

Sa première motivation dans le recours aux alter mobilités avant sa maladie était d'ordre éthique « *par respect de la nature. J'en avais marre d'être le principal prédateur de la planète, marre de polluer* ».

Le **train** n'entraîne pas nécessairement dans le registre des alter mobilités : s'il autorise un bilan carbone plus favorable que la voiture, il constitue une **offre en soit que les usagers ne participent pas à créer**. A l'inverse, le covoiturage engage les usagers dans une démarche active, génère des liens sociaux et de solidarité impliquants. **En ce sens, le covoiturage constitue un engagement citoyen** bien supérieur, support de « **révolution douce** », **de mutation des rapports sociaux** (qui de son point de vue se délitent dans la société contemporaine marquée par l'individualisme). Mais cela ne signifie pas pour autant que cette pratique générative ne doive pas être accompagnée, soutenue, organisée. Faute de quoi, les contraintes peuvent être trop fortes, et freiner le développement de la pratique (D'où son idée d'aménagements de points de collecte spontanée). Pendant les quelques années où elle a « co-voituré », elle reconnaît que les obstacles pouvaient être nombreux (horaires décalés, arrêt course d'une des personnes sur le trajet de retour...). Ainsi, ces difficultés semblent rendre la pratique décourageante si elle n'est pas soutenue par un « idéal supérieur » (agir pour la planète, changer les relations sociales).

Confrontée aujourd'hui à ses problèmes de santé, elle limite la pratique du covoiturage pour des déplacements prévus à l'avance et pour des motifs précis (s'organiser pour aller en réunion, avec des personnes que l'on connaît).

Du fait de l'impossibilité de recours aux alter mobilités, elle s'organise aujourd'hui pour **limiter ses déplacements**.

Cette ligne de conduite, au-delà de toute considération physique ou économique est **porteuse de valeur et de sens**. Elle appelle en effet à reconsidérer l'organisation des modes de vie, des relations sociales, des modes de production et de consommation.

De fait, la personne construit un discours de remise en cause d'un modèle économique « mondialisé », support d'un consumérisme outrancier. Elle en appelle donc à un **retour à la proximité, comme support de socialité et de solidarité, de responsabilité** à l'égard de la planète et de la nature...). « *Il faut revenir à des productions locales, il faut tout repenser l'économie, le système... Le fric pourrit la vie de tout...* »

Elle développe ainsi des pratiques d'achat auprès de producteurs locaux de pain bio, de paniers légumes.... Au-delà, cette pratique s'organise de manière collective, par le réseau : pour limiter les déplacements, les personnes se relaient à tour de rôle pour aller faire des achats et les distribuer. Plusieurs lieux d'achat de pain sont ainsi identifiés, qui ont chacun deux créneaux d'ouverture hebdomadaire (à Montreuil le Gast, à Ceins et à Saint-Médard). L'achat groupé n'est pas toujours facile du fait des horaires de travail des personnes. Dès lors, l'achat du pain n'engage-t-il pas à trouver un compromis acceptable entre « pain biologique »/inscrit hors du circuit de l'économie libérale et mondialisée » d'une part et « pain au bilan carbone politiquement correct » ?

### **... qui s'inscrivent dans une vision dénonciatrice de la société contemporaine**

Elle a cependant conscience que ces pratiques restent le fait d'une minorité, et déplore le fait que dans leur majorité, ses concitoyens développent des comportements

« égoïstes » en faisant leurs achats dans les grandes surfaces à l'extérieur de la commune. En outre, ces pratiques vont de pair avec des comportements individualistes et de repli. La vie en lotissement est de son point de vue fortement révélateur de cet état d'esprit. Elle est ainsi fort pessimiste sur le devenir d'une commune comme Montreuil où l'esprit de village se perd en même temps qu'advient une ville-dortoir « *les gens sont refermés chez eux. Ils n'utilisent même pas la supérette parce qu'il n'y a pas assez de choix* ».

Elle construit ainsi un discours de **dénonciation** qui dépasse la seule question des mobilités : « *j'habite un lotissement, tout le monde est isolé. Peu de choses relie. Rien n'est fait pour l'épanouissement de l'être, tout est basé sur l'avoir... L'homme est de plus en plus dépendant des biens matériels, on marche sur la tête* ».

Ainsi, si elle se sent « *concernée par la planète* » et limite en conséquence ses déplacements, elle dit le faire « *au nom des autres... Quand on voit l'état des gens, leur consommation de médicaments... C'est aberrant de ne pas mettre avant tout l'être, l'intériorité des gens en avant. C'est primordial... Et c'est pareil pour les animaux, pour les arbres* ».

#### **La fiabilité du train interrogée**

---

Si elle-même ne prend plus le train, son fils, scolarisé dans un lycée de Rennes le prend par contre quotidiennement. Elle considère cependant que ce moyen de transport n'est pas suffisamment fiable. Son expérience l'invite à considérer la voiture comme paradoxalement plus performante sur un trajet comme Montreuil/Rennes « *Les retards sont trop fréquents, les accidents sur la voie provoquent des arrêts prolongés. Les pannes sont récurrentes. Ça, on ne le perçoit pas forcément de l'extérieur. Si mon fils a un impératif d'arriver à l'heure à son lycée, je préfère l'emmener, c'est plus sûr.* »

#### **Adhésion à l'association Ille Emoi**

---

C'est une adhésion de sympathie, qui offre la satisfaction de rencontrer des gens qui partagent des valeurs d'éco-responsabilité.

Elle n'a pas suivi l'engagement de l'association dans son bras de fer avec la mairie au sujet de la ZAC gare. Elle n'a plus la force physique et mentale pour s'engager dans ce type de démarche.

Pour autant, les aménagements réalisés dans ce cadre sont évalués au prisme de l'accessibilité, et de ce point de vue, son jugement est critique « *le tunnel qu'ils ont réalisé sous la voie ferrée, c'est n'importe quoi en termes d'accessibilité.. Il n'y a que des marches. Rien n'est fait pour les mobilités douces* ».

### 3. Les mobilités alternatives en contexte de « continuité ».

#### 3.1. Lorsque des valeurs politique ou éthiques préexistent à la pratique.

Entretien mené auprès de Monsieur

**Commune de résidence :** Le Rheu

**Ancienneté résidentielle :** 5 ans

**Composition familiale :** couple de 35-40 ans avec 2 enfants de 7 et 8 ans

**Activité professionnelle :** couple bi-actif

**Lieu de travail :** M. travaille sur Rennes (Villejean)

#### Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?

Famille arrivée sur Le Rheu en 2005 (habitait auparavant en Suisse), avec une seule voiture. Pour des raisons d'abord économiques, mais aussi idéologiques (inscription dans le milieu militant écolo, à travers à la fois le travail de Monsieur, leur démarche de consommation, ...) : volonté de ne pas acheter une seconde voiture en venant s'installer sur l'agglomération rennaise.

*« Ce sont des frais, c'est aussi une gestion à part entière, et puis il y a beaucoup de temps à consacrer pour l'entretien » « Ce sont d'abord ces raisons qui nous ont poussé à ne pas acheter une autre voiture, mais aussi bien-sûr parce que nous sommes convaincus du bien-fondé environnemental de notre choix ! »*

#### Un choix résidentiel au prisme de trois principaux critères :

- **Le marché immobilier :** plus on s'éloigne de Rennes, plus les prix diminuent. Projet d'accession soumis à des contraintes financières.
- **L'offre de transports collectifs :** choix d'une commune dotée de liaisons de bus régulières vers Rennes, en vue d'éviter l'achat d'une seconde voiture pour le ménage. Fréquence minimale fixée par le ménage : au moins toutes les 30 minutes, le matin et le soir.
- **La distance maximale par rapport à lieu de travail :** une recherche opérée dans un rayon maximal de 15 km depuis le lieu de travail de M. (Villejean-Rennes). Objectif : éviter des temps de déplacements trop longs au quotidien, en voiture, mais aussi et surtout pour le ménage, en bus ou à vélo (autour d'une 15<sup>aine</sup> de minutes en moyenne, en voiture ou en bus ; moins de 30 minutes à vélo).

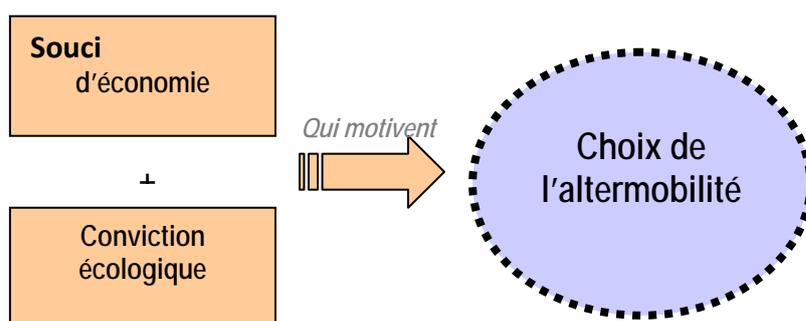
Enfin, **la présence de pistes cyclables aménagées** sur le trajet domicile-travail **n'a pas constitué un critère décisionnel dans le choix résidentiel du ménage**. La distance était en soi un critère suffisant pour garantir la pratique du vélo pour M. (pratique envisagée en amont de l'achat pour ses trajets domicile-travail), sachant par ailleurs que la Bretagne bénéficie de conditions favorables à la pratique du vélo (le relief comme le

climat). « Je n'avais pas regardé les pistes cyclables avant.. D'ailleurs, l'itinéraire que je prends aujourd'hui n'est pas le même que celui que je prenais au début. A force de rouler, on découvre de nouveaux itinéraires, plus agréables, en passant par la campagne... »

M. pointe d'ailleurs le **fort décalage entre l'itinéraire conseillé par Rennes Métropole** entre Le Rheu et Rennes (sur le plan des pistes cyclables de Rennes Métropole) - particulièrement inadapté aux cyclistes – **et l'itinéraire que ce dernier a finalement retenu** pour ses trajets quotidiens – certes moins labellisé « pistes cyclables », mais plus calme et rapide « La carte des pistes cyclables de Rennes Métropole n'est pas tout à fait à jour, donc le mieux, c'est la pratique ». « l'itinéraire conseillé par Rennes Métropole est en fait très dangereux. Ce sont uniquement des chaussées prolongées, avec une bande verte séparant la voiture du vélo, on ne fait pas plus dangereux pour nous ! A la limite, mieux vaut partager la même voie que les voitures, plutôt que d'avoir ce type d'aménagement. Ces itinéraires peuvent vite décourager à prendre son vélo » « Progressivement, je me suis fait un autre itinéraire, mieux adapté, et plus calme, et tout aussi rapide, en passant par la campagne »

M. compare sa situation actuelle avec la Suisse, son lieu résidentiel précédent, où les fortes pentes et la neige constituaient des freins importants à la pratique du vélo. « en Suisse, j'avais 18 km entre chez moi et mon lieu de travail, avec beaucoup de relief, et des voies non praticables pendant plusieurs semaines » « ici, c'est le paradis pour le vélo : c'est plat et toute l'année, ou presque, on peut rouler » « sauf l'an dernier, il y a eu plus de 10 jours au total, où je n'ai pas pu prendre mon vélo ».

Le choix du vélo, dans les trajets quotidiens de Monsieur est ainsi motivé par 2 principaux facteurs : économique et idéologique, chez ce ménage « militant » :



### **L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation**

---

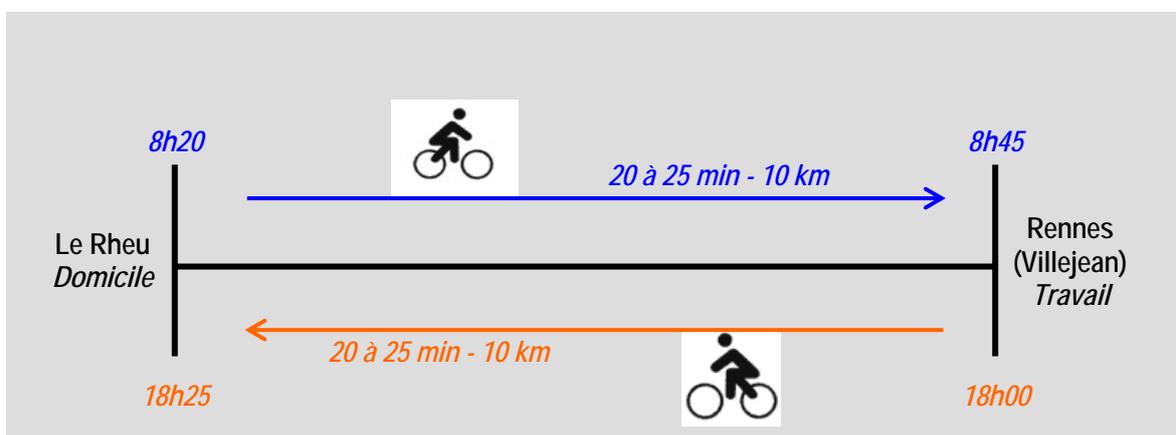
**Durée du trajet Domicile-Travail (trajet simple) :** 20 à 25 minutes (correspondant à une 10aine de km)

M. se rend tous les jours en vélo à son travail situé à Villejean (Rennes), le matin et le soir.

« J'ai une dizaine de kilomètres à faire, c'est le maximum pour moi. Cela correspond à 20-25 minutes de trajet le matin, et pareil le soir »

**Une pratique du vélo qui s'inscrit pleinement dans les déplacements quotidiens de M. « domicile-travail ».** Seules des conditions météorologiques difficiles (neige ou verglas) vont contraindre M. à se « replier » sur un autre mode de déplacement : soit la voiture, soit le bus. Sur une année, cela ne représente que quelques jours, l'année 2009 étant qualifiée d'exceptionnelle par M., sachant que ce dernier n'a pu utiliser son vélo pendant plus de 10 jours dans l'année, en raison de la neige et du verglas.

### Pratique du vélo



### Les avantages repérés

#### ↳ **Avantage financier** : une pratique économe

« Même si l'achat d'une maison au Rheu coûte plus cher que sur Mordelles ou encore Le Verger, nous pouvons en habitant ici nous passer d'une seconde voiture. Et au final on est gagnant par rapport aux frais, c'est évident »

#### ↳ **Avantage pratique** : une pratique alliant souplesse et efficacité

Le temps effectué à vélo est à peu près similaire voire inférieur à celui que M. pourrait réaliser en bus ou en voiture, en tous cas aux heures de pointe (une 20<sup>aine</sup> de minutes). En cela, son choix est clairement conforté par une réalité contrainte : la densité importante du trafic routier sur la RN 12, le matin vers 8h30 et le soir vers 18h. « Parfois, je suis plus rapide à vélo qu'en bus qui se trouve dans les bouchons ! »

→ **Une pratique du vélo constituant ainsi un mode de déplacement tout aussi voire plus efficace en terme de temps que l'usage de l'automobile ou encore du bus**

En outre, M. insiste sur le fait que l'usage du vélo garantit une réelle souplesse dans la gestion de ses temps : « on peut partir quand on veut, sans être soumis aux horaires, aux

*aléas liés au retard du bus, aux bouchons sur la 4 voies... » « c'est arrivé aussi plusieurs fois que le bus parte même avant l'heure indiquée ! »* Enfin, l'itinéraire pris pour relier le domicile à son travail, et réciproquement, peut aussi varier selon les envies de M.

➔ **Une pratique du vélo ainsi synonyme de liberté spatio-temporelle**

↳ **Avantage personnel : une pratique agréable, au contact de la nature**

L'utilisation du vélo est jugée particulièrement agréable, à travers un itinéraire que M. a construit progressivement au regard de ses attentes (tranquillité, paysage), s'éloignant ainsi de l'itinéraire conseillé par Rennes Métropole.

*« Il n'y a rien de mieux pour apprécier les oiseaux, la nature que de prendre son vélo le matin, c'est un vrai plaisir. Cela peut paraître basique, mais si demain j'arrêtais le vélo, ça me manquerait terriblement ! Et le soir, pour décompresser du boulot, c'est également idéal, d'autant que la moitié de mon trajet est très au calme »*

➔ **Une pratique du vélo alliant détente et bien-être, constituant un temps de respiration entre le travail et la maison**

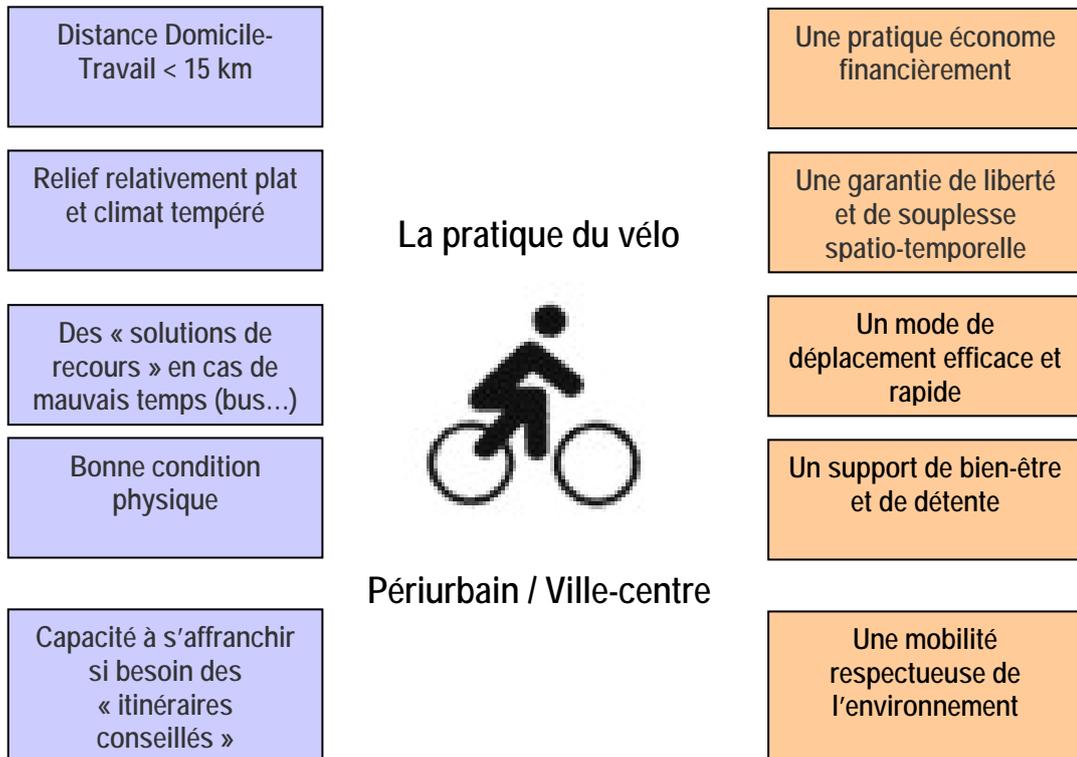
↳ **Avantage écologique : une pratique non polluante**

A travers sa pratique professionnelle (dans le milieu du conseil auprès des distributeurs sur le développement de la filière bio) mais aussi ses convictions personnelles (consommation de produits biologiques par le ménage pour 80% de ses achats, tri des déchets, fort intérêt sur l'éco-construction...), Monsieur est un citoyen pleinement convaincu de l'enjeu de développer les pratiques de mobilité durable sur le territoire périurbain. *« on essaie de vivre ce que l'on pense, ce n'est pas toujours facile, mais on essaie d'y tendre au maximum »*. Pour autant, il reconnaît que c'est bien la conjonction de plusieurs facteurs (souci d'économie financière, maîtrise du choix résidentiel à moins de 15 km du lieu de travail, temps de trajet similaire à celui emprunté en voiture ou en bus, souplesse et gestion du temps, pratique support de bien-être en lien avec un itinéraire choisi pour sa tranquillité...) qui permet à M. d'honorer ses convictions d'éco-citoyen. La visée écologique ne peut ainsi constituer à lui seul un levier suffisant pour stimuler la pratique du vélo en secteur périurbain.

→ Une pratique du vélo en phase avec les convictions idéologiques du ménage

Des conditions de réussite...

... aux avantages repérés



**L'alternative à la voiture : pistes de réflexion et enjeux pour demain**

**Quelques pistes de réflexion en faveur de l'usage du vélo**

→ Des aménagements en faveur des liaisons périphérie / ville centre

Sur l'itinéraire emprunté par M., il y aurait selon lui la possibilité d'aménager facilement une piste cyclable totalement sécurisée entre Le Rheu et Rennes, c'est-à-dire clairement séparée de la voie routière. Une contrainte forte en terme d'aménagement est toutefois repérée sur cet axe, au niveau du tronçon d'environ 500 m correspondant au passage de la rivière « la Flume ».

→ Des aménagements à développer à l'échelle infra-communale

M. a sollicité, avec un de ses voisins et ami, un entretien auprès des 3 candidats aux élections municipales, en 2007. L'objectif de ces rencontres était d'interroger directement chacun des candidats sur la prise en compte de la problématique du vélo au

Rheu, et de les interpeller sur les enjeux d'aménagement et de sécurisation des déplacements doux sur la commune (accessibilité du domicile vers les équipements publics, en particulier les écoles).

Ainsi a été créée par la nouvelle équipe municipale une commission « Plan Déplacements Vélo », regroupant une 15<sup>aine</sup> d'habitants, en vue de dresser un état des lieux de la situation actuelle, de définir les enjeux et les actions prioritaires à mener pour les années à venir.

Selon Monsieur, ce travail n'a pas permis d'aboutir à des actions concrètes, du moins à l'échelle infra-communale. *« la priorité était d'aménager et de sécuriser les déplacements à vélo au sein de la commune, notamment pour aller de chez soi à l'école, au centre de loisirs... » « Dans les faits, la réflexion a surtout permis d'aboutir à l'aménagement d'une liaison cyclable Le Rheu-Mordelles (liée à une opportunité financière que l'on comprend tout à fait, avec la possibilité d'obtenir des subventions importantes de la part de Rennes Métropole), ce qui en soi est très bien, mais n'était pas la demande des habitants à l'initiative du projet ».*

Pourtant, selon Monsieur, **l'aménagement de liaisons cyclables au sein de la commune du Rheu est un véritable enjeu pour l'avenir**. Il importe en effet de soutenir et d'encourager la pratique du vélo en direction des familles, et en particulier des enfants et des jeunes, à travers des aménagements adaptés et sécurisés entre zones résidentielles et équipements publics (écoles...), mais aussi commerces. **Soutenir dès le plus jeune âge la pratique du vélo** dans les déplacements quotidiens ou hebdomadaires, c'est à l'évidence **banaliser l'usage du vélo** dans nos mobilités de demain, l'inscrire pleinement dans nos habitus et nos représentations mentales.

#### → De l'image du cycliste...

Il existe deux types de cyclisme, qui ne s'excluent pas nécessairement l'un l'autre :

- le cyclisme de loisirs
- le cyclisme « utilitaire » : pour faire ses courses, se rendre à l'école, aller au travail...

Le type de matériel utilisé n'est pas le même : le vélo plutôt de course pour l'un, le vélo « utilitaire » (avec sacoches, porte-bagages, garde-boue, remorque pour enfants...) pour l'autre. Les attentes en terme d'aménagement ne sont pas non plus identiques.

Pour Monsieur, la pratique du vélo au quotidien reste encore marginale, et peut renvoyer à une image décalée par rapport au reste de la société. Le monde de travail ne prévoit en outre que très rarement la présence de douches et vestiaires (M. n'en dispose d'ailleurs pas à son lieu de travail), mais aussi de zone de stationnement vélos (abrité et sécurisé).

*« Aujourd'hui, l'usage du vélo reste marginal, le cycliste lui même peut apparaître marginal ! » « Quand on se promenait avec nos enfants dans la remorque à l'arrière du vélo, il y a 5 ans, les gens nous regardaient avec grand étonnement ! Aujourd'hui, ça a évolué. On trouve des remorques à vendre un peu partout, c'est rentré davantage dans les mentalités » « On te regarde quand tu fais du vélo. Les gens sont malgré tout en admiration, mais ce n'est pas pour eux »*

Malgré tout, il perçoit une évolution ces dernières années, l'aménagement des stations vélos en libre accès sur Rennes, plus visibles qu'auparavant, venant de ce point de vue illustrer ses propos : *« On montre les stations vélos désormais. Ce n'était pas le cas avant, où ils étaient le plus souvent cachés, à l'arrière... Changement de donne puisque aujourd'hui, ils bénéficient d'une vraie place dans l'aménagement urbain »*

#### → Se passer d'une voiture pour une famille installée en secteur périurbain ?

Le ménage dispose d'une voiture, et l'utilise principalement pour faire les grandes courses au supermarché, pour les loisirs s'ils ne situent en-dehors du Rheu (même si les activités de loisirs des enfants se déroulent exclusivement sur la commune de résidence), et enfin pour partir en vacances ou se rendre dans la famille ou chez les amis. Ainsi, l'absence d'une voiture dans le ménage constituerait une contrainte forte dans la gestion des temps de consommation, de loisirs - vacances. *« Se passer complètement de la voiture ? On ne l'a pas envisagé... et ça me semble malheureusement encore compliqué pour une famille vivant dans une commune périurbaine de ne pas disposer d'une voiture. Nos déplacements sur notre territoire de vie (loisirs-courses), entre communes périurbaines notamment, sont finalement encore très inscrits dans une logique automobile. »*

#### **Pistes de réflexion en faveur de l'usage du bus**

Pour Monsieur, le vélo constitue un mode de déplacement plus intéressant pour ses trajets domicile-travail, que le bus. Les principales raisons invoquées sont les aléas en termes d'horaires générés par l'absence de voies strictement dédiées au bus. Ces aménagements seraient pourtant selon lui les clés du réel succès de ce mode de déplacement, levant toute contrainte relative à la densité du trafic routier (embouteillages, accidents...).

*« Au-delà de la fréquence minimale pour les bus – au moins toutes les 30 minutes – il faut aussi que les horaires du bus soient faciles à retenir, au moins pour les heures de pointes, que ce soit toujours par exemple à 18h10 et à 18h35 qu'il passe... Cela favoriserait aussi je crois la pratique des transports collectifs. Le fait que ce ne soit jamais aux mêmes horaires ne rend pas cette offre suffisamment lisible pour les gens »*

*« Ce n'est pas normal que le bus se retrouve dans les bouchons au même titre que les voitures, cela n'encourage pas à prendre le bus ! Il faut vraiment développer les voies spécifiques pour les bus ! Sinon, on se dit : autant être tranquille dans sa voiture, à écouter sa petite radio, non ? »*

#### → Facteurs de réussite en faveur du bus : fréquence, régularité et ponctualité

#### **Autres remarques**

Monsieur souhaite de nouveau solliciter l'équipe municipale, en associant un de ses amis habitant également Le Rheu, sur la question de l'éco-construction dans les nouvelles zones résidentielles créées ou projetées sur la commune.

### **3.2 L'âge : un frein aux alternatives ?**

**Commune de résidence :** Le Rheu

**Ancienneté résidentielle :** 21 ans

**Composition familiale :** couple âgé de 69 ans

**Activité professionnelle :** tous deux retraités (M. étant auparavant enseignant et Mme agent d'administration)

### Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?

Un choix résidentiel qui s'est opéré en 1989 selon les critères suivants (habitaient auparavant en région parisienne) :

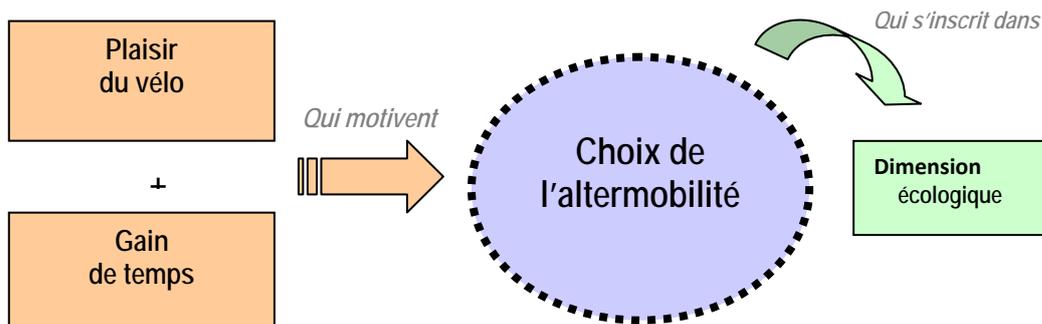
- **Localisation géographique :** proximité par rapport au lieu de travail de Madame (Rennes Beauregard) et desserte en bus « *à l'époque, il n'y avait qu'un feu entre Le Rheu et Rennes, c'était très rapide* »
- Recherche d'une meilleure **qualité de vie** (commune rurale agréable à vivre, avec une offre suffisante en services de proximité, située à moins d'un quart d'heure de la ville-centre) « *Le Rheu, une banlieue agréable, proche de Rennes et facile d'accès* »
- **Accession à la propriété** « *on voulait acheter, et il se trouve qu'on a eu une opportunité sur Le Rheu qui répondait à tous nos critères* »

➔ **Un choix résidentiel qui s'est pas opéré sous l'angle de l'altéromobilité**, ou vraiment à la marge (attractivité liée à la desserte de bus). La pratique du vélo domicile-travail par Monsieur ne s'est d'ailleurs développée qu'après leur installation au Rheu et de manière ponctuelle (une fois par semaine au maximum).

La pratique du vélo par Monsieur est justifiée par :

- Sa passion pour le vélo, en loisirs et en pratique sportive : « *j'aime faire du vélo, tout simplement, alors dès que je peux en faire, j'en fais ! Maintenant j'ai 69 ans, j'en fais nettement moins qu'avant, mais quand même je ne me laisse pas aller* » « *c'est une façon d'entretenir sa forme aussi, de faire du sport sans avoir l'air d'en faire* »
- La recherche d'un déplacement doux (non polluant et non bruyant) dans le centre-bourg du Rheu, plus efficace en temps que la voiture

➔ **Le vélo, un mode de déplacement doux, alliant l'utile à l'agréable**



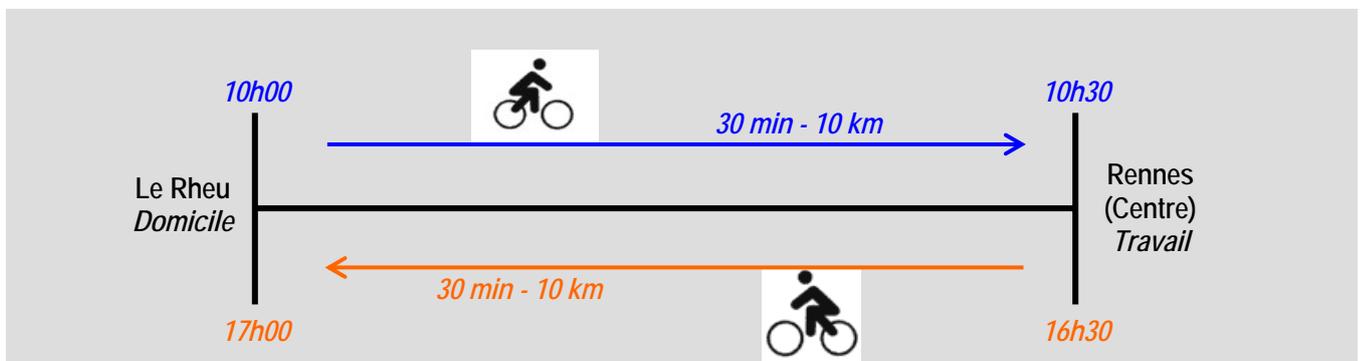
## L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation

### Un trajet « domicile-travail » pratiqué lorsque Monsieur était en activité

En tant qu'enseignant, Monsieur n'avait pas tous les jours les mêmes horaires de travail, il lui arrivait de se rendre à vélo à son établissement à différentes heures de la journée mais en particulier lorsqu'il commençait après 8h, et quand il ne finissait pas trop tard sa journée. Le schéma ci-après est ainsi un exemple type de déplacement à vélo que Monsieur réalisait lorsqu'il était en activité, au moins une fois par semaine.

*« Quand je travaillais, j'allais souvent à vélo du Rheu jusqu'au centre-ville » « Je mettais 30 minutes pour aller de chez moi au centre de Rennes »*

### *Pratique du vélo en activité professionnelle*



Monsieur avait deux trajets possibles pour rejoindre Rennes depuis le Rheu :

**En passant par Vezin-le-Coquet : trajet le plus court mais qui ne disposait pas tout du long d'une piste cyclable sécurisée. La commune de Vezin était à l'époque difficile à traverser à vélo (nids de poule, gravillons, cailloux).**

*« Certains endroits, notamment sur Vezin, sont vraiment mal entretenus et pas pratiques pour le vélo : il y a beaucoup de graviers, de trous... »  
« Un des gros soucis pour le cycliste, c'est le manque d'entretien et de maintenance des voies »*

**En passant par la zone de Lorient : trajets plus long que le précédent, mais plus sécurisé. Ce trajet correspond à l'itinéraire conseillé par Rennes Métropole.**

*« En passant par les Landes d'Apigné, du Rheu à Rennes, il y a des pistes cyclables tout du long »  
« Par contre, avenue des Erables, la ville pourrait faire une vraie piste cyclable, pour aller vers Rennes »  
« Quand on prend la carte transmise par Rennes Métropole, sur les pistes cyclables, on nous envoie directement par la zone de Lorient, mais dans ce cas, il*

*faut faire tout un tour, ça rallonge sérieusement, et ça constitue nécessairement un frein pour l'usage du vélo »*

Deux types de trajets actuels (depuis que Monsieur est en retraite)

- ⇒ Des trajets courts quotidiens (**plusieurs fois par jour si besoin**) pour aller **chercher son pain, faire ses courses, se rendre à un équipement public... dans le centre-bourg du Rheu**. Monsieur déplore le manque de maintenance de la voirie sur certains axes du centre-bourg, ainsi que l'absence d'un abri-vélo couvert.

*« Aujourd'hui, dans le bourg, on prend systématiquement notre vélo pour aller chercher le pain, faire nos courses. Ce n'est pas bien loin, on peut même y aller à pied »*

*« Il y a pas mal de chaussées en mauvais état au Rheu »*

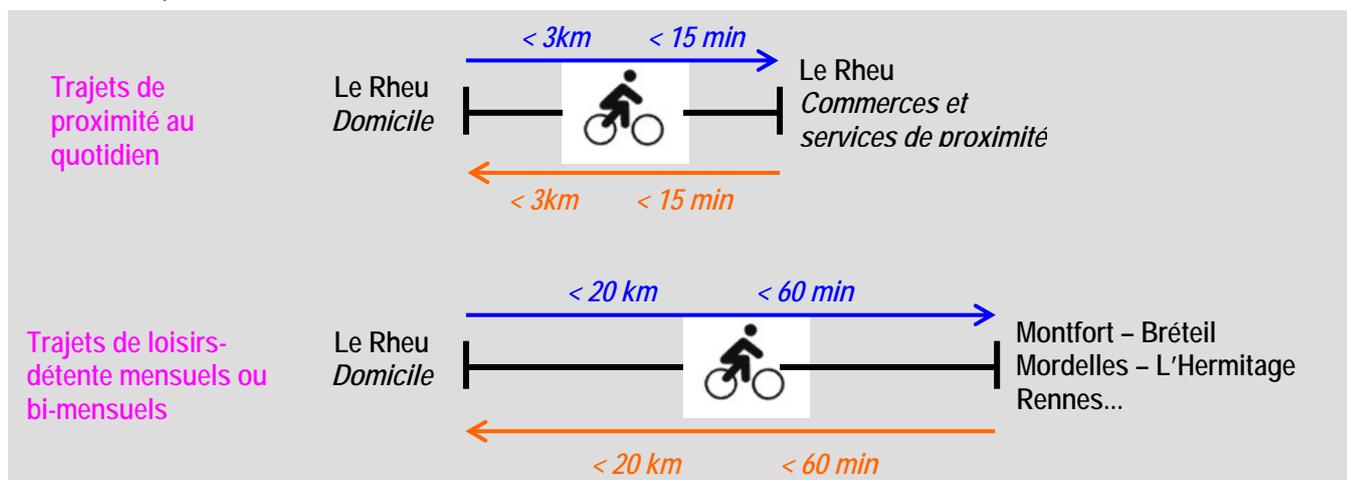
*« il manque un endroit où poser son vélo, quand on est dans le centre du Rheu »*

- ⇒ Des trajets plus longs mais moins réguliers (**une à deux fois par mois**) : **loisir, ballade, détente (vers Mordelles, Montfort, Bréteil, L'Hermitage, Rennes...)** sur des liaisons globalement bien aménagées.

*« Par ailleurs, je fais souvent des sorties en campagne, moins maintenant c'est vrai... Il faut bien dire que certaines routes... c'est un peu scabreux parfois ! A l'inverse, certaines voies ont été très bien aménagées, vers Montfort-Bréteil, c'est très agréable »*

*« Ils ont créé des pistes cyclables autour de Rennes, il n'y a rien à redire, elles sont très bien : vers L'Hermitage et vers Mordelles »*

## Pratique du vélo à la retraite



### Les avantages repérés

**La pratique du vélo : un gain de temps inégalé sur les courtes distances ; un gain de temps espéré sur les distances moyennes (<math>< 15\text{ km}</math>), dans les cas d'encombrement routier et de difficultés de stationnement (en centre-ville rennais par exemple).**

« Les avantages du vélo, c'est qu'il n'y a pas besoin de chercher une place de stationnement ! C'est rapide, parfois même aussi rapide voire plus que la voiture, sauf si on ne prend en compte que le temps de trajet. Par contre, si l'on prend en compte le temps de sortir sa voiture, du trajet, du temps pour trouver une place de stationnement... et avec les bouchons... le vélo est le grand gagnant »

**La pratique du vélo : un mode de déplacement moins stressant que la voiture**

« ! En plus, on n'a pas la même responsabilité à vélo, c'est beaucoup moins stressant que la voiture »

*Des conditions de réussite...*

*... aux avantages repérés*

- Bonne condition physique
- Des voies bien entretenues et sécurisées
- La présence d'abris-vélo couverts pour stationner
- Des pistes cyclables qui ne rallongent pas le cycliste (par rapport aux itinéraires automobiles)

La pratique du vélo



Périurbain

- Le vélo : un mode de déplacement plus efficace que la voiture, sur des courts trajets en particulier
- Le vélo : un moyen d'allier l'utile (se déplacer d'un point à un autre ; entretenir sa forme physique) à l'agréable (mode de déplacement moins stressant que la voiture)
- Le vélo : un temps de détente, de liberté et de promenade

Selon Monsieur, et malgré les avantages soulignés, **la pratique du vélo ne s'est pas vraiment développée ces dernières années**, sur la commune du Rheu du moins. **Deux raisons sont avancées par Monsieur :**

- ✓ **L'accroissement du rythme de vie** dans notre société ne joue pas en faveur de la pratique vélo « *Ces dernières années, je ne suis pas sûr que la pratique du vélo se soit considérablement développée, car les gens sont de plus en plus pressés* »
- ✓ De même que la **desserte en bus** présente au niveau du Rheu (liaisons vers Rennes), jugée satisfaisante et efficace « *Le bus au Rheu, ça marche très bien* » « *on va maintenant en bus vers Rennes. On est bien desservi. Il n'y a pas de problème de retard* ». Un mode de transport collectif qui peut en outre se combiner avec la pratique vélo (trajet domicile/abri de bus) « *Et à côté de l'abri bus, au niveau des Landes d'Apigné, il y a un abri vélo couvert* »

### **L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain**

*Développer l'offre en abris à vélo couverts pour encourager la pratique cycliste*

Pour Monsieur, l'une des priorités, au-delà de l'entretien des voies cyclables, est la **création d'abris à vélo** pour pouvoir stationner facilement son vélo, et donc pouvoir circuler facilement à vélo. Sur le centre-bourg du Rheu, par exemple, aucune structure de type parc à vélos couvert n'existe à ce jour (sur l'espace public).

*« Globalement, par rapport aux abris vélos, la mairie nous rétorque que ça coûte trop cher... » « Ici, au Rheu, les vélos sont attachés à un panneau, faute de mieux » « On a peu d'endroits où mettre son vélo dans le centre du Rheu, c'est un problème – on ne peut mettre qu'une roue, et ce n'est pas couvert »*

Quelques **exemples d'aménagements** ont été cités par Monsieur, au niveau de Cesson-Sévigné et de Mordelles.

*« J'ai vu à Cesson qu'ils avaient fait 2 abris vélos, couverts, près du parc, c'est ça qu'il nous faut au Rheu » « Près de Mordelles, il y a aussi un abri vélo près de l'abri-bus, c'est bien pensé »*

Pour autant, certains aménagements ont vu le jour ces dernières années, au niveau d'équipements publics, par exemple pour le groupe scolaire du Rheu. Monsieur souhaite en outre que la question des abris-vélos soit systématiquement posée par la collectivité lors des futurs aménagements (lotissements, équipements recevant du public...) comme par exemple pour la future médiathèque du Rheu.

*« J'ai insisté des années pour la création d'un abri-vélo près de l'école ; la ville en a installé un depuis 3 ans, ça valait le coup d'insister ! Il y a toujours des vélos qui sont là. L'autre fois, j'ai compté, il y avait 13 vélos dans la journée, même par un temps douteux ! Comme quoi, les enfants aiment faire du vélo, il faut les inciter à travers des aménagements adaptés »*

*« J'ai demandé récemment que la ville installe un abri-vélo près de la future médiathèque, un abri couvert. Il n'y en a pas aujourd'hui près de la bibliothèque »*

*Penser la place du vélo sans exclure pour autant la voiture...*

Selon Monsieur, il importe aux pouvoirs publics d'aménager au mieux leur territoire pour favoriser et développer l'usage du vélo, que ce soit à l'échelle infra-communale comme à l'échelle plus large, intercommunale ou métropolitaine. C'est d'ailleurs pour cette raison que Monsieur a souhaité s'investir au sein de la commission Plan Déplacement Vélo depuis 2007.

*« Suite aux travaux menés par la Commission Plan Déplacement Vélo, la ville a fait un peu d'aménagement, mais pas dans le bourg même, surtout à l'extérieur pour de l'intercommunal »*

Pour autant, Monsieur ne partage pas nécessairement les idées de quelques membres de la Commission pour qui « promouvoir l'usage du vélo passerait inévitablement par l'éviction de la voiture ». Pour Monsieur, **le rôle de la collectivité est** au contraire de ne pas faire le choix entre l'un ou l'autre, mais bien **de faire en sorte que les différents modes de déplacements puissent cohabiter en intelligence et en toute sécurité** : à pied, à vélo, en voiture, en bus (pour la commune du Rheu).

*« Selon moi, l'un n'exclut pas l'autre, il ne faut pas se tromper de combat. Les deux sont importants, on ne fait pas les mêmes choses avec la voiture qu'avec le vélo. Quand on est chargé ou qu'on a quelqu'un à aller chercher, la voiture apporte tout le confort »*

*« Ce que je crains, c'est qu'on fasse des choses irréalistes... Il ne faut pas penser le vélo tout seul. Il faut que la voiture et le vélo aient chacun leur place, sinon, ça ne marche pas. On ne peut pas éradiquer complètement la voiture du centre, ce serait une erreur. Par contre, il faut que les 2 puissent circuler en toute sécurité »*

### 3.3. L'âge (2) : le découplage des altermobilités au sein du ménage.

Entretien mené auprès de Monsieur et de Madame

**Commune de résidence :** Le Rheu

**Ancienneté résidentielle :** 27 ans

**Composition familiale :** couple âgé de 60-65 ans

**Activité professionnelle :** tous deux retraités (M. étant auparavant enseignant et Mme agent d'administration)

#### Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?

Un choix résidentiel qui s'est opéré en 1983 selon les critères suivants :

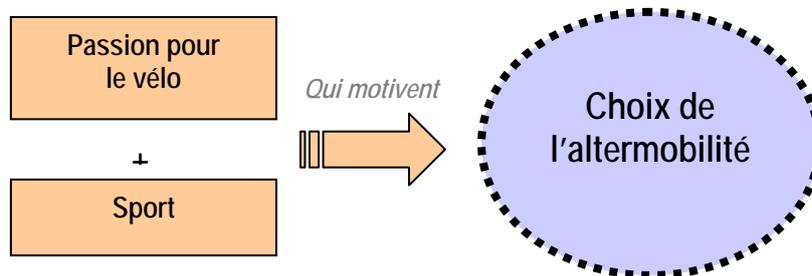
- **Localisation géographique :** commune périurbaine située dans un rayon de 15 km de Rennes, sur le secteur Nord et Ouest. Madame travaillait à l'époque sur la commune du Rheu et Monsieur à la fois sur Gévezé et sur Rennes. Le ménage possède une seule voiture et ne souhaitait pas en acquérir une seconde. A trouvé un appartement dans le centre-bourg du Rheu (acquisition), permettant ainsi à Madame de se rendre à son travail à pied et à Monsieur, soit à vélo soit en voiture.  
*« On n'a jamais eu besoin de 2 voitures »*
- **Qualité de vie :** commune périurbaine entre le rural (cadre paysager, tranquillité) et l'urbain (offre de commerces et de services de proximité, proximité de Rennes)  
*« on voulait quitter Rennes de toute façon - avant on habitait Rennes – Cleunay - pour avoir une meilleure qualité de vie »*
- **Offre de services de proximité :** présence d'un collège sur la commune de résidence (Le Rheu) et proximité de Rennes pour le lycée (desserte en transport en commun) ; commerces de proximité ; vie associative (club vélo en particulier pour Monsieur)  
*« On ne voulait pas que notre fille fasse trop de trajets, on voulait une commune avec un collège, et ne pas être trop loin de Rennes pour le lycée, à 10 km c'était l'idéal »*

➔ **Un choix résidentiel infléchi par la volonté de ne pas acquérir une seconde voiture** (pour des raisons économiques en premier lieu, mais aussi parce que Madame n'aime pas conduire) **et par le souci d'offrir à leur fille encore scolarisée une offre suffisante en services de proximité** (collège, vie associative, desserte de bus pour se rendre au lycée à Rennes...).

Monsieur est un **cyclotouriste** : il pratique le vélo tous les week-ends depuis de nombreuses années, et appartient au club vélo du Rheu. **Sa pratique s'inscrit davantage dans un cadre sportif et de loisirs, que dans ses déplacements quotidiens.** D'ailleurs, lorsqu'il était encore en activité, il se rendait à son travail principalement en voiture, et plus occasionnellement à vélo.

La pratique du vélo par Monsieur est ainsi d'abord justifiée par sa passion pour le vélo.

→ Le vélo, une pratique d'abord sportive et de loisirs



*L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation*

***Pour Monsieur : le vélo, une pratique avant tout sportive ; des déplacements réalisés par ailleurs surtout en voiture, et ponctuellement à vélo***

**Des randonnées à vélo tous les week-ends (pour Monsieur)**

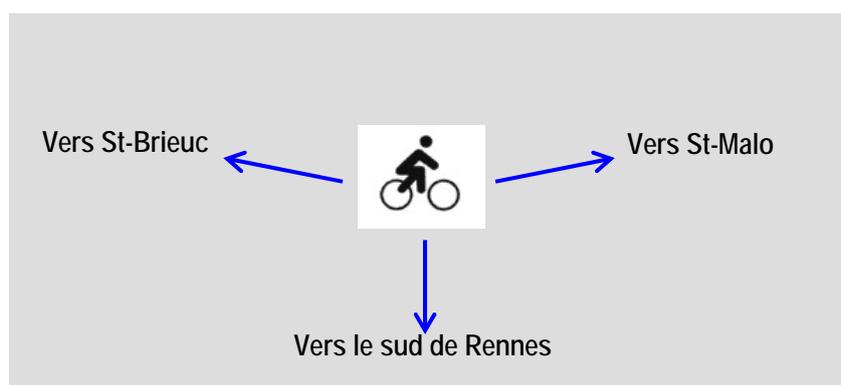
Monsieur pratique le vélo en tant que cyclotouriste depuis des années. **Tous les week-end**, en solitaire ou avec le Club Vélo du Rheu, il réalise **en moyenne 50 à 70 km**, parfois jusqu'à 150 km en Bretagne : par exemple vers St-Malo, vers St-Brieuc ou Lamballe, vers Gévezé, vers le Sud de Rennes... Sa vitesse moyenne de course est de 22 km/h . Lors de ses randonnées, Monsieur utilise principalement les petites routes de campagne, évitant au maximum les centre-bourgs jugés souvent difficiles à traverses pour un cycliste.

*« ma vitesse moyenne est de 22 km/h, mais certains du club font jusqu'à 25 ou 30 km/h ». « je fais aussi parfois des distances plus importantes, vers St-Malo par exemple (150 km). Pour y aller, je prends les petites routes de campagne, on n'a pas le droit d'emprunter la 2X2 voies de St-Malo » « Je vais même jusqu'à St-Brieuc ou Lamballe ». «Et il va bientôt y avoir la Rheusoise, on est très mobilisé au club en ce moment avec ça »*

*« Je privilégie toujours les routes de campagnes, et j'évite au maximum d'aller dans les patelins car c'est là que ça pose le plus de problème » « Et s'il y a une piste cyclable obligatoire, je la prends évidemment même si ça m'embête ; et dans tous les cas, si ce n'est pas obligatoire, je ne la prends pas, je préfère la belle route »*

Pour organiser ses randonnées vélo, il s'appuie sur des itinéraires conseillés par le Club Vélo chaque semaine, et se réfère à la carte IGN au 1:100 000<sup>ème</sup> de la région ou directement sur le logiciel informatisé d'IGN.

*« Pour organiser mes déplacements à vélo, je sors ma carte IGN au 1 :100 000ème, ou encore je vais sur mon ordinateur où j'ai installé un logiciel IGN, et en plus tous les dimanches matin, je reçois une proposition de rando du Club Vélo dans la feuille de chou »*



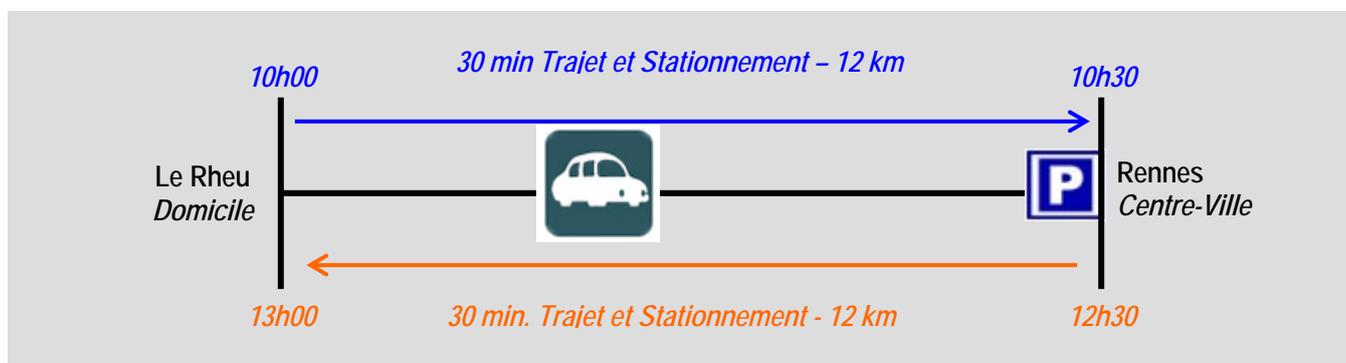
### Et des trajets à vélo plus ponctuels vers Rennes (pour Monsieur)

M. continue une activité professionnelle, en allant proposer 2 ou 3 fois par semaine sur Rennes des cours en « prépa pharmacie », Boulevard Laënnec. Pour s’y rendre, Monsieur utilise principalement la voiture, jamais le bus, et occasionnellement le vélo.

*« Je n’ai rien contre la voiture, je trouve ça simple, et j’aime conduire ! » « cela ne me dérange pas non plus de chercher une place de stationnement »*

*« Le bus ne fait pas partie de mes modes de déplacement » « je n’ai pas besoin du bus parce que j’ai la voiture, sauf cas exceptionnel, quand ma voiture est au garage ! et encore, dans ce cas, je mets mon vélo dans le coffre plutôt, c’est plus naturel pour moi »*

### **Pratique de la voiture Le Rheu / Rennes Centre (Monsieur)**



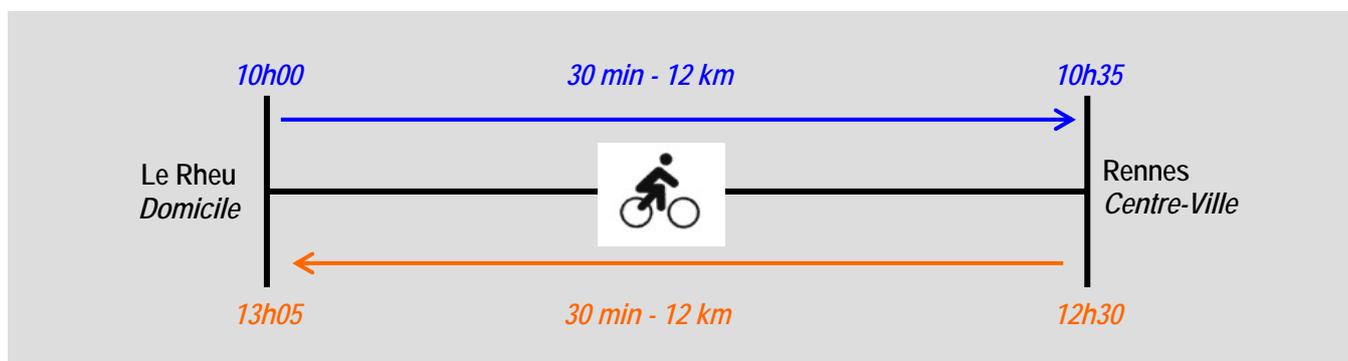
Quand Monsieur se rend à vélo à Rennes, il juge la liaison Le Rheu-Rennes globalement satisfaisante, même si des marges de progression sont relevées (donner davantage la priorité au vélo, limiter le nombre d’arrêts pour les vélos, améliorer la partie route de Lorient...), ainsi que des interrogations pour l’avenir (en lien avec les travaux sur la route de Vezin le Coquet).

*« Entre le Rheu et Rennes, la piste est correcte, il n’y a pas beaucoup d’arrêts, ça va » « sur la route de Rennes, la piste a été créée il y a une 20<sup>aine</sup> d’années, elle est bien aménagée » « j’ai quand même émis l’idée de la rendre prioritaire au vélo, car aujourd’hui on s’arrête tous les 100 mètres, à cause des stops. Le problème, c’est que la priorité est encore une fois donnée aux voitures, ce sont les vélos qui doivent s’arrêter sans cesse, or à vélo, ça demande un vrai effort physique que de s’arrêter et de redémarrer plusieurs fois de suite... »*

*« Sur la route de Lorient : la première partie est bonne, depuis le Rheu. Par contre sur la seconde partie, on se retrouve avec les voitures, les bus, et une petite bande verte cyclable, ce n’est pas agréable... Moi ça ne me pose pas de problème, mais je n’imagine pas un gamin à l’aise sur cette section, qui va par exemple au collègue. Il y a un vrai problème de sécurité »*

*« Ils sont en train de faire toute une partie sur la route de Vezin pour enlever le passage à niveau. Mais où passeront les vélos, du coup ? »*

### Pratique du vélo Le Rheu / Rennes Centre (Monsieur)



#### **Et pour Madame : un territoire de vie « Le Rheu-Rennes » pratiqué essentiellement à pied et en bus**

Le ménage habitait auparavant sur Rennes, dans le quartier de Cleunay. Installés depuis près de 30 ans sur Le Rheu, ils se sentent avant tout Rennais

*« on est rennais, on se sent rennais et on se dit rennais » « avant, on habitait sur Rennes, donc on a gardé certaines habitudes aussi »*

Leur territoire de vie recouvre Le Rheu / Rennes. Pour les courses du quotidien, Madame va à pied dans le centre du Rheu. Pour les « gros pleins », le couple se rend en voiture à Cora (Pacé). Enfin, plusieurs fois par semaine, Madame va sur Rennes (aux halles, champs libres, magasins...), systématiquement en bus.

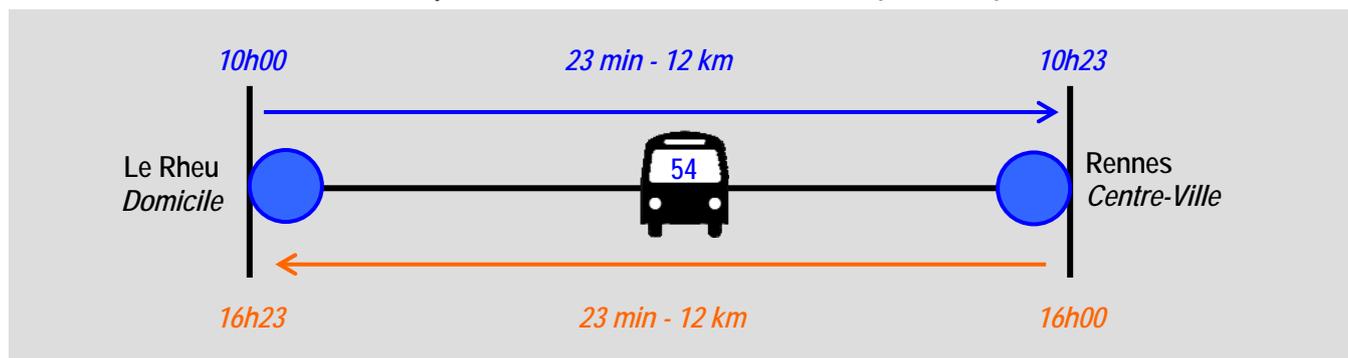
*« Je préfère aller vers Pacé ou vers Rennes, plutôt que vers Mordelles. On est vraiment tourné vers Rennes »*

Ses déplacements en bus ne sont pas contraints par l'absence d'une seconde voiture. Pour Madame qui n'aime pas du tout conduire (elle parle d'ailleurs de « la voiture de son mari »), il s'agit au contraire d'un temps de déplacement agréable, qui ne génère pas de stress. Son trajet principal est le suivant : Bus n°54 Le Rheu / Rennes-République ; il lui arrive également de se rendre ensuite à Bréquigny (voir de la famille) à pied ou en prenant un autre bus (n°5).

*« Je n'aime pas conduire » « le bus, ce n'est pas une contrainte pour moi. On n'a à penser à rien, on se laisse porter, c'est vraiment l'idéal. »*

*Je descends en face au nouveau Super U, et je reprends après le numéro 5 pour retourner dans le centre-ville »*

### Pratique du bus Le Rheu / Rennes Centre (Madame)



### **Différentes catégories d'usagers renvoyant à des spécificités en matière d'aménagement**

Pour Monsieur, il existe plusieurs catégories d'usagers du vélo développant des pratiques différentes, nécessitant d'aménagements parfois similaires parfois spécifiques.

- Les enfants : roulant à une vitesse moyenne comprise entre 5 et 6 km/h.
- Les adultes se rendant en particulier aux commerces et services de proximité, dont la vitesse moyenne se situe entre 6 et 7 km/h
- Les cyclotouristes qui réalisent de grandes randonnées vélo, roulant à une vitesse supérieure aux autres usagers, autour de 20 km/h en moyenne

**Pour les deux premières catégories d'usagers, les liaisons « douces »** pour piétons et vélos apparaissent pour Monsieur tout à fait adaptées. La vitesse relativement restreinte de ces cyclistes ainsi que leurs trajets généralement sur de courtes distances semblent compatibles avec l'usager piéton. *« Pour ce type de déplacement, à une vitesse peu élevée (autour de 6 km/h), on peut tout à fait mélanger les piétons et les vélos, ça fonctionne très bien »*

En revanche, pour un **cyclotouriste**, selon Monsieur, les pistes doivent être **adaptées à une plus grande vitesse** et il semble **difficile de faire cohabiter piétons et vélos** sur des mêmes sections, au risque de mettre le piéton en danger. Par ailleurs, le revêtement de sol attendu par un cyclotouriste sera lisse, alors que pour un autre type de cycliste, un revêtement sablé sera aussi bien voire plus apprécié.

Enfin, quelque soit le type d'usager, des préconisations ou pistes d'amélioration en matière d'aménagement sont listées par Monsieur :

- Les liaisons cyclables doivent donner au maximum la priorité au vélo (et non la voiture), ce qui pour Monsieur est encore peu développé, et être conçus dans leur globalité (sans effet de rupture si fréquemment déploré : un trottoir à monter, piste cyclable qui s'interrompt brutalement...). *« En France, on fait des raccords, on fait des retouches, mais on ne pense pas le vélo dans sa globalité. En conséquence, il y a toujours des ruptures dans les liaisons vélo, c'est un problème » « Ce qui n'est pas logique, c'est que ce soit le plus faible qui doit faire le plus de km. C'est souvent le vélo qui est détourné, et non la voiture. Ça devrait être le contraire » « En plus, s'il pleut... A vélo, vous trempez, en voiture, vous êtes au sec » « Et à cela s'ajoutent les chicanes, les feux rouges, les stops... »*
- Les arrêts (stops) doivent être minimisés, chaque reprise demandant au cycliste un vrai effort physique, d'autant plus si l'arrêt se trouve dans un côte. *« il ne faut pas mettre des stop tous les 100 mètres, ce n'est pas possible »*
- Les aménagements ayant pour objet de limiter la vitesse automobile ne doivent en outre par entraver la fluidité et la sécurité du cycliste. *« Le danger, c'est la multitude d'obstacles que mettent les villes, pour bloquer les voitures, mais qui constituent finalement de sérieux dangers pour les vélos » « Nous, les cyclistes, on n'aime pas les chicanes, ni les bordures de trottoirs à monter »*

## Les avantages repérés

### La pratique du vélo en tant que sport loisir

*Des conditions de réussite...*

*... aux avantages repérés*

Bonne condition  
physique

Un matériel  
équipement de qualité

Des aménagements  
donnant la priorité au  
vélo, limitant en  
particulier les arrêts  
pour le vélo

Des voies bien  
entretenués avec un  
revêtement de sol  
adapté

### La pratique du vélo



### Périurbain et Rural

Le vélo : une pratique alliant  
détente et sport

Le vélo : un mode de  
déplacement agréable et sain

## L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain

### *De l'ère de la voiture à l'altermobilité ?*

Pour Monsieur, notre société est encore bien loin de l'ère de l'altermobilité, la voiture constituant bien le mode de transport privilégié des Français pour plusieurs raisons évoquées :

- Les **pouvoirs publics** ne mettent pas véritablement l'accent sur l'aménagement en faveur du vélo. La priorité reste donnée à la voiture, et non aux modes de déplacement doux. Un contraste est pointé par Monsieur, entre d'un côté des financements très élevés mobilisés pour les voies routières et une technicité automobile de plus en plus performante, et de l'autre, le manque de moyens financiers toujours mis en avant pour le moindre aménagement vélo.

*« On est encore sur une mobilité tout voiture, aujourd'hui » « On privilégie toujours la voiture, c'est le problème » « En France, on a une culture bizarre en matière d'équipements... On a l'impression qu'ils reçoivent des primes à la DDE pour construire des routes, même quand elles ne sont pas abîmées ! Ça, pour les routes, il y a des sous ! Par contre, quand il s'agit du vélo, tout le monde regarde son porte-feuille... La priorité publique n'est pas au vélo, c'est évident ! » «*

*Manque de réactivité. Manque de financement. On fait toujours petit petit pour le vélo »*

*« Aux Etats Unis, par exemple, même s'ils ne sont pas toujours des exemples à suivre, et bien, ils construisent même des ponts spécifiques pour les vélos, on ne voit pas cela en France » « En Allemagne et en Suisse, ils sont bien plus avancés que nous. Ils séparent systématiquement le vélo et la voiture. Ils donnent vraiment la priorité au vélo, et non à la voiture »*

*« Les villes cherchent à réduire la vitesse automobile donc on met des chicanes, des pots de fleurs au milieu de la route, des ralentisseurs, voire des plaques qui sont d'ailleurs très dangereuses pour les vélos, mais parallèlement, on améliore la technique des voitures qui roulent de plus en plus vite, et les routes en elles-mêmes ! C'est contradictoire ! »*

- **Le mode de vie des Français** ne s'inscrit pas dans ce schéma de l'altéromobilité, du moins pour le vélo (péri-urbanisation, accélération du rythme de vie, marché immobilier à la hausse éloignant les ménages des pôles d'emploi...)

*« Habiter le périurbain sans voiture ? Non, ce serait vraiment galère sans voiture, et j'aime ma voiture ! (pour Monsieur) ; Oui (pour Madame), en habitant au Rheu c'est tout à fait possible »*

- **L'attachement que les Français ont pour leur voiture** (« moi le premier ! », consent-il), véhiculant une **image** d'ascension sociale, de confort, voire de puissance... Une représentation qui dénote fortement avec le vélo qui, du moins « aux yeux des jeunes de province d'aujourd'hui, mais à mon avis pas seulement », renvoie davantage à une mobilité révolue et contraignante qu'à une solution innovante et d'avenir.

*« Il y a 30-40 ans, le vélo était le mode de déplacement le plus courant » « Moi, depuis Cleunay, j'allais au collège aux Gayeulles à vélo, et tous mes copains faisaient pareil, c'était tout à fait banal » « Et il n'y avait pas d'aménagements particuliers pour les vélos à l'époque, on était nombreux à vélo et en plus il y avait aussi très peu de voitures, ce n'était pas dangereux du tout » « Quand on s'arrêtait à un feu, on pouvait être une 20aine à attendre au feu, c'était courant ! » « On allait sinon à pied, ou alors en bus mais il y en avait beaucoup moins qu'aujourd'hui » « Les premiers aménagements pour les vélos sont apparus dans les années 80 »*

*« Le fait d'avoir une voiture, jusqu'alors, c'était signe d'élévation du niveau de vie, ça marquait sa position sociale, il y a eu toute la mode du 4X4... mais tout ça commence peu à peu à changer peut-être... On est en train de passer à autre chose, en se distinguant plus avec les nouvelles technologies, ou encore les loisirs, les distractions, les voyages, les sorties... » « Pourtant, ça pourrait être un marqueur social, le vélo... Saviez-vous qu'il existe des vélos à 12 000€ ? »*

*« Je pense que le vélo n'est pas forcément bien vu des jeunes, qui le considère comme une régression » « Le vélo, c'est une pratique individuelle. Un sport d'adulte surtout » « Il y a des clubs de vélos, et ce sont surtout des adultes qui y sont »*

**Le seul vecteur efficace du changement**, permettant de passer de l'ère automobile à l'alternativité, sera, selon Monsieur, **d'ordre purement financier**, sans l'angle non pas de la sensibilisation mais de la contrainte.

*« Il ne faut pas se faire d'illusions, pour que ça change, il faudra que le coût d'entretien de la voiture et le coût de l'essence soient trop élevés voire que ça devienne un luxe, et que ce soit très contraignant d'aller en centre-ville en voiture (sauf que ça fait le bonheur des grandes surfaces), qu'on ne trouve plus à stationner ou que ce soit très cher, et dans ce cas, ça changera ! C'est contraint et forcé qu'on changera d'attitude, pas autrement « ! »*

### *Initier les enfants à la pratique du vélo dès leur plus jeune âge*

Pour développer l'usage du vélo, il importe pour Monsieur de mobiliser en premier lieu les « citoyens de demain, à savoir les enfants ». Leur donner l'envie et la possibilité de faire du vélo très jeune en toute sécurité constitue selon lui un des leviers principaux pour relever ce défi. En outre, développer la pratique vélo chez l'enfant permettrait de lutter contre les effets liés au phénomène de sédentarisation.

*« Créer des chemins en donnant la priorité aux enfants »*

*« On est vulnérable, qu'on soit piéton ou à vélo. Les enfants encore plus, évidemment. Il faut penser à aménager les pistes pour eux, pour qu'ils puissent rouler en toute sécurité, pour aller à l'école, chercher du pain, aller faire du sport... »*

*« Les enfants avant allaient à pied à l'école et partout ailleurs. Aujourd'hui, ils font moins de sport, moins d'exercice physiquement globalement »*

Les collectivités locales doivent ainsi concevoir l'aménagement de leur territoire en prenant en compte les déplacements doux dans leur globalité, en mettant l'accent sur la création de liaisons adaptées vers les commerces et vers les écoles en priorité.

*« Des efforts restent à faire sur la commune (au Rheu) pour privilégier les liaisons cyclables vers les commerces mais aussi vers les écoles, la priorité devant être donnée aux écoles »*

Monsieur insiste aussi sur la qualité de l'équipement vélo. Au-delà de l'aménagement de liaisons douces, une attention particulière doit être apportée sur le matériel vélo en tant que tel et sur la manière dont on peut et doit circuler à vélo. De la même manière, ces éléments doivent selon lui être enseignés très jeunes pour devenir des automatismes.

*« Penser à vérifier le matériel vélo des enfants en particulier : lumière ; gilet de sécurité jour et nuit ; casque ; enseigner le code de la route le plus tôt possible... »*

### *Des aménagements à développer pour les Rheusois*

Les travaux de la commission Plan Déplacements Vélo ont permis de définir un plan d'actions pour les 15 années à venir, selon Monsieur. Le programme est ambitieux, mais les résultats lui semblent encore peu visibles dans le centre-bourg. *« Ils ont fait quelques aménagements sur le Rheu : quelques chemins ont été nivelés, quelques panneaux ont été posés... »* En revanche, les nouveaux aménagements sont appréciés à l'échelon intercommunal (liaison Le Rheu-L'Hermitage, Le Rheu-Mordelles...). *« Au*

*niveau intercommunal, des pistes inter-communes sont en train d'être aménagées : par exemple Mordelles-Le Rheu, l'Hermitage-Le Rheu, c'est de qualité, il n'y a pas à dire »*

Monsieur liste ainsi un certain nombre de priorités en matière d'aménagement pour asseoir et conforter l'usage du vélo à l'échelle infra-communale, notamment :

- Sécuriser la route de Cintré, jugée aujourd'hui dangereuse pour les vélos
- Créer des aménagements adaptés pour les personnes se rendant vers les commerces de proximité, en s'appuyant sur le réseau routier existant entre autre  
*« Sur la commune du Rheu, il y a des routes parallèles à d'autres, où l'on pourrait très bien envisager de créer des pistes cyclables clairement séparées de la route, mais ça nécessite une vraie volonté politique »*
- Créer une piste cyclable Avenue des Erables *« Aujourd'hui, avenue des Erables, c'est très dangereux à vélo. Mme a failli se faire renverser par deux fois » « Par exemple, Avenue des Erables, des aménagements pourraient être envisagés pour permettre au vélo de trouver sa place. En effet, à la place des arbres, on pourrait faire une piste cyclable, mais la ville a refusé... Au Rheu, on privilégie le stationnement voiture (parce que les voitures se mettent sous les arbres) aux pistes cyclables... Pourtant, ici, il y aurait vraiment de quoi faire ! Le trottoir est aujourd'hui plus large que la chaussée, du coup les voitures se mettent sous les arbres » « la Mairie nous a rétorqué qu'elle ne pouvait pas déloger les voitures garées sur les trottoirs. Il y a un vrai manque de volonté politique, en dépit de la réflexion qui a été menée avec les habitants »*
- Prévoir des garages à vélo, près des équipements publics en particulier *« Garage à vélo : il n'y en a pas sur Le Rheu ; il y en a aux Landes d'Apigné, pour une dizaine de vélos, mais rien ailleurs »*

### **3.4 : L'alternativité comme réponse à la contrainte du mono-équipement.**

Entretien mené auprès de Monsieur
<b>Commune de résidence :</b> Le Rheu
<b>Ancienneté résidentielle :</b> 8 ans
<b>Composition familiale :</b> couple âgé de 50 ans (leur fille est aujourd'hui domiciliée sur Rennes)
<b>Activité professionnelle :</b> bi-actifs (M. travaille dans la zone d'activités du Rheu ; Mme travaille sur Rennes)

#### **Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?**

Ménage installé depuis 8 ans sur la commune du Rheu. A fait construire sa maison dans un nouveau lotissement situé à l'ouest de la commune. Habite à Noyal-sur-Vilaine, puis à Rennes (Patton) avant de venir s'installer au Rheu. Monsieur travaille depuis 24 ans dans la zone d'activités du Rheu, et Madame travaille à Rennes. Le couple s'est installé à l'origine avec leur fille, désormais résidant à Rennes. Disposait à l'origine de 2 voitures, mais leur fille est partie sur Rennes avec une voiture. Le couple dispose désormais d'une

seule voiture, utilisée principalement par Madame pour se rendre à son travail. Monsieur va depuis 6 ans tous les jours au travail à vélo.

Un choix résidentiel qui s'est opéré en 2002 selon les critères suivants :

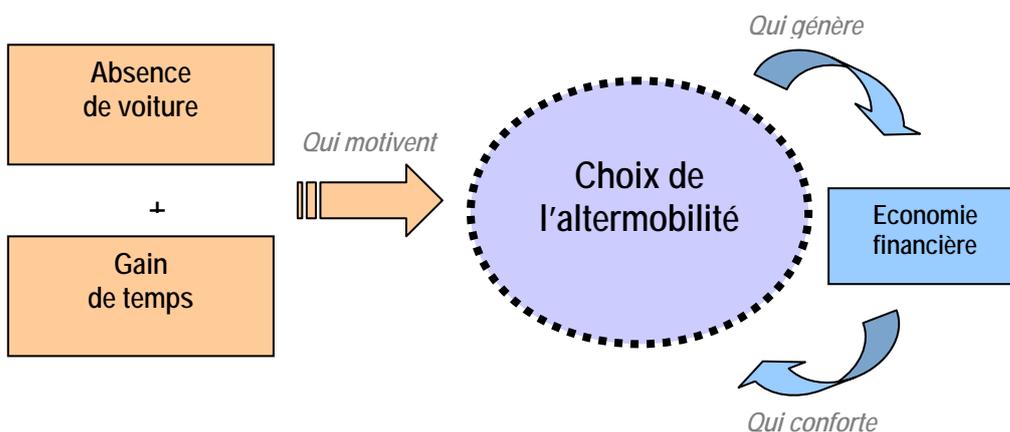
- Accession à la propriété en maison individuelle (construction neuve)
- Localisation géographique : à proximité du Rheu (Monsieur travaille depuis 24 ans sur le Rheu) et de Rennes (Madame travaillant sur Rennes, secteur Patton). Secteur de recherche : quart nord-ouest de la périphérie rennaise, dans un rayon de 20 km. Le couple avait déposé un dossier de candidature dans plusieurs communes, dont Le Rheu. « *On ne cherchait pas sur Rennes. On voulait faire construire* »

La pratique du vélo par Monsieur est justifiée par :

- Un constat : l'absence d'une voiture à sa disposition pour se rendre au travail
- Un choix : ne pas acheter une voiture supplémentaire, sachant qu'un autre mode de déplacement est possible, à savoir le vélo

*« Au début, j'allais surtout en voiture. Mais depuis, ma fille est partie avec la voiture, et ma femme a besoin de l'autre voiture pour aller travailler sur Rennes. Donc, je n'avais pas le choix ! Depuis 6 ans, je me suis habitué, je vais à vélo. Aujourd'hui, même si j'avais une voiture à disposition, je ne la prendrai pas pour aller au travail. J'irai toujours à vélo » « Je me suis habitué, c'est devenu un automatisme. Même par mauvais temps, je prends mon vélo »*

**➔ Le vélo, un mode de déplacement efficace et rapide sur une courte distance « domicile-travail »**



L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation

Un trajet «domicile-travail » pratiqué par Monsieur 4 fois par jour, 5 jours par semaine, toute l'année (hors période de verglas)

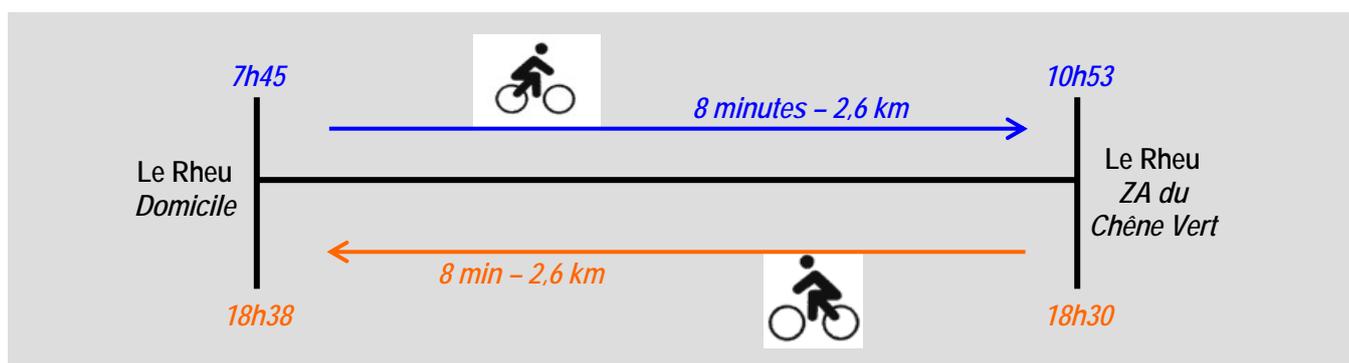
Monsieur part au travail le matin de chez lui à 7h45. Il revient déjeuner à son domicile pour retourner ensuite travailler en début d'après-midi. Il rentre le soir vers 18h30.

→ Des trajets « domicile-travail » ainsi effectués 4 fois par jour

→ Le temps moyen du trajet : 8 minutes

« Je fais le trajet à vélo 4 fois par jour : matin, midi et soir » « J'ai 8 minutes de trajet, à vélo »

Pratique du vélo « Domicile-Travail »



#### Parcours emprunté Domicile – Travail

- Rue des Agaces « peu fréquentée »
- Avenue de la Bouvardière : « il y a des bandes cyclables que je n'aime pas du tout. Elles sont dangereuses car très étroites. Quand il y a des bus, on est frôlé, c'est stressant »
- Rond-Point vers Rue Wagner « un rond-point, c'est toujours risqué. »
- Avenue Charles Tillon : « la seule montée que j'ai sur mon trajet, avec une partie trottoir qui pourrait être aménagée en piste cyclable » « dans l'autre sens, cette portion est assez dangereuse » « Que l'on soit dans un sens ou dans l'autre, ça peut être très différent ! »
- Avenue des Erables : « cette avenue est faite pour avoir une piste cyclable ! Je ne comprends pas qu'il n'y en ait pas ! Elle est dotée d'une double haie d'arbres, qui sert surtout pour le stationnement, ça fait au moins la longueur d'une voiture. Il y a vraiment la place pour une piste, or aujourd'hui le vélo est obligé de prendre la chaussée ou la contre-allée mais où il y a plein de nids de poule et des gravillons »
- Rue de Rennes : « je prends enfin la vraie piste cyclable qui va vers Rennes, pour aller jusqu'à la zone des Landes d'Apigné »
- Lieu de Travail : « depuis peu, il y a un abri-vélo. Tous les jours, il y a environ 4-5 vélos et 2 scooters. L'été, il y en a plus, qui viennent de Vezin ou de Pacé » « Mais depuis Vezin jusqu'au Rheu, le trajet est dangereux, avec une petite route sinueuse »

Trajet du retour « travail-domicile » : itinéraire identique à celui de l'aller, mais qui présente davantage de difficultés en terme de sécurité « en sens inverse, c'est moins facile par contre »

- Depuis le lieu de travail « Problème pour reprendre la piste cyclable. Je suis obligé de prendre par le trottoir, sinon, je ne vois absolument rien car il y a un

*talus et en plus ça monte. Donc, je n'ai pas le temps et de voir qu'une voiture arrive et de prendre mon élan pour rejoindre la piste de l'autre côté... »*

- **Avenue Charles Tillon** « *en sens inverse, quand je reviens chez moi, c'est très dangereux. C'est en descente, la zone est limitée à 30 km/h, et comme elle est en descente, on est facilement à 30 km/h* »
- **Avenue de la Bouvardière** : « *il y avait un projet de créer une piste cyclable dans le plan déplacement vélo, sur cette avenue* » « *Pour moi, ce n'est pas trop dérangent de côtoyer la voiture, sauf avenue de la Bouvardière parce que c'est très étroit pour les vélos et que les voitures et les bus vont vite* »

#### Une pratique du vélo globalement peu développée sur le Rheu, selon Monsieur :

*« Dans le quotidien, je n'en vois pas beaucoup, des cyclistes » « Il y en a qui viennent à pied du Rheu jusqu'à la ZA du Chêne Vert. Ils passent aussi par la piste cyclable, mais ce n'est pas un problème. La piste est bien assez large pour accueillir piétons et vélos » « Je crois surtout les enfants allant à pied à l'école, vers la place de la Gabillais, avec le pédibus je crois »*

Par ailleurs, Monsieur se rend très rarement à Rennes à vélo, sauf en week-end, et uniquement par beau temps.

#### *Un trajet «domicile-travail » pratiqué en voiture par Madame*

Madame utilise quant à elle la voiture quotidiennement pour se rendre à son lieu de travail (Rennes). La question de l'utilisation du bus comme mode de transport alternatif à la voiture a été posée par Madame, mais a été rapidement évincée. En effet, le transport en bus générerait pour Madame un temps de trajet aller comme retour deux fois plus long qu'en voiture (changement de bus à réaliser place de la République).

*« Madame part en voiture à 7h30 le matin. »*

*« Elle a bien pensé à prendre le bus, mais le problème, c'est qu'il faut changer de bus. Ça implique des horaires, c'est compliqué. Et elle profite d'avoir la voiture pour faire des courses sur le temps de midi » « A vélo ? Non, sur Rennes, ça monte et ça descend, elle ne se sent pas la forme physique pour faire ça tous les jours, matin et soir, même par un temps radieux »*

#### *Les avantages repérés*

## La pratique du vélo : un gain de temps, un mode de déplacement efficace pour les courts trajets

*Des conditions de réussite...*

*... aux avantages repérés*



*Un bilan positif malgré les contraintes évoquées*

Le vélo : un mode de déplacement soumis aux aléas météorologiques

Le vélo : une exposition éventuelle au danger ; vulnérabilité du cycliste

---

### ➔ Le vélo, une réponse plus efficace que le bus pour Monsieur :

*« Le bus ? Le problème, c'est que l'arrêt le plus proche est avenue de la Bouvardière, donc il faut que je prenne le vélo jusque là mais après il n'y a pas d'abri vélo à côté, ou alors je pars à pied mais dans ce cas, j'ai plus vite fait de prendre mon vélo et d'aller directement au travail » « En plus, après, le bus fait le tour du centre, avant d'aller au parc d'activités, et après, le bus me dépose de l'autre côté d'un champ qu'on doit contourner. Et quand on loupe le bus, on doit attendre 20 minutes ! » « c'est beaucoup plus long qu'à vélo, pour moi » « En plus, le bus, ce sont des frais. Alors que le vélo, c'est 0 euro ! »*

### ➔ Le vélo, un mode de déplacement économique :

*Coût de l'entretien du vélo : « tous les 3 ans, ça me coûte 85€ d'entretien. J'ai un forfait chez Décathlon, pour changer plateaux, chaîne, pignon arrière, câbles... » « Bon, après il*

*y a l'équipement à côté : le rétroviseur – c'est au moins mon 5<sup>ème</sup> rétro, le casque, le gilet, la cape de pluie... »*

**➔ Le vélo, un mode de déplacement synonyme de liberté, pour lequel les contraintes de sécurité (port du gilet, casque...) ne sont pas toujours bien acceptées :**

*« Le vélo, c'est un peu la liberté pour moi » « On nous met des contraintes. Le gilet jaune n'est pas obligatoire la nuit dans l'agglomération, donc je ne le mettais pas, je me sens engoncé là-dedans. Le vélo, c'est la liberté ! Quant au casque, je l'ai mis un peu, l'hiver surtout, mais je ne le mets plus... » « le gilet, je le mets plus souvent, mais le casque, pfff... » « Et puis, il y a les affaires de pluie que je mets dans ma sacoche, mais après il faut enlever la sacoche... c'est tout un bazar ! »*

*« Je n'aime pas le casque, ni le gilet, ni la tenue de pluie... Mais bon, il n'y a pas le choix ! Je me suis fait renverser 2 fois, depuis, je suis devenu beaucoup plus strict sur tout ce qui est sécurité. J'ai même investi dans un rétro pour vélo ! » « Il m'est arrivé d'avoir un accident. Depuis j'ai un nouveau vélo avec dynamo intégrée, le feu reste tout le temps allumé »*

**➔ Le vélo, un mode de déplacement soumis à la météo :**

*« Ca m'est arrivé d'être trempé. J'ai une tenue pour mettre par-dessus »  
« Je ne prends pas toujours plaisir à faire du vélo, par exemple quand il vente ou quand il neige »  
« Lorsque c'est verglacé, ça m'est arrivé de revenir à pied le vélo à la main jusque chez moi. Je mets une vingtaine de minutes. »*

**➔ Le vélo, une mise en danger potentielle :**

*« J'ai eu un accident rue Wagner, avec une double fracture de la hanche, la tête la première dans le pare-brise, direction les urgences. J'ai repris le vélo dès que j'ai pu »  
« Une autre fois, je me suis foutu le genou en l'air alors qu'il pleuvait, à cause d'une petite bordure de trottoir »*

**L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain**

Sécuriser les voies pour le vélo – Penser la place du vélo dans le plan de déplacement global de la commune

La Commission Plan Déplacement Vélo mise en place en 2007 a permis de définir un plan d'aménagement global sur le Rheu. Les aménagements initiés suite à la validation du plan d'actions sont, selon Monsieur, très restreints à ce jour.

*« Toute une étude qui a été faite par les étudiants, qui était très bien faite. »  
« Et puis, après, ça s'est limité à cause de problèmes de sous. La commune a surtout fait des liaisons intercommunales, parce qu'il y avait des subventions possibles de la part de Rennes Métropole pour cet aménagement en particulier : liaison Mordelles-Le Rheu. Pour le reste, ça s'est limité à quelques coups de peinture, vers les Landes d'Apigné notamment, et à la pose de quelques panneaux, pas toujours bien pensé du reste »*

Des enjeux sont ainsi pointés en matière d'aménagement pour le vélo, sur la commune du Rheu :

- **Sécuriser les déplacements à vélo**  
*« On fait des choses pour la sécurité, mais on les met en danger »*  
*Au niveau de la sortie de la Zone d'Activités du Chêne Vert, il n'y a pas de visibilité, c'est très dangereux »*
  
- **Assurer une bonne fluidité au cycliste**, y compris au niveau des liaisons douces. Monsieur a d'ailleurs déjà transmis à la mairie un courrier avec une proposition d'aménagement pour améliorer l'accès des liaisons douces au vélo, tout en préservant une sécurisation pour les piétons.  
*« j'ai proposé de mettre des barrières inclinées plutôt qu'à angle droit » « Il faut limiter les chicanes ! »*  
*« Sur les liaisons piétonnes aménagées par la commune, on retrouve des sortes de chicanes qui sont difficiles à passer sans mettre le pied à terre. Or, la plaie du cycliste, c'est justement de devoir s'arrêter et d'avoir à repartir après ! » « Ce sont avant tout des liaisons pensées pour les piétons, pour les promenades du dimanche, mais pas pour les cyclistes »*  
*« Il manque d'ailleurs une signalisation « Vélo » sur ces chemins »*
  
- **Améliorer l'entretien de la voirie**  
*« Manque d'entretien des pistes. La piste est en assez mauvais état. C'est de l'enrobé, donc ça demande des sous importants pour refaire tout ça. »*

### 3.5 Le militantisme et ses apparentes contradictions

Entretien mené auprès de Monsieur
<b>Commune de résidence :</b> Le Rheu
<b>Ancienneté résidentielle :</b> 10 ans
<b>Composition familiale :</b> couple âgé de 45-50 ans avec 3 enfants
<b>Activité professionnelle :</b> tous deux en activité (M. est chef d'entreprise sur Le Rheu et Mme est conseillère en entreprise)

#### Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?

Un choix résidentiel qui s'est opéré en 2001 selon les critères suivants :

- Qualité de vie : volonté de bénéficier d'un cadre de vie rural, avec une offre de services suffisante (écoles, collège, associations sportives, commerces) en couronne périurbaine, proche de la campagne
- Opportunité immobilière : un bâtiment ancien dans un hameau correspondant à leur budget
- Desserte transport en commun vers Rennes (gare) : choix d'une commune desservie en bus vers Rennes. Monsieur travaillait à l'époque à Saint-Brieuc, prenant le bus vers Rennes tous les matins, puis le train en gare de Rennes pour se rendre à St-Brieuc. La commune du Rheu répondait à ce critère.

→ **Un ménage investi professionnellement et personnellement dans une démarche écologique** : Monsieur ayant créé son entreprise d'assainissement écologique des eaux usées à destination des particuliers, et étant directement impliqué dans le débat public sur l'éco-citoyenneté, l'alternativité, l'éco-construction... Monsieur a été en outre, avec un autre habitant rheusois, à l'initiative de la démarche mise en place par la municipalité autour de la question des déplacements vélo.

### **L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation**

---

Monsieur comme Madame n'utilisent pas le vélo dans leurs trajets domicile-travail ou dans leurs déplacements professionnels, pour les raisons suivantes :

- Monsieur est chef d'entreprise sur la commune du Rheu, dans le secteur de l'assainissement écologique : son lieu de travail se situe sur le même site que son domicile. Par ailleurs, pour ses déplacements dans le cadre de son travail, Monsieur est amené à se déplacer partout en France, le plus souvent dans la Région Bretagne cependant. En-dehors du train qui peut apparaître parfois une bonne solution, la voiture constitue pour Monsieur le mode de transport adapté à l'exercice de son métier « *La plupart du temps, je vais en voiture à mes rendez-vous, qui peuvent se dérouler un peu, partout, à n'importe quelle heure... C'est difficile de se coller sur un bus, du train... Sauf quand c'est sur Rennes et que je n'ai pas de contraintes de temps, je prends le bus* »
- Madame est conseillère en entreprise et se déplace tous les jours sur le grand ouest. Pour elle, l'usage de la voiture est la solution la plus évidente pour ses multiples déplacements professionnels. En outre, au-delà de la fonction « utilitaire » de la voiture, est soulignée l'importance de l'image que peut renvoyer une voiture dans le cadre de certains métiers. Ainsi, au sein du ménage, Madame dispose de sa propre voiture à la fois « chic et élégante » « *une Vel Satis pour Madame qui a besoin d'une voiture plus élégante en tant que conseillère en entreprise* »

Au total, le ménage possède 3 voitures :

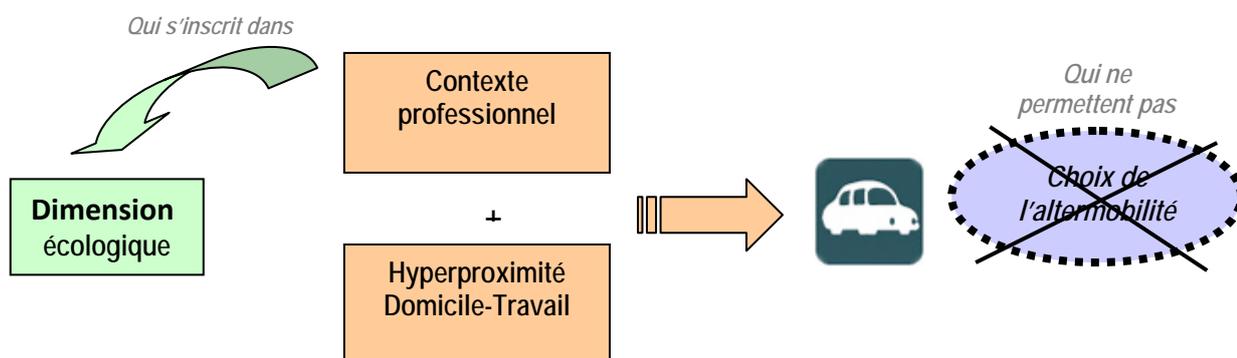
- une grande voiture familiale « *pour partir en vacances avec les enfants. On n'utilise cette voiture qui consomme beaucoup que pour les vacances* »
- une R21 pour le travail de Monsieur (amené à faire de nombreux déplacements dans le cadre de son travail)
- une Vel Satis pour le travail de Madame « *qui a besoin d'une voiture plus élégante, en tant que conseillère en entreprise* »

→ **La voiture, le mode de déplacement le plus utilisé aujourd'hui par l'ensemble du ménage. Une hyperproximité domicile-travail pour Monsieur. Des déplacements professionnels de longue durée et multiples pour Monsieur et pour Madame qui expliquent ce choix de la voiture.** « *Nous réalisons pratiquement tous nos déplacements en voiture depuis que nous faisons nos métiers actuels* »

Monsieur met en perspective sa situation professionnelle actuelle avec la précédente. « *Avant, c'était différent, je ne prenais pas autant ma voiture, parce que mon métier à l'époque me le permettait. Pendant 8 ans, je travaillais à St-Brieuc – en habitant déjà ici* »

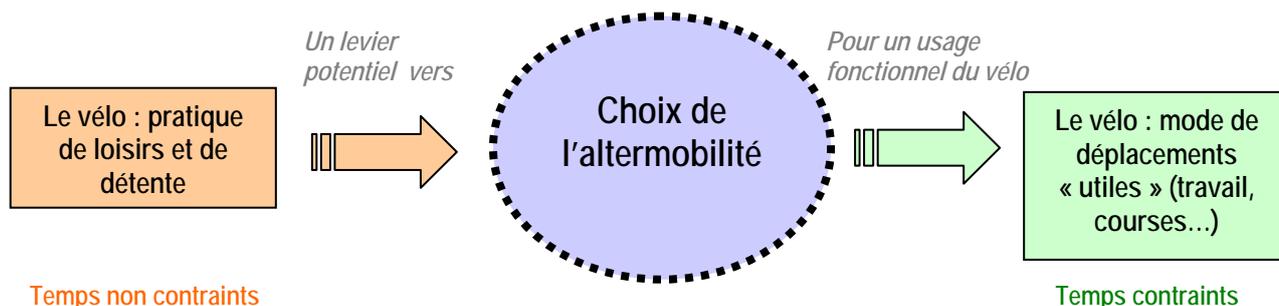
– J’avais des horaires beaucoup plus cadrés, du coup, tous les matins, je prenais le bus à 6h27 jusqu’au musée des Beaux Arts, puis j’allais à pied à la gare de Rennes, et prenais le TER à 7h pour arriver à St-Brieuc à 7h47, puis je prenais ma voiture garée près de la gare de St-Brieuc, et en en 7 minutes j’étais à mon travail. Et même chose le soir, en sens inverse »

Selon lui, le **type de métier** (localisation, régularité ou non des horaires, nécessité de se déplacer au cours de la journée ou non, aire géographique des déplacements professionnels...) constitue un **paramètre essentiel dans la possibilité ou non de choisir un mode de transport alternatif** à la voiture. « La régularité des horaires de travail permet de choisir les transports collectifs, sinon c’est impossible »



→ Le vélo, une pratique finalement de loisirs, qui s’inscrit sur des temps non contraints, le plus souvent en famille. « Sinon, le week-end, on fait beaucoup de vélo en famille. Les enfants adorent le vélo, c’est un superbe levier pour les initier au vélo » « Sinon, quand il fait beau, je vais chercher le pain tous les matins à vélo »

Selon Monsieur, une vocation « détente » qui peut constituer une première étape, attractive de fait, vers une pratique du vélo plus systématique, y compris sur des temps contraints, pour des déplacements à vocation plus « utilitaire » (travail, courses...) « quand les gens pratiquent le vélo pour leurs loisirs, la détente, ils ont envie d’aller plus loin, en prenant leur vélo pour d’autres usages : chercher le pain, aller à leur cour de gym, se rendre à leur travail... »



➔ **Le vélo : synonyme de liberté et d'autonomie, venant en porte à faux avec les exigences de sécurité (port du casque, gilet jaune...)**

*« Le vélo, c'est la liberté. Il faut être dans l'autonomie de l'individu. C'est pour cela que tout ce qui est casque, gilet jaune... ce n'est pas bien accepté par le cycliste »*

➔ **Le vélo : une aspiration à la détente et au bien-être, pouvant venir en dissonance avec des contraintes d'aménagement et de circulation sur certains axes.** *« Route de Lorient est très dissuasive, très désagréable à faire à vélo. On respire tous les pots d'échappement des bagnoles, ce n'est pas une partie de plaisir ! »*

Ainsi, **l'usage du vélo sur des temps peu contraints** (temps libres) et donc sur des itinéraires choisis (sécurisés, peu fréquentés, bien aménagés), se révèle bien souvent **en adéquation avec les représentations** que l'on peut avoir du vélo (détente, liberté, temps de respiration, bien-être...). En revanche, cette articulation entre **représentation mentale et réalité** se révèle plus **fragilisée dans le cadre d'un usage plus fonctionnel** (trajet domicile-travail en particulier), sur des temps nécessairement plus contraints (avec la volonté de se rendre d'un point à un autre dans un délai le plus court possible, à vélo).

**Le choix de l'alternativité ne doit-il pas passer par une plus forte connivence entre ces représentations mentales et la pratique inscrite sur les différents temps de vie de l'utilisateur ?**

## L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain

### Sensibiliser les enfants dès leur plus jeune âge à la pratique du vélo

**Le meilleur guide**, selon Monsieur, pour sensibiliser les enfants à l'usage du vélo, **sont les parents**. Si les parents initient leurs enfants à la pratique du vélo, cela deviendra une habitude pour eux. Au-delà, il insiste sur la nécessité d'adapter et de sécuriser largement les liaisons cyclables pour l'ensemble des publics, et pour les enfants en particulier.

*« Si les parents vont à vélo avec leurs enfants, ce sera forcément relayé plus tard par les enfants » « Les enfants doivent pouvoir aller à vélo à l'école, et dès le CM1-CM2, tout seuls ! »*

*« La dernière semaine d'août, juste avant la rentrée, on voit plein de gamins faire du vélo dans la commune. Pourquoi ? Parce qu'ils en ont fait tout l'été, c'est dans leurs habitudes ! Puis la rentrée scolaire reprend, et là, c'est fini. On ne fait plus de vélo parce que c'est dangereux, etcetera »*

En outre, selon lui, **l'habitude de prendre son vélo pour se déplacer d'un point à un autre** (dans des déplacements loisirs mais aussi pour aller à l'école, aller voir un copain ou une copine...) **doit nécessairement être ancrée avant l'entrée au collège. A l'âge de l'adolescence, il lui semble en effet que l'usage du vélo soit perçu de manière négative, renvoyant à une image de « plouc », de « beauf ».** *« Au collège Georges*

*Brassens, au Rheu, il y a un endroit où stocker les vélos qu'il faut aller voir. On dirait un chenil ! C'est un parc avec un grillage de 3 mètres de haut, qui en plus est excentré du collège, donc avec un manque de surveillance réel. Il se situe loin de l'entrée du collège, d'où de nombreuses dégradations, crachats déplorés. » « Quand on va à vélo au collège, on est naze ! A partir de la 4<sup>ème</sup>, ce n'est même pas la peine d'y penser ! C'est pour cela qu'il faut sensibiliser les enfants bien avant, très jeunes. Et donc sécuriser les liaisons cyclables au maximum pour ce public sensible »*

**La démarche « Plan Déplacements Vélo » : une réflexion initiée par des citoyens rheuois, une co-construction d'un plan d'orientations stratégiques jugée de grande qualité**

Monsieur, avec un autre habitant du Rheu, revient sur la genèse de la démarche menée par la municipalité autour de la problématique des déplacements vélo. Il précise que ce sont tous deux, interpellés par le manque d'aménagements proposés pour les cyclistes du Rheu (enfants et adultes), décident d'interpeller sur cette question, à l'aube des élections municipales, les deux principales équipes candidates.

Après avoir rédigé une synthèse sur la manière dont ils percevaient la situation actuelle et les principaux enjeux en matière d'aménagements en faveur de l'usage du vélo, ils prennent rendez-vous avec les deux équipes candidates, dont celle qui a finalement été élue.

*« ma fille avait 5 ans à l'époque. Je l'emmenais à un cours de musique. Là venait d'arriver Mickaël à vélo avec ses enfants à l'arrière dans la carriole. On ne se connaissait pas à l'époque. On a commencé à discuter de vélo, et on est vite tombé d'accord en se disant que Le Rheu, c'était bien, mais qu'en terme d'aménagement, on ne faisait que du copier-coller, que la commune était pionnière à l'époque avec notamment une piste cyclable en 62 par exemple, mais depuis... Il y a de nouvelles choses à concevoir ! »*

*« Et tous les 2, nous avons décidé de rédiger un document sur ce que l'on percevait comme enjeux en termes de déplacements vélo, et nous avons remis ce document aux 2 listes candidates aux municipales de 2007, en prenant rendez-vous avec un référent de chaque liste »*

**La question de la place et du rôle des habitants dans la démarche de concertation « plan déplacements vélo » :**

Monsieur reconnaît que **la municipalité élue a tenu ses engagements à travers la mise en place d'une Commission Plan Déplacements Vélo** et la sollicitation de l'Université de Rennes II pour les accompagner dans la définition d'un programme d'orientations en faveur des déplacements vélo sur la commune du Rheu. La construction collective de ce programme d'actions ayant selon lui largement satisfait la commission plan déplacements vélos.

*« Parallèlement, ce qui a permis d'alimenter largement la réflexion et de définir un programme d'actions pour les 10 ans à venir, un groupe d'étudiants est venu travailler sur Le Rheu, sur cette problématique du vélo. 4 groupes de travail ont été formés recouvrant 4 secteurs de la commune du Rheu, et pendant toute une journée, les 4*

*groupes ont réalisé un état des lieux, en photographiant les endroits qui apparaissaient complexes en terme de déplacement vélo, les zones dangereuses, peu sécurisées... A partir de ce travail, les étudiants ont sorti un document Plan Vélo très très bien élaboré »*

Pour autant, il s'interroge sur le point suivant : sa position en tant que citoyen a sensiblement évolué au fur et à mesure de la démarche « plan déplacements vélos », générant incompréhension voire mécontentement de sa part :

- à l'origine, Monsieur est un **citoyen « éco-responsable »** qui interpelle les pouvoirs publics sur la question des déplacements doux = force de proposition
- puis au sein de la Commission Plan Déplacements Vélo, Monsieur se positionne avec les autres membres habitants en tant que « **co-constructeur** » du plan déplacements vélo (mise en place d'un diagnostic partagé, définition d'enjeux prioritaires...)
- A partir de cette phase de validation du plan déplacements vélo, Monsieur s'est senti progressivement « mis à distance » vis-à-vis de la collectivité, relégué au plan de « **simple usager** » et non plus acteur citoyen. Depuis, il semble selon lui que les réunions annuelles de la commission plan déplacements vélo animées par la mairie soient uniquement à visée informative.

*« Suite à ce document, la municipalité élue a respecté ses engagements, ce qui est très bien. Elle a décidé de créer une commission Plan Déplacements Vélos, en faisant appel à d'autres habitants éventuellement intéressés par la question » « Une façon pour la municipalité de noyer un peu le poisson avec d'autres personnes, et de reprendre la main sur la question vélo, peut-être... » « Mon sentiment... comment dire ? vous êtes dedans, c'est vous qui avez initié la réflexion, mais après, la commune a récupéré un peu le truc, et vous tient finalement de plus en plus à distance... » « Je trouve qu'il y a une relation désagréable entre la mairie et les citoyens, une sorte de mise à distance »*

*« A travers cette réflexion sur les déplacements vélo, on est au cœur de la relation entre élus, services et citoyens » « On a un problème de communication avec la municipalité aujourd'hui. On n'est pas sur de la co-construction, mais simplement, vu la teneur des réunions qui se tiennent à présent, sur de l'information: on a fait ci, on a fait ça, et voilà. Ce n'était pas les bases de la démarche. Les choses ont glissé progressivement, nous tenant de plus en plus à l'écart »*

**Une réflexion collective qui n'a selon Monsieur pas produit les effets escomptés, venant réinterrogée la réelle volonté politique de répondre aux enjeux de l'altermobilité**

Selon Monsieur, **les priorités (repérées par les habitants) en terme d'aménagement pour les déplacements vélo concernent en très grande partie la commune du Rheu, et en particulier le centre-bourg.** Les orientations prises par la municipalité, après l'élaboration du plan déplacements vélo, ne sont pas allées dans ce sens, puisque ce sont les liaisons intercommunales qui ont été programmées en premier lieu. Ce décalage entre les priorités repérées par la commission plan déplacements vélo et la programmation annoncée étant expliqué selon lui par une opportunité financière, à travers la possibilité d'obtention d'une subvention de la part de Rennes Métropole. *« Dans le document réalisé par les étudiants, il y avait 3 échelles : le centre et c'était la priorité, la commune et l'intercommunal »*

Monsieur s'interroge ainsi sur les **choix pris par la collectivité en faveur de l'intercommunal**, et de fait **au détriment de l'infracommunal** dans la mesure où le budget municipal consacré aux déplacements vélo est annoncé très limité. *« La liaison Le Rheu / Mordelles va être faite, suite à une opportunité financière avec Rennes Métropole, mais la commune du Rheu en a quand même pour 100 000€ pour cette liaison ! Or, cela ne fait pas partie des priorités du Plan Vélo défini avec les habitants ! »*

Finalement, le travail mené par la commission plan déplacements, jugé de grande qualité, ne semble pas se traduire par des actions concrètes, au sein de la commune du Rheu. **Des choix budgétaires qui finalement interrogent Monsieur sur la réelle volonté politique d'améliorer ou non la question des déplacements vélo sur son territoire.** *« depuis ce travail (plan déplacements vélo) : et bien, malheureusement, pas grand chose. Je ne comprends pas... »*

Au-delà, il déplore un **manque d'initiatives innovantes** de la part de la municipalité, municipalité qu'il considère finalement cloisonnée dans ses préoccupations actuelles, sans anticipation sur l'avenir. *« il faut oser, que ce soit sur les mobilités alternatives à la voiture, mais aussi sur l'éco-construction, et ne pas seulement faire comme les autres ! »*

*« Lors de la dernière réunion, on a appris, et visiblement la municipalité aussi, qu'un cinéaste domicilié au Rheu, avait réalisé un film sur les déplacements en 2040, en prenant des exemples du Rheu – Film qui a été visionné sur Rennes et a eu du succès, mais pas sur Le Rheu ! C'est vraiment dommage ! Les élus n'ont rien organisé ici, autour de ce film »*

*« J'en veux un peu à la municipalité... Depuis le beau travail, vraiment de qualité, qui a été réalisé avec les habitants, les étudiants et la mairie, avec l'élaboration d'un plan d'actions ambitieux, on ne voit rien de concret ! Sous couvert de manque de moyens financiers, rien n'est avancé ! Pourtant, à chaque réunion – une fois par an maintenant – la mairie dit qu'elle monte d'un cran à chaque fois en terme de développement durable. Mon œil ! On parade mais on ne change pas le fond... Par exemple, on a fait un toit végétalisé sur une crèche, c'est bien, mais après ?! On ne change pas les comportements des gens avec ça, or c'est ce qui est fondamental ! »*

### **Le souhait de voir la collectivité du Rheu innover et expérimenter davantage dans le domaine du développement durable au sens large**

Monsieur déplore une **prise de retard de la part des pouvoirs publics locaux, sur la question de l'alternativité en particulier, mais plus largement en matière de développement durable.** La commune du Rheu, jugée jusqu'alors pionnière en la matière, à travers plusieurs expérimentations innovantes, est considérée désormais par Monsieur comme peu exemplaire dans ce domaine. De l'audace et de l'innovation est fortement sollicitée, en vue d'anticiper au mieux les solutions à mettre en place pour répondre aux enjeux environnementaux d'aujourd'hui et de demain.

*« Aujourd'hui, la commune du Rheu n'est plus du tout pionnier, même si elle fait comme si ! Je lisais encore hier dans le magazine Regard de la commune que des villes comme*

*Bordeaux viennent sur la commune voir ce qu'il s'y fait ! De l'extérieur, Mordelles et Le Rheu sont visitées comme des exemples... mais de l'intérieur, cela m'interroge ! »*

*« Je trouve qu'on ne va pas assez loin ! Pourtant, il y a de belles choses faites au Rheu, avec des lotissements qui cherchent de plus en plus la densité, on ne peut pas être contre ! Même s'il me semble que le nombre de logements envisagés à terme sur le prochain lotissement au nord-ouest de la commune semble très élevé : 1200 logements ! » « La commune propose des programmes avec de l'habitat varié de surcroît, du locatif social, de l'accession, du groupé... » « La densification + l'habitat varié sont de vraies avancées, pour limiter notamment le grignotage des terres agricoles » « La mairie ne fait que répondre à la commande de Rennes Métropole, en densifiant ses lotissements... mais après, l'enjeu du local c'est de faire AUTREMENT ces lotissements... » « La municipalité dit qu'elle fait de l'éco-construction, qu'on monte d'un cran chaque année, mais je trouve cela très limité... un toit végétalisé par ci, un panneau solaire par là... »*

*« MAIS en termes de déplacements, en l'occurrence vélo, il y a beaucoup de retard pris ! On n'est absolument pas dans l'innovant, l'exemplarité. Le Rheu de ce point de vue ressemble à toutes les communes, et a laissé la part belle à la voiture, au détriment des liaisons douces ! » « Certes, des liaisons douces ont été créées, mais c'est d'abord pour les piétons, pas pour le vélo ce n'est pas vrai ! « Même si la mairie dit : les pistes cyclables c'est has been, il faut partager ! Dans le centre-bourg, je suis d'accord, mais pour le reste, ça ne marche pas ! »*

*« En septembre 2003, il y avait une réunion pour présenter à la population un futur projet avec des maisons, des logements individuels, sociaux, collectifs... Et on avait un copain qui allait construire son logement à cet endroit. On revenait de vacances en Irlande où dans toutes les maisons neuves était prévue une chambre obligatoirement en rez-de-chaussée accessible aux personnes à mobilité réduite. On a évoqué ça à la mairie du Rheu, pour qu'elle l'intègre dans son nouveau projet, mais elle n'a pas été sensible à ça... en disant qu'il y avait déjà assez de contraintes comme ça pour les gens... La mairie ne va pas au-delà, c'est dommage »*

**Les choix politiques en matière d'aménagement, sur le secteur périurbain tel qu'au Rheu, sont perçus par Monsieur comme encore largement conduits dans une logique du « tout voiture ».** Un décalage dans le temps est ainsi déploré entre d'une part, des enjeux environnementaux largement partagés y compris par les citoyens, et des schémas de développement local, en l'occurrence dans le périurbain, encore pensés et conçus en faveur de l'automobile, lui donnant la priorité sur les autres modes de déplacements. Le basculement tant au niveau de la maîtrise d'ouvrage que de la maîtrise d'œuvre entre le « tout automobile » et « l'alternativité » ne s'est pas encore opéré, selon lui.

*« Jusqu'alors, le collègue avait un arrêt minute que d'un côté, de l'autre il y avait la zone réservée au bus, où finalement se garaient les voitures, inévitablement » « Nous avons fait la suggestion d'aménager un dépose-minute de chaque côté. Un an après, ça a été fait ! Pour les voitures, il y a une forte réactivité de la part de la municipalité ! » « En revanche, cela fait 3 ans maintenant qu'on a déposé notre document à la municipalité, mais depuis rien de concret n'a été réalisé ! » « Pour le vélo, on ne fait que repeindre en vert une piste cyclable faite en 1962 ! »*

*« Il faudrait donner la priorité aux vélos, ce serait le bon sens tout de même ! Mais non, aujourd'hui encore, ce sont très souvent les vélos qui doivent s'arrêter avec de nombreux stops, tandis que les voitures avancent de manière prioritaire »*

*« Ce n'est pas normal que de nouveaux aménagements n'intègrent pas les préconisations du Plan Vélo. Je vois au moins deux rues dans ce cas : l'avenue des Acquets et la rue de Cintré-Avenue de la Bouvardière, avec des trottoirs anguleux, une rue très étroite pour limiter la vitesse de circulation des voitures, mais qui se révèle très dangereuse pour les vélos dans le même temps ! »*

*« il y a un vrai problème avec les chicanes »*

*« On prône la sécurisation, mais on met l'utilisateur en danger dans le même temps. Ce modèle de conception en matière d'aménagement, où l'on n'intègre que la dimension voiture, vient freiner considérablement les autres modes de déplacements, et peut fortement dissuader les autres usages alternatifs à la voiture, comme le vélo »*

*« On pense voiture, c'est ça le problème ! Il faut changer nos modes de pensées »*

*« Il y a un vrai enjeu aujourd'hui. La commune gagne en population, et donc aussi en voiture ! On a le double de voitures, aujourd'hui. Il faut inciter les gens à utiliser le vélo, de plus en plus. La commune doit avoir un vrai rôle à jouer là-dedans ! Et inciter en premier lieu les enfants »*

### **3.6. Les pratiques alternatives en héritages d'une culture urbaine**

Entretien mené auprès de Monsieur
<b>Commune de résidence :</b> Le Rheu
<b>Ancienneté résidentielle :</b> 10 ans
<b>Composition familiale :</b> couple âgé de 55 ans (2 enfants âgés de 25 et 27 ans, n'habitent plus la commune du Rheu)
<b>Activité professionnelle :</b> tous deux en activité (M. travaille sur Rennes et Mme à Caen)

#### **Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?**

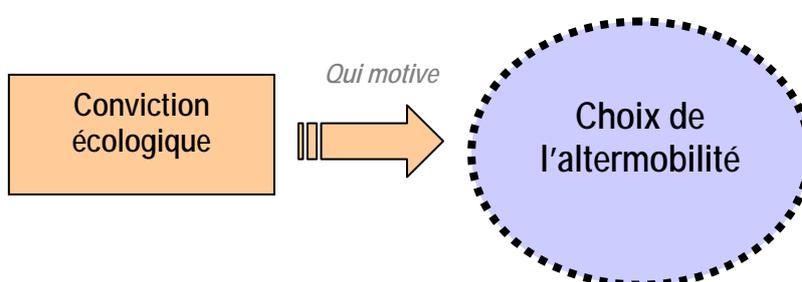
Un choix résidentiel qui s'est opéré en 2001 selon les critères suivants :

- Proximité par rapport à la ville-centre tout en bénéficiant des avantages de la vie à la campagne (le couple habite dans un hameau, à 2 km du bourg du Rheu), dans un rayon maximal de 10 km par rapport à Rennes, pour limiter le temps de trajets domicile-travail (Rennes-St-Jacques de la Lande) et pouvoir utiliser le plus possible le vélo *« On avait envie d'habiter au milieu de la verdure, un peu à la campagne mais pas trop, pour garder les avantages de la ville » « aller sur une commune périphérique de Rennes, dotée d'une offre suffisante en services, dans un rayon raisonnable par rapport à Rennes pour ne pas faire trop de km »*
- Présence d'une offre suffisante en équipements et services sur la commune de résidence, en particulier pour les enfants scolarisés (lycée) *« A l'époque, en 2001, ma fille était au lycée agricole du Rheu » « on voulait des transports en commun, pour limiter l'usage de la voiture et faciliter les déplacements pour nos enfants »*

- Présence d'une desserte en transports collectifs (bus) pour se rendre facilement sur la ville-centre (établissement scolaire, vie culturelle, travail)

➔ **Le choix d'une commune dotée d'un niveau de services suffisant (commerces de proximité, desserte en TC, équipements scolaires), située à moins de 10 km de la ville-centre en vue de limiter les temps de déplacements et pouvoir utiliser le plus possible le vélo.** Le choix de la commune du Rheu, en première couronne, **permettant d'allier les avantages de la ville** (offre de services, desserte en transports collectifs, proximité de la ville-centre) **et de la campagne** (cadre et qualité de vie, jardin-potager...).

➔ Le ménage est inscrit dans la **mouvance écologique** depuis de nombreuses années. Au-delà de l'altermobilité, c'est **l'ensemble des pratiques et des modes de vie de toute la famille** qui a pour ambition de répondre au mieux à leurs convictions idéologiques.



*« je ne suis pas pour le confort moderne en quelque sorte ! » « On peut dire que je suis dans la mouvance très à la mode actuellement d'écolo – bio et tout ça ! » « mais pour ma part, cela n'a rien à voir avec un effet de mode, on est très branché écolo depuis qu'on très longtemps, depuis le début des années 80 on est inscrit là-dedans »*

*« On s'est donné des règles de vie depuis des dizaines d'années qu'on a essayé de transmettre à nos enfants, et je crois que ça a marché. Aujourd'hui, ma fille est institutrice à Augan, près de Ploërmel, et tient en tant que bénévole une épicerie bio-éco à Augan, avec un café très sympa à côté, je vous encourage à y aller si vous avez l'occasion de passer par là ! Quant à ma fille cadette qui habite Caen, elle est très active dans le mouvement économie sociale et solidaire »*

**La sensibilité écologique du ménage se traduit par une gestion raisonnée et économe des sources d'énergie au sens large, mais aussi des choix de consommation en faveur de la production locale, du commerce équitable et biologique.** *« Je suis de ceux qui place la planète avant l'Homme » « même si je reconnais qu'on a tous nos contradictions, on essaie de faire au mieux ! »*

#### ↳ Limitier les déplacements en voiture / Privilégier au maximum les déplacements doux

- Un ménage qui connaît le nombre de kilomètres qu'il réalise chaque année en voiture, se positionnant en-deçà de la moyenne française *« On limite au maximum nos trajets, on essaie de regrouper nos déplacements si l'on prend la voiture » « globalement, la voiture sort peu. D'ailleurs, quand on était à Strasbourg, on avait une moyenne kilométrique annuelle nettement inférieure à la moyenne française. La voiture sortait vraiment très rarement du garage ; ma femme et moi allions au travail à*

*vélo, nos filles prenaient soit le vélo, allaient à pied ou en bus. Sur Le Rheu, on roule plus, c'est certain... »*

- Les déplacements automobiles constamment interrogés : peut-on s'en passer ? si non, peut-on faire du co-voiturage ? « *Par exemple, je trouve cette anecdote significative : l'autre jour, alors qu'on était à Augan voir ma fille, on s'est pris la tête plus d'un quart d'heure pour savoir comment on pouvait à 4 rentrer ensemble dans une seule voiture, sachant que je devais prendre la voiture à 5h le matin, que ma fille avait une soirée et allait rentrer tard dans la nuit, que l'autre personne avait un RV sur Rennes... Bref, une prise de tête que l'on ne retrouve pas dans toutes les familles, je crois ! Chez nous, c'est du classique ! D'ailleurs, ce jour-là, ma fille s'est exclamée : non, mais sans blague, on est complètement barré dans cette famille ! Vous croyez qu'il y a beaucoup de familles comme nous qui se prennent la tête pendant plus d'un quart d'heure pour ne pas prendre 2 voitures ?! Chez les autres, on arrive tous en voiture, et on repart tous en voiture sans se poser de questions ! »*

#### ↪ **Réduire les consommations d'énergie à la maison**

- Mise en place d'un poêle à bois
- Limiter le chauffage au fioul / Privilégier le chauffage bois « *par exemple, je suis tout seul cette semaine, je ne mets pas mon chauffage fioul, je mets un gros pull et fais fonctionner le poêle à bois » « ce comportement n'a rien à voir avec un souci d'économie financière, maintenant que les filles sont parties, on est très à l'aise, ce n'est pas ce qui me motive »*
- Des contradictions néanmoins pointées par Monsieur : comment limiter les dépenses énergétiques dans une maison de 150 m<sup>2</sup>, trop grande pour 2 personnes (les enfants étant partis) ? Une réponse apportée : la location de l'étage à des étudiants « *par contre, et bien, on est plein de contradictions ... La maison fait 150 m<sup>2</sup>, ce qui est énorme sachant que les filles sont parties, et qu'en plus ma femme est la moitié du temps sur Caen ! Par contre, quand même, pour ne pas laisser la maison trop vide, et pouvoir aussi payer l'appart de ma femme à Caen, on a pris des locataires là-haut, 2 étudiants »*
- Monsieur connaît exactement ses consommations énergétiques annuelles, son objectif étant de réduire au maximum ses dépenses (chauffage fioul, électricité, gaz)

#### ↪ **Mode de consommation : favoriser les filières locales et biologiques, limiter les déchets à la source**

- « *En priorité tout ce qui est bio et local » « et avec un emballage simple, voire pas d'emballage du tout »*
- « *on fait depuis très longtemps notre compost et bien-sûr on trie nos déchets, mais l'idée pour nous étant d'agir à la source, en réduisant le volume de déchets »*

### **L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation**

---

**MONSIEUR : usage de la voiture s'il fait nuit le matin ; usage du vélo s'il fait jour le matin (au regard de ses horaires de travail très matinaux)**

Monsieur travaille depuis 2001 à St-Jacques de la Lande et Madame depuis 2 ans sur Caen. A leur emménagement sur Le Rheu, leurs filles habitaient toujours avec eux – Elles ont aujourd'hui emménagé sur une autre commune (l'une à proximité de Ploërmel et l'autre à Caen).

Le ménage ne dispose plus que d'une seule voiture, pour des raisons idéologiques exclusivement, aucune contrainte financière ne venant selon Monsieur justifier ce choix « nous sommes à l'aise, ce n'est pas du tout une question d'argent ». C'est Monsieur qui a gardé la voiture pour se rendre à son travail lorsqu'il commence très tôt. Madame, travaillant sur Caen en semaine, se rend en train ou en co-voiturage à Caen puis se déplace à pied ou à vélo pour ses déplacements quotidiens (travail, courses, loisirs...). Monsieur se rend ainsi régulièrement à Caen, lors de ses jours de repos et une grande partie des week-ends. Monsieur possède chez lui au Rheu 2 vélos, et à Caen également 2 vélos :

- ↳ Au Rheu : 1 vélo pour la course et 1 vélo pour la ville
- ↳ A Caen : 1 vélo pour la course et 1 vélo pour la ville

Le ménage habitait auparavant dans une commune périphérique de Strasbourg, et utilisait très régulièrement le vélo, que ce soient Madame, Monsieur mais aussi leurs deux filles. Les déplacements vélos y sont jugés plus sécurisés qu'au Rheu, facilités par des aménagements à la fois plus développés et mieux adaptés aux cyclistes. En outre, le relief plat de la région constitue un paramètre favorable à l'usage du vélo.

**→ Trajet Domicile-Travail : le mode de déplacement choisi est fonction du lever du soleil**

Les horaires de travail de Monsieur varient le matin entre 5h315 et 7h45. Lorsque celui-ci commence sa journée à 5h15 / 5h30 à St-Jacques, il ne prend généralement pas son vélo (nuit, manque d'éclairage sur le trajet, absence de sécurité), mais privilégie, « par défaut » déclare-t-il, sa voiture. En revanche, lorsqu'il commence plus tard, à 7h45, il prendra systématiquement son vélo pour se rendre à son lieu de travail, dès lors que le soleil est levé (période printanière et estivale).

*« Je commence le travail très tôt. Une fois sur deux, je pars à 5h15 / 5h30 de chez moi. Faire 12 km de vélo en pleine nuit, sachant que les transversales pour aller jusqu'à St-Jacques sont dangereuses à vélo... je ne le fais pas, c'est vrai... Par contre, l'été, un matin sur deux, je vais systématiquement à vélo au travail, quand je commence à 7h45 et qu'il fait jour »*

*« Je mets une trentaine de minutes Le Rheu – St-Jacques à vélo. Pareil au retour »*

**→ L'itinéraire emprunté à vélo pour se rendre à son travail (Le Rheu-St-Jacques) est jugé dangereux, pouvant selon Monsieur freiner singulièrement le choix vers l'alternativité.**

*« La pluie, ça ne me dérange pas. C'est rare vous savez qu'il pleuve au moment précis où vous êtes à vélo. Dans les faits, en dépit de ce qu'on peut croire, il ne pleut pas si souvent que ça ici ! »*

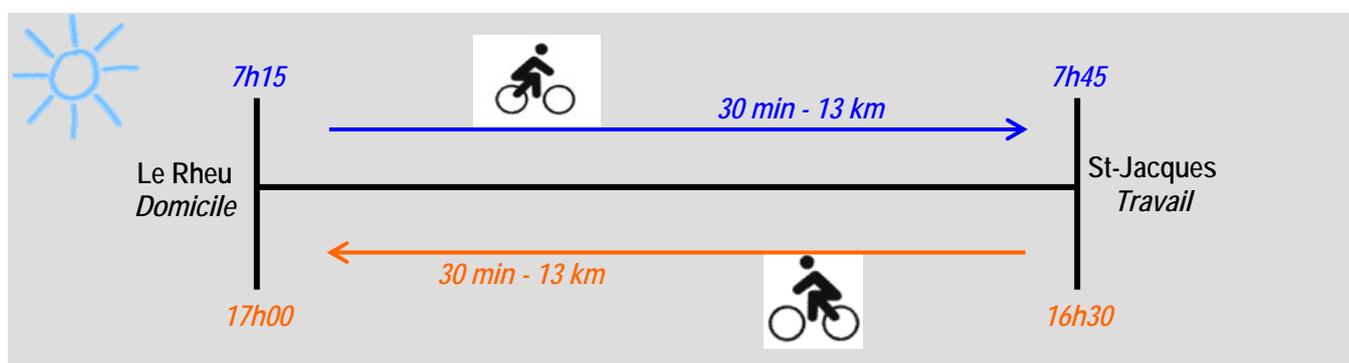
« Que ce soit par Moigné, ou par le nord en passant par les étangs d'Apigné, la zone La Haie des Cognets derrière Chronopost, le problème de cet itinéraire c'est qu'il est dangereux »

« Moi qui roule depuis très longtemps et souvent, j'en fait mon affaire, mais je comprends vraiment que beaucoup de gens soient réticents à prendre leur vélo, vu ces conditions défavorables »

« ce sont les véhicules qui me gênent le plus finalement à vélo. Il y a deux types d'utilisateurs automobilistes qui me font peur, envers lesquels je suis plus vigilant, ce sont les petites camionnettes d'entreprises et de commerçants, et les livreurs. Les routiers, je sais qu'ils sont clairs, c'est leur métier »

« Mes voisins en face de chez moi ne vont pas à vélo à l'école, ils ont peur pour leur enfant de 8 ans »

### Pratique du vélo (si lumière naturelle)



### → Une pratique du territoire rheusois réalisée à vélo : un mode de déplacement sur les courts trajets plus efficace que la voiture

« On va au Casino du Rheu. D'ici, c'est pas difficile à vélo, on le prend systématiquement. Pareil pour aller chercher le pain. Toujours le vélo. Ce ne me viendrait pas à l'esprit de prendre ma voiture ! J'aurais honte de prendre ma voiture, même, franchement ! » « En plus, c'est plus compliqué de prendre sa voiture, la sortir du garage, et après trouver à se garer... A vélo, c'est bien plus rapide ! »

### → Le vélo : un mode de déplacement simple et écologique, synonyme de liberté et de bien-être

« Le vélo, pour moi, c'est une simplicité dans les déplacements, et en plus ça fait faire du sport. C'est la liberté ! » « Comme en plus j'ai du mal à faire du sport pour faire du sport, gratuitement, pour moi, le vélo c'est un moyen d'allier l'utile à la santé »

### → Le vélo : un mode de déplacement habituel pour Monsieur, depuis son plus jeune âge

« Quand j'étais gamin, j'allais à vélo tous les jours au lycée » « En fait, depuis je suis ado, je fais du vélo. Depuis, je n'ai jamais arrêté »

*« J'ai débuté ma carrière à Beauvais, on habitait à 3 km du travail, j'avais la chance de tout pouvoir faire à vélo » « Puis, je suis allé à la Réunion pour le travail. Là aussi, tout à vélo » « Et avant de venir sur Le Rheu, nous étions à Strasbourg, où pour le vélo, c'est fantastique ! On habitait en périphérie aussi de Strasbourg, au niveau déplacement, c'était un bonheur ! Il y a un vrai maillage sur cette ville et tout autour, avec beaucoup de pistes cyclables. Il y avait de vraies bretelles spécifiques pour les vélos, alors qu'ici, on se retrouve à devoir contourner des grands axes routiers... Et à Strasbourg, c'est plat, c'est l'avantage ! Sur Rennes, ce n'est pas le cas »*

**MADAME : lorsqu'elle travaillait sur Rennes → usage de la voiture, du vélo et du bus ; travaillant à Caen (domiciliée en semaine sur Caen) → usage du vélo (pas de voiture)**

Avant d'aller travailler sur Caen (en 2009), Madame travaillait à l'AFPA – à l'entrée de la ZI Sud-Est à Rennes. Elle se rendait à son travail soit en voiture, en bus ou encore à vélo « elle n'avait pas de système fixe. Elle prenait parfois la voiture le matin, mettait son vélo dans le coffre et rentrait à vélo ; prenait le bus le lendemain, revenait le soir en voiture... » « c'était de la pluri-mobilité ! »

Depuis que Madame travaille sur Caen (et est domiciliée dans le centre-ville de Caen en semaine), elle utilise uniquement son vélo, à la fois pour ses trajets domicile-travail mais aussi ses courses et ses loisirs. Elle ne dispose en outre pas de voiture sur place (la voiture du ménage étant restée au Rheu, Monsieur en ayant usage lorsqu'il commence très tôt le matin).

*« Sur Caen, elle est à un quart d'heure à pied de son lieu de travail, donc il n'y a pas de problème. Et pour aller à Caen, elle fait du co-voiturage, ou prend le train... »*

**FAMILLE : la pratique du vélo sur les temps libres**

*« Pendant les vacances, avec ma femme, on a fait une grande virée à vélo d'ici à Roscoff, en passant sur une ancienne voie ferrée réaménagée, c'était super, et on a fait le retour en train depuis Morlaix. On a fait aussi la Réunion à vélo »*

**Les avantages repérés (au-delà de l'intérêt écologique largement souligné par Monsieur)**

↳ La pratique du vélo pour se rendre au travail → de l'exemplarité à l'effet d'entraînement vis-à-vis des collègues

*« Le fait d'aller au travail à vélo, c'est vraiment positif. J'ai remarqué qu'il y a un véritable effet d'entraînement au travail, avec les collègues. » « Au début des années 90, j'étais le seul à venir au travail à vélo (à Strasbourg), et au fur et à mesure, certains s'y sont mis, un, puis deux ! On avait des locaux tout neufs sans abri vélo ; il a été conçu après coup. » « Depuis 2000, que je travaille sur Rennes, et bien c'est pareil. Au début, j'étais tout seul à venir au travail à vélo. Maintenant, tout le monde de mon service vient à vélo, ce qui représente 5 personnes ! Bien-sûr, pas lorsque les personnes commencent très tôt ou finissent trop tard, et certains seulement sur la période printemps-été, mais on peut quand même dire que ça a fait boule de neige ! »*

👉 Le vélo → le mode de déplacement le plus économique après la marche à pied

« un vélo, ça ne demande pas d'entretien ou très peu. C'est un argument économique de taille par rapport à une voiture ! J'avais fait il y a quelque temps le calcul du coût global d'une voiture, en prenant en compte l'essence, mais aussi les pneus, l'entretien, la décote du véhicule..., et encore sans compte les frais d'emprunts s'il y en a ni l'assurance, et bien, l'essence ne représentait qu'un tiers du coût global ! »

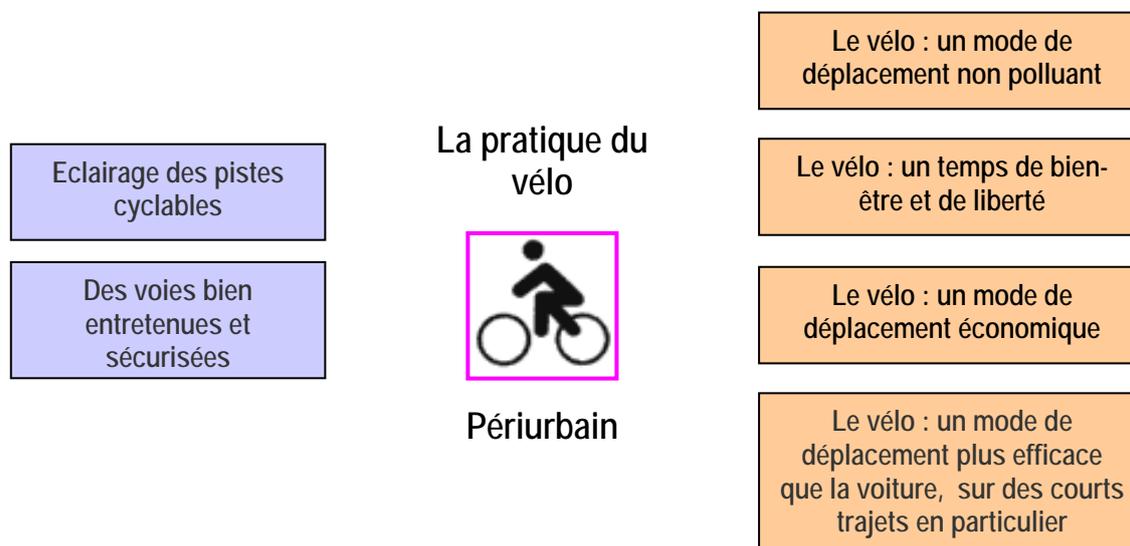
👉 Des exigences de sécurité (port du casque, du gilet)... peu suivies, venant en dissonance avec l'esprit de liberté recherché dans la pratique du vélo

« Le gilet, le casque, les gants... c'est vrai que tout ça m'agacent un peu. Je mets le casque une fois sur deux, je crois que c'est une question de génération ! et je trouve ça vraiment encombrant quand on se gare, je ne sais pas où mettre ce casque ! Par contre, je mets systématiquement, et même le jour, le gilet jaune, depuis plusieurs années maintenant. Et bien-sûr, systématiquement ma lumière. Gilet et lumière pour moi sont deux ustensiles indispensables pour faire du vélo en toute sécurité. Pour le reste... »

**Le vélo : un mode de déplacement simple et écologique, synonyme de liberté et de bien-être**

*Des conditions de réussite...*

*... aux avantages repérés*



**L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain**

**La réflexion menée par la commune sur les Déplacements Vélo / Quelques préconisations en matière d'aménagement**

Monsieur s'est investi au tout début de la réflexion, ayant participé à l'élaboration du diagnostic et la définition des enjeux sur la commune du Rheu.

*« J'avais rencontré Monsieur X pendant la période électorale et on avait parlé vélo comme ça, puis on s'était réuni pour faire un état de nos réflexions sur la question, voir les enjeux pour la commune... »*

Monsieur avait dans ce cadre pris de nombreuses photos sur la commune du Rheu, pour repérer en priorité les endroits qui posaient problèmes, alimentant ainsi le diagnostic .

*« par exemple, du côté du Casino, il y a une piste cyclable qui s'évanouit brutalement, elle ne continue pas, il y a une vraie rupture. Sinon, au niveau du Relais Fleuri, il y a un trottoir à sauter »*

Pour des raisons personnelles, Monsieur n'a plus participé aux réunions de la commission après cette phase diagnostic. *« Depuis 2 ans maintenant, je ne participe plus à la commission Plan Déplacements Vélo, depuis que ma femme est allée travailler sur Caen en fait. Je fais la navette entre ici et Caen, je n'ai plus beaucoup de temps »*

Il reste malgré tout très intéressé par la démarche, et surtout par les conclusions et la concrétisation des priorités énoncées et validées collectivement.

*« Aujourd'hui, je ne vois pas grand-chose de fait au niveau aménagement, depuis la commission Plan Vélo »*

Selon Monsieur, la recette de la « bonne piste cyclable » est composée des ingrédients suivants :

- **Matériau** : *« Au niveau matériau, il faut éviter le revêtement trop lisse, mais de toute façon, ce type de revêtement est rare ici »*
- **Aménagement des carrefours** : *« le plus gênant à vélo, c'est le passage des carrefours, tout est fait pour la voiture. A moins de faire des mètres en plus, on prend des virages serrés, c'est parfois dangereux, et ça demande beaucoup d'efforts » « La priorité dans les aménagements reste à la voiture »*
- **Signalétique – Code de la route** *« à vélo, il est vrai qu'on prend quelques libertés. Mais ça fait 40 ans que je me déplace à vélo et je n'ai jamais eu aucun souci. Pourtant, j'ai fait des milliers de km, que ce soit pour le travail, les loisirs, les courses, ou encore pendant les vacances »*
- **Pas de nécessité selon Monsieur d'aménager des abris deux-roues** : *« moi, je n'en ai pas besoin. Je mets mon vélo partout, et ça m'arrange bien comme ça ! Si l'on aménage des parcs à vélo, j'imagine qu'après on ne pourra plus mettre son vélo partout, du coup on perdrait un des gros avantages du vélo ! »*

### Promouvoir l'altermobilité et l'éco-citoyenneté à l'échelle métropolitaine

- **Avoir une réflexion plus globale à l'échelle de Rennes Métropole** pour le vélo *« pour éviter les effets de rupture si souvent déplorés lors des déplacements vélo »*
- **Prendre systématiquement en compte la question de l'altermobilité dans les nouvelles opérations** (habitat, zones d'activités ou commerciales, travaux de restructuration, travaux de voirie...). *« c'est difficile de modifier l'existant, c'est un fait. Mais il faut vraiment que dans tous nouveaux projets, dans tous travaux, on pense déplacements doux »*
- **Promouvoir les comportements économes en énergie** *« je suis très pessimiste par rapport au problème d'énergie, sans doute plus que la moyenne ! Je crois*

*vraiment que dans peu de temps, les ressources se feront rares et seront très chères ! Il faut agir dès à présent, sans doute est-il déjà trop rare d'ailleurs ! »*

### **Donner envie de faire du vélo à tous publics, y compris aux jeunes**

#### **Le regard négatif de certains jeunes porté sur le vélo**

*« A Caen, j'entends des fois des éclats de rire quand je passe à vélo. Il faut dire que je dois avoir l'air parfois d'un clochard, je ne prête pas beaucoup d'attention à ma tenue vestimentaire, et avec mon vieux vélo, ça peut peut-être faire rire ! Ce sont généralement des jeunes filles âgées de 16-17 ans qui se mettent à ricaner ! »*

#### **L'effet mode, un élément incontournable chez les adolescents, selon Monsieur**

*« Lorsque mes filles étaient à Strasbourg, elles étaient ados, et il fallait absolument leur acheter un VTT, à l'époque c'était la mode des VTT, et c'était complètement stupide, parce qu'elles n'étaient absolument pas dans des terrains boueux, des chemins de forêt ni rien ! Non, pourtant elles faisaient de la ville, donc en plus c'était plus lourd comme vélo... Mais la mode était plus forte que tous ces arguments réunis ! C'était un problème d'image à l'époque, on a fini par céder...»*

#### **Les démarches de sensibilisation en faveur du vélo doivent viser tous les publics**

*« On ne peut pas pousser les gens à faire du vélo ! Il faut viser tous les publics »*

### **3.7 Des pratiques inscrites dans le cadre d'engagements politiques.**

Entretien mené auprès de Madame
<b>Commune de résidence :</b> Le Rheu
<b>Ancienneté résidentielle :</b> 3 ans
<b>Composition familiale :</b> couple âgé de 53 et 63 ans
<b>Activité professionnelle :</b> Madame est retraitée (ancienne assistante sociale) et Monsieur est en activité (CHU de Rennes Pontchaillou, en tant qu'infirmier)

#### **Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?**

Couple ayant emménagé au Rheu depuis 3 ans, au début de la retraite de Mme. Madame connaissait déjà fort bien la commune, pour y avoir travaillé pendant des années.

#### **Un choix résidentiel qui s'est opéré en 2007 selon les critères suivants :**

- Choix de la **première couronne** périurbaine, alliant la qualité de vie du rural (cadre paysager, verdure, réseau de connaissance à une échelle « humaine »...) et les avantages de l'urbain (offre de services, proximité de la ville-centre) « On a recherché tous les deux un logement en périphérie de Rennes ou sur Rennes, à l'époque on n'était pas encore bien fixé. Finalement, notre premier choix s'était tourné vers Betton, mais c'était excentré et il y a une énorme côte pour y aller.

*On voulait quelque chose sur le long terme, cela posait des problèmes d'accessibilité pour plus tard, lorsqu'on vieillirait. Donc notre second choix s'est tourné vers Le Rheu, sur un nouveau programme mis en place par l'architecte-conseil de la commune du Rheu. Aujourd'hui, on a un rez-de-chaussée avec jardin, dans le quartier de la Uberdière, à 500 mètres du bourg. »*

- **Opportunité immobilière** : choix d'un appartement neuf en rez-de-jardin (accessibilité PMR), situé au Rheu, commun que Madame connaissait déjà dans le cadre de l'exercice de sa profession. *« Depuis 3,5 ans, je suis à la retraite et habite Le Rheu. Je connais très bien le Rheu, parce que j'y étais assistante sociale à l'époque. Mais tant que j'exerçais là-bas, je ne voulais pas y habiter pour ne pas mélanger les genres. »*
- **Desserte en transport en commun** : critère essentiel, Monsieur se rendant à son travail sur Rennes exclusivement en bus et à vélo. *« Mon compagnon a un logement de fonction sur Rennes, il travaille à Pontchaillou en tant qu'infirmier. Il a encore plusieurs années à faire avant la retraite » « Le choix de la commune du Rheu a aussi été dicté par la présence du bus. On prend le 76 express du Rheu pour aller à Villejean Université. Mon compagnon se déplace exclusivement avec le 76 pour se rendre à son travail, sauf pendant les vacances parce qu'il n'y en a pas. Dans ce cas-là, il prend le 54. »*

Le couple possède 2 voitures. Dans un souci écologique, le ménage utilise au maximum les modes de déplacements alternatifs à la voiture : bus, métro sur Rennes, vélo ou encore marche à pied. *« On a chacun notre voiture, mais on prend au maximum le bus, le métro, le vélo »*

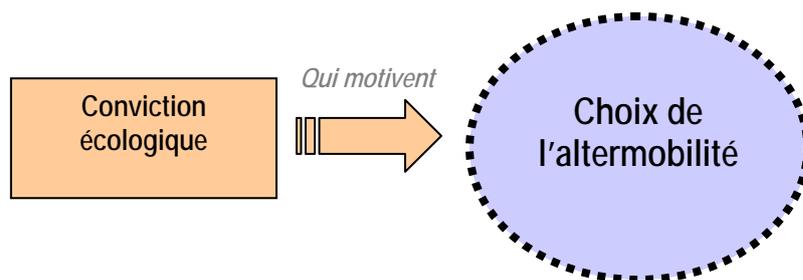
Madame vote « Verts » depuis des années, et s'implique activement au sein de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre, en Ille et Vilaine. **Le choix du vélo s'inscrit donc « naturellement » dans ses inspirations écologiques**, en tant que **mode de déplacement utile**.

*« Je suis une pure écolo, je vote Vert depuis des années » « Pour moi, le vélo, c'est dans la même logique que faire des économies d'eau, d'énergie, moins utiliser son sèche-linge, je trie mes déchets depuis des années, je vais à la Coop Bio depuis des années aussi... »*

*« Pour moi, le vélo n'est pas du tout un loisir, c'est un moyen de déplacement utile. Mon loisir, c'est la randonnée pédestre »\**

*« J'ai 2 vélos : un que je laisse sur Rennes, dans le logement de fonction de mon compagnon, et un qui est au Rheu » « Pour chacun, j'ai des sacoches, mon gilet jaune... » « j'ai même investi dans un pull spécifique pour cycliste, bien chaud et anti-transpirant, et un casque. Je suis équipée ! »*

➔ **Le vélo, un mode de déplacement utile, respectueux de l'environnement**



## L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation

---

### MADAME

#### Ses déplacements Le Rheu / Rennes :

Les trajets Le Rheu / Rennes sont fréquents pour Madame, inscrits le plus souvent dans le cadre de ses engagements associatifs. Elle se rend généralement en voiture jusqu'au parking-relais de Villejean-Kennedy puis prend le métro ou le bus, et se rend à pied.

*« Aujourd'hui, par exemple, je suis venue en bus et en métro. Sinon, j'ai tout fait à pied. »*  
*« J'évite de prendre ma voiture dans Rennes, de toute façon, c'est tellement galère » « ce que j'ai tendance à faire, c'est me garer au parking relais de Kennedy et de prendre le métro pour filer en ville »*

*« Je fais mes courses à Bio Coop, avec mon caddie, je prends le bus du Rheu pour descendre à La Touche, puis je prends le n°2 pour aller vers Grand Quartier »*

Occasionnellement cependant, elle utilise son vélo pour se rendre sur Rennes depuis chez elle, notamment en période estivale. L'itinéraire à vélo Le Rheu / Rennes est jugé globalement de bonne qualité, mais des lacunes sont déplorées sur certaines sections (au niveau de la Barberais au Rheu et sur la route de Rennes, au niveau de la zone de Lorient...). Des **efforts en matière d'aménagement** restent ainsi selon elle à faire **pour inciter les particuliers à prendre leur vélo, en toute sécurité.**

*« Quand je vais à Rennes à vélo, je prends la RD 68. Sur la piste cyclable, c'est parfois compliqué quand il y a des piétons. La vitesse de déplacement n'est pas du tout la même, évidemment. Et vers 17h30, il peut y avoir pas mal de personnes à pied, parfois qui prennent toute la place. Les piétons vont là parce qu'il n'y a pas de trottoir »*

*« Au niveau de la Barberais, il n'y a aucun aménagement pour le vélo »*

*« Rue de Rennes, sur la piste cyclable, il y a des arbres avec leurs racines qui déforment la chaussée »*

*« Il y a souvent des trottoirs à monter, et à vélo, c'est un vrai fléau, soit on manque de tomber ou de faire exploser son pneu, soit on descend de son vélo pour monter le trottoir et après on redémarre ce qui demande un effort physique et engendre une perte de temps ! »*

*« à vélo, je prends la piste cyclable route de Lorient, le problème c'est le bruit sinon elle est bien aménagée ça va » « Je prends rue du Manoir de Sévigné vers les bords de la Vilaine, jusqu'au Pont Schuman. Là, le problème c'est qu'il y a une forte côte. Il y a toute*

*une partie au bord de la Vilaine qui est interdite aux vélos parce qu'elle est très étroite, mais dans les faits il m'arrive quand même de la prendre, c'est très agréable. »*  
*« A vélo, je prends toujours l'itinéraire le moins dangereux. Entre Le Rheu et Vezin, il y a un gros souci. Entre Monvoisin et la sortie de Vezin, il y a absolument rien ! »*  
*« Ca me gêne beaucoup d'avoir du bitume sur les pistes... En tant que randonneuse, je ne jure que par le sable ! »*  
*« Pour pouvoir combiner piétons et vélos, il faut avoir des chaussées plus larges »*  
*« Je ne vais jamais à vélo dans le centre-ville de Rennes après une manif, ou le vendredi matin ou le week-end, parce qu'avec les fêtes, les animations, les manifs... il y a plein de débris de verre partout, on ne peut pas rouler »*

Ses déplacements sur la commune du Rheu : à pied ou à vélo

**Au sein de la commune du Rheu, Madame ne se déplace jamais en voiture**, mais le plus souvent à pied, ou encore à vélo : pour faire ses courses, se rendre à ses activités de loisirs. Si les déplacements à vélo lui semblent globalement faciles et sécurisés sur la commune, des aménagements restent à réaliser en faveur du stationnement des vélos, à proximité des équipements publics en particulier.

*« Mes courses, je l'ai fait soit à pied - le plus souvent d'ailleurs, soit à vélo »*  
*« J'ai aussi des activités au Rheu, un cour de gym deux fois par semaine : j'y vais généralement à vélo, mais si le temps est trop dégueulasse, j'y vais à pied mais dans ces cas-là c'est beaucoup plus long pour moi, je mets 25 minutes à pied »*

*« Ce n'est pas compliqué de circuler à vélo ou à pied sur la commune du Rheu, c'est d'abord une question de volonté ! Ceux qui se cachent derrière des problèmes d'aménagement me font un peu sourire ! »*  
*« Quand je vais à Casino faire mes courses, je vais à vélo »*  
*« Par contre, niveau aménagement, il y a en effet des choses qui avancent doucement »*  
*« Il y a parfois des liaisons douces très bien aménagées sur la Rheu, des bateaux bien pensés, et d'autres beaucoup moins, avec des pentes trop fortes, où l'on rattrape les niveaux... »* « il faudrait des surveillants de travaux pour bien concevoir les aménagements, pour les piétons, les cyclistes, les piétons avec leurs caddies ou avec leur poussette » « Le problème, c'est que tous ces aménagements sont faits en régie »  
*« Allée des Landes et allée des Saules, c'est galère. Ce n'est toujours pas aménagé »*

Ses déplacements en-dehors de Rennes : **en voiture** le plus souvent, parfois en train

*« Le bus, c'est très bien, mais après, si je dois aller ailleurs en-dehors de Rennes, ça me complique l'existence, voire c'est impossible. Or avec mes responsabilités de présidente (Fédération Française Randonnée), je suis amenée à me déplacer énormément, sur les sentiers de randonnées, chemins de forêts... faire du repérage »* « j'ai de fortes contraintes liées à mon activité associative, je vais aux quatre coins du département »  
*« Dès que je peux, je prends le train, par exemple l'autre fois j'ai pris le train pour aller en réunion à Redon »*

Ainsi, Madame n'envisage pas de se séparer de sa voiture, en raison de son investissement associatif en particulier.

« On ne peut se séparer de la voiture, je ne vois pas ça possible... Avec mes activités associatives de mon côté, ce n'est pas possible ! »

### **MONSIEUR : des trajets domicile-travail Le Rheu / Rennes en bus puis à pied ou à vélo**

Monsieur prend systématiquement le bus pour se rendre sur Rennes (n°76), puis rejoint à pied son travail (logement de fonction / travail : 10 minutes à pied). Monsieur reste sur Rennes dans la semaine, bénéficiant d'un logement de fonction à proximité de son travail.

La pratique du vélo : un mode de déplacements utile

*Des conditions de réussite...*

*... aux avantages repérés*

Des voies bien entretenues et sécurisées

La présence d'abris-vélo couverts pour stationner

La pratique du  
vélo



Le vélo : un mode de déplacement respectueux de l'environnement

Le vélo : un mode de déplacement utile, pratique sur les courts trajets

Périurbain / Ville-Centre

### **L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain**

**La réflexion menée sur Le Rheu par la Commission Plan Déplacements Vélos : un projet ambitieux ; collectivement élaboré, mais sans résultat concret sur la commune selon Madame**

Selon Madame, **les priorités définies dans le plan Déplacements Vélos n'ont pas fait l'objet d'une traduction en terme d'aménagement**. Les choix opérés par la commune ont porté sur les liaisons intercommunales qui n'apparaissent pas comme une priorité pour les habitants associés à la démarche.

« J'ai l'impression qu'on avait fait tout un projet, et qu'on se retrouve avec un projet Rennes Métropole. Tout le pognon a été mis pour les liaisons intercommunales ! » « Les impôts locaux ont beaucoup augmenté. La taxe d'habitation et la taxe foncière, ça nous coûte 2000€ par an. Ca a flambé ! »

Pour autant, **quelques aménagements récents** sont pointés par Madame, et **appréciés pour leur qualité**, notamment le revêtement sablé de pistes existantes en remplacement du gravillon jugé peu agréable et dangereux.

*« Il y a des pistes sablées depuis un an – avant c'était du gravillon donc très dangereux – pour rejoindre le centre-bourg du Rheu, depuis la maison » « Pareil, autour du collège, maintenant, c'est sablé aussi. Ils ont fait des efforts, en lien avec le travail qu'on a pu mener dans la commission plan déplacements vélo »*

*« Le gravillon, ce n'est pas plaisant du tout, que ce soit à vélo, mais aussi en caddies ou avec la poussette. Ce n'est pas seulement pour le vélo »*

*L'altermobilité doit s'inscrire plus avant dans les modes de faire des collectivités locales (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre)*

**L'intégration des différents modes de déplacement dans l'aménagement local et la conception d'équipements publics** n'apparaît pas selon elle encore effective, s'appuyant notamment sur l'exemple de la nouvelle salle de sports au Rheu dépourvue d'un abri deux roues au moment de sa livraison.

*« Il existe un abri vélo au niveau des landes d'Apigné, à côté de l'abri bus, mais apparemment il ne sert jamais, en tous cas, je le vois toujours vide » « Ils devraient plutôt le déplacer au niveau de la salle de Brocéliande, c'est sûr que là, un abri vélo est indispensable »*

*« Pareil, il y a une nouvelle salle de sports ouverte depuis un an, et on n'a pas pensé à mettre un abri pour les vélos juste à côté ! Après demande, ils en ont mis un mais ça empiétait sur le passage. Depuis, ils l'ont enfin déplacé sur l'herbe. Mais ce n'est pas un abri vélo, c'est simplement un système d'attache pour les vélos. Il y a certaines dames qui mettent un plastique sur leur selle pour qu'elles soient au sec quand elles rentrent du cour de gym » « L'été, il y a bien 5 ou 6 vélos »*

*« C'est quand même un comble qu'on ait une nouvelle salle de sports sans abri vélo, d'autant que la commission plan déplacement vélo était déjà là ! » « on pense à mettre des fleurs, de la belle pelouse, de la lumière, mais pas un abri pour le vélo ! » « J'ai l'impression que la commune n'a pas intégré dans ses nouvelles opérations la question du vélo. Et quand ils aménagent, il y a des aberrations ! »*

*L'altermobilité : vers la mise en place de contraintes réglementaires ?*

Pour Madame, **le développement de l'altermobilité ne saurait se développer sans contraintes réglementaires**, imposant aux collectivités locales de donner une réelle place aux modes doux.

*« Vous savez, c'est comme dans tout, les choses ne se feront pas naturellement, mais par contraintes réglementaires ! Il faut que les plans déplacements doux deviennent obligatoires dans toutes les communes, c'est tout, que ce soient de vrais dispositifs » « Comme le Grenelle de l'Environnement, comme les zones Natura 2000, les ZNIEFF... »*

*« Vous savez, le plan Vélo sur le Rheu, c'est du bidouillage, il n'y a pas de continuité. Il n'y a jamais eu de la part de Rennes Métropole un vrai Plan Vélo, avec un vrai maillage, une vision globale »*

***Quelques remarques concernant les aménagements rennais (la place du vélo sur Rennes, la question des parking-relais fermés la nuit et le dimanche...)***

*« Je n'ai jamais été pro – métro sur Rennes. J'avais l'espoir, comme cela s'est fait sur Bordeaux d'ailleurs, que la mise en place d'un tramway à Rennes aurait pu se coupler avec une réflexion sur le circuit vélo. Or, le métro a été choisi, et pas grand chose ne s'est fait pour le vélo... »*

*« Le vélo Star est me semble-t-il plus utilisé qu'avant. On en voit de plus en plus, c'est une avancée »*

*« Il y a quelque chose qui m'énerve beaucoup : ce sont les parkings-relais fermés le dimanche. C'est un véritable scandale !! Il faut pouvoir se garer, y compris le dimanche. Qu'est-ce que ça veut dire ? Les habitants des communes périphériques ne peuvent-ils pas venir sur Rennes le dimanche, en se garant au parking relais ? Le métro fonctionne le dimanche pourtant ! » « Et parallèlement, on a des parkings 10 fois trop petits, comme par exemple sur La Poterie, ou sur Fréville. A partir de 9h, vous ne pouvez pas trouver de place disponible, tout est plein ! Le mieux finalement, c'est encore Kennedy »*

### 3.8 Entre esthétique et contrainte : l'ajustement des pratiques.

Entretien mené auprès de Monsieur et de Madame

**Commune de résidence :** Le Rheu

**Ancienneté résidentielle :** 7 ans

**Composition familiale :** couple âgé de 45 ans avec 3 enfants (8, 15 et 17 ans)

**Activité professionnelle :** tous deux en activité (travaillent au CHU Rennes Pontchaillou)

#### Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?

Famille composée d'un couple bi-actif d'une quarantaine d'années et 3 enfants âgés de 8 ans, 15 et 17 ans, domiciliée depuis 7 ans au Rheu, dans un lotissement proche du centre-bourg.

La famille était auparavant sur Vezin le Coquet, en appartement. *« c'était devenu trop petit sur Vezin, avec notre troisième fille » « avant, on habitait Vezin, il y avait une piste cyclable tout du long, c'était très pratique »*

#### Un choix résidentiel qui s'est opéré en 2003 selon les critères suivants :

- Souhait d'acquérir une maison suffisamment grande pour 5 personnes disposant d'un jardin *« On ne voulait pas faire construire » « Pour nous, venir habiter ici, au Rheu, c'était un bon compromis. On a 1000 m<sup>2</sup> de terrain, les enfants sont autonomes » « On a décidé d'acquérir la seule maison qu'on ait visitée sur Le Rheu »*
- Volonté de rester en **première couronne** périphérique rennaise, dans un **rayon maximal de 10 km** par rapport à la ville-centre, **afin de pouvoir se rendre à vélo au travail** (pour Monsieur). *« Pour nous, Le Rheu, c'était le maximum par rapport à Rennes » « Parce qu'au-delà, je savais (Monsieur) que ce serait difficile à vélo, tous les jours » « en plus, sur Le Rheu, il y a tout, le collège, les loisirs, le club de foot, le lycée... »*
- Choix d'une commune dotée d'une offre de services et d'équipements de proximité suffisante et accessible aux enfants : autonomie des enfants dans leurs déplacements au sein de la commune du Rheu ; offre en équipements scolaires et activités de loisirs sur la commune de résidence *« les enfants peuvent être autonomes, ici, et ça, c'était très important pour nous » « et puis il y a les transports en commun » « le grand a fait sa seconde ici, au lycée agricole du Rheu, puis depuis cette année, il est en 1<sup>ère</sup>, il est au lycée Victor et Helen Basch. Il voulait sortir du Rheu. On trouvait ça dommage, en plus, il a des horaires du coup qui sont très denses... mais bon, c'était son choix » « le second, on l'incitera à rester au Rheu. A la rentrée prochaine, il ira en seconde »*
- Choix d'une **commune desservie en bus** (liaison Le Rheu-Rennes) : autonomie des enfants dans leurs déplacements vers Rennes

➔ **Un choix résidentiel qui s'est opéré, entre autres, sous le prisme de l'altéromobilité, la famille ayant choisi une commune dans un rayon maximal de 10 km dans la perspective de pouvoir se rendre à vélo tous les jours au travail (pour Monsieur).**

Monsieur et Madame **travaillent tous deux au CHRU de Pontchaillou à Rennes**. Ils bénéficient du **même lieu de travail** mais aussi des **mêmes horaires** (8h15 / 18h30-19h). Pour autant, chacun utilise un **mode de déplacement domicile-travail différent** :

- Madame : se rend tous les jours en voiture à son travail
- Monsieur : se rend tous les jours à vélo à son travail

*« Nos voitures sont vieilles, l'une a 13,5 ans et l'autre a 8,5 ans »*

Monsieur et Madame ont ainsi le **souci de limiter leurs dépenses énergétiques** au sens large, mais **ne se disent pas pour autant « écolo »** *« on est moins écolo que d'autres qu'on connaît comme Monsieur X ! On fait attention, on a arrêté d'acheter des fraises n'importe quand, on prend des fruits et des légumes de saison. Pour le chauffage dans la maison, on a diminué de 3°C par rapport à l'appart de Vezin, et on a mis une cheminée insert, on ferme les volets de bonne heure le soir quand il fait froid... Au début, on avait tous froid, mais finalement on s'habille autrement et on s'habitue. Sinon, on essaie de moins gaspiller, moins jeter de papier... »*

Dans cette même logique, le couple a acquis récemment une parcelle dotée de bois au niveau de Goven, afin de subvenir à leurs besoins en chauffage à moyen et long terme.

*« On a acheté un grand terrain à Goven pour le bois, comme ça, si un jour il n'y a plus de gaz ou trop cher, on ne sera pas gelé »*

### **L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation**

---

#### **L'usage du vélo comme loisir pour Monsieur et Madame**

Monsieur et Madame apprécient de **se promener à vélo**, sur **leurs temps libres**, en particulier aux beaux jours, le soir en semaine, le week-end ou encore pendant les vacances.

*« Tout l'été, je fais du vélo, le soir après le boulot, le week-end, avec mon mari, on adore ça ! »*

#### **ENFANTS : Des déplacements doux au sein de la commune du Rheu**

Les déplacements des enfants :

- à pied à l'école du Rheu
- à pied au collège
- à vélo au club de foot
- en bus au lycée Victor et Helen Basch à Rennes
- à pied au lycée agricole du Rheu

#### **L'usage du vélo comme mode de déplacement utile (domicile-travail ; courses) pour Monsieur**

Monsieur est un **ancien sportif** (footballeur) qui a dû arrêter son loisir pour des raisons de santé. L'usage du vélo tous les jours pour se rendre à son travail (Rennes), mais aussi

faire ses courses sur Le Rheu, s'inscrit dans cette volonté de continuer une activité sportive, autre que le football.

*« Mon mari a dû arrêter le foot car il a eu un problème au genou. Il s'est mis au vélo »*

En outre, il se dit particulièrement **préoccupé par l'avenir, en matière d'énergie**. Pour lui, prendre son vélo dès aujourd'hui constitue une attitude responsable, face à la rareté du pétrole et donc la hausse du prix du pétrole en cours et à venir.

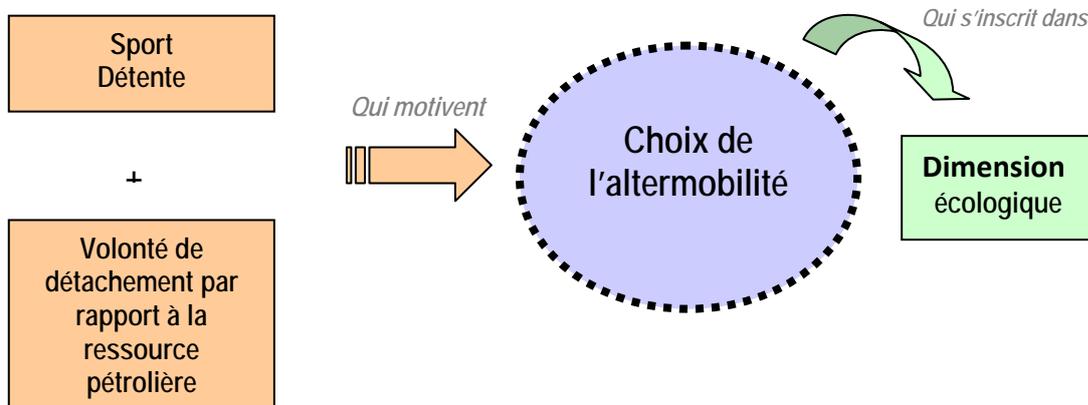
*« Moi, ce qui me fait peur, c'est l'avenir de l'énergie. Il n'y aura plus rien, ou alors ce sera inabordable. C'est ça mon angoisse ! Je sais qu'il faut qu'on délaisse la voiture, et bien moi, je serai déjà habitué et en ordre de marche ! »*

*« De toute façon, j'avais toujours dit : quand le gazole passe la barre des 1 euro, je prends mon vélo. Ben voilà, ça n'a pas manqué ! »*

*« L'avenir, ça ne me paraît pas clair ! »*

Enfin, à travers l'altermobilité, Monsieur s'inscrit dans la **volonté d'être exemplaire** vis-à-vis de ses enfants d'une part, vis-à-vis de ses collègues d'autre part.

➔ **Le vélo, un mode de déplacement alliant sportivité, efficacité et respect de l'environnement (en phase avec la rareté de la ressource pétrolière)**



Monsieur fait **plus de 3 000 km par an** (travail et loisirs compris). Il prend son vélo tous les jours pour se rendre à son travail (Rennes-Pontchaillou), toute l'année, depuis maintenant 6 ans.

Monsieur travaillait auparavant à la fois au CHU Pontchaillou et CHU Hôpital Sud, faisant ainsi dans la même journée 33 km à vélo. *« je n'ai jamais eu d'ennuis sur Rennes, à vélo » « il y a une bonne cohabitation entre le piéton, la voiture et le vélo sur Rennes »*

### **Trajet Domicile-Travail (Le Rheu-Rennes)**

**Monsieur va au travail à vélo depuis 5,5 ans.** Au début de leur installation sur la commune du Rheu, il ne pratiquait pas le vélo pour se rendre à son travail. Les enfants encore peu âgés nécessitaient d'être véhiculés pour se rendre à leur école (en dépit de leur déménagement, la scolarisation des enfants était maintenue sur Veizin). Ce n'est

que lorsque les enfants ont commencé à grandir que Monsieur a décidé de ne plus utiliser sa voiture pour se rendre à Rennes à son travail, et de prendre son vélo.

*« Au début, j'allais systématiquement en voiture. Les enfants étaient encore petits. Il fallait que j'emmène les 3 à l'école à Vezin, donc je ne me posais même pas la question. Et le soir, il fallait que je sois le plus tôt possible chercher les enfants. Et un beau jour, je me suis retrouvé tout seul comme un con dans ma voiture, matin et soir, les enfants ayant grandi ! Je me suis dit, ce n'est pas possible, je ne peux pas continuer comme ça ! »*

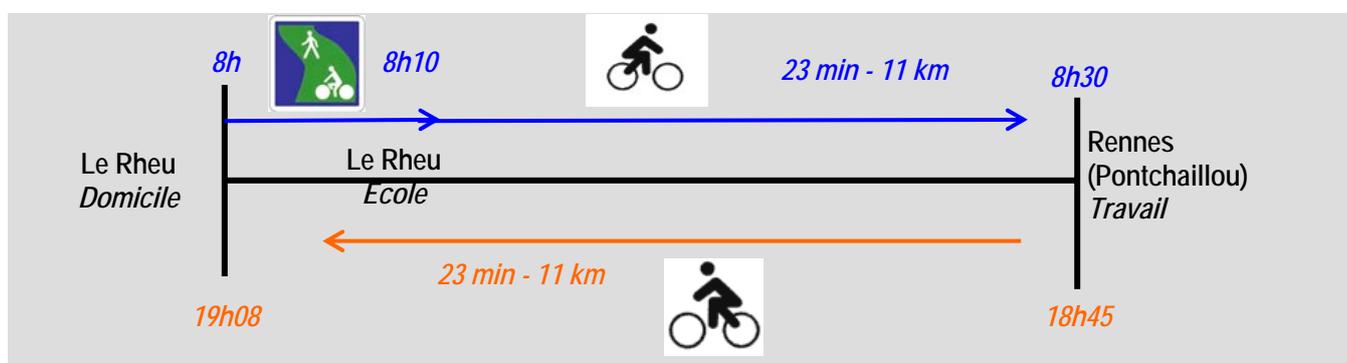
La durée de son **trajet à vélo** (Le Rheu-Rennes) est de **23 minutes**. Le vélo, un mode de déplacement ainsi jugé efficace, y compris sur les distances plus longues, aux heures de pointe tout du moins. *« je vais quasiment aussi vite qu'en voiture » « ça m'arrive même de doubler des gens qui rentrent en voiture au Rheu ! »*

Aujourd'hui, les deux plus grands enfants se déplacent de manière autonome (en bus, à pied, à vélo). Seule la dernière âgée de 8 ans est accompagnée par Monsieur. Le **trajet Domicile-Ecole** du Rheu se fait à **pied, en 10 minutes**, Monsieur tenant son vélo à la main (pour se rendre ensuite directement à son travail à Rennes). Ce trajet est particulièrement apprécié de Monsieur comme de sa fille, comme un temps privilégié d'échanges et de discussion entre son père et sa fille. Le soir, c'est généralement Madame qui va chercher sa fille à l'école, en voiture.

*« Le matin, mon mari emmène sa fille – âgée de 8 ans – à l'école du Rheu à pied, le vélo à la main. Puis il file ensuite au travail à vélo »*

*« La petite (âgée de 8 ans) adore aller à pied avec son père qui l'accompagne tous les matins à l'école, son vélo à la main. C'est un moment privilégié dont elle raffole, 10 minutes de complicité avec son père »*

**Un trajet «domicile-travail» pratiqué tous les jours à vélo pour Monsieur, après un déplacement à pied (vélo à la main) pour accompagner sa fille à l'école du Rheu**



**Trajets sur la commune du Rheu**

Madame et Monsieur apprécient la multiplicité des liaisons douces présentes sur leur commune. Leurs **déplacements infra-communaux** se font très majoritairement **à vélo ou à pied**. Par exemple, Monsieur se rend au marché tous les samedis matins à vélo, dans le centre-bourg du Rheu. Le couple déclare en outre ne pas comprendre la pratique automobile de leurs voisins, alors même que le centre-bourg n'est qu'à 1 km de chez eux. *« ici, je ne comprends pas que les voisins aillent chercher leur pain en voiture. On n'est qu'à 1 km du bourg ! Ils ne se rendent pas compte qu'ils paient 2 fois leur pain en prenant leur voiture ! Surtout que certains laissent leur voiture dehors, même en plein hiver, il faut la chauffer et tout ça... »*

### **Appréciations sur l'itinéraire Le Rheu - Rennes**

Un itinéraire jugé **dangereux**, en particulier sur la portion entre le Rheu et la commune de Vezin le Coquet. Des lacunes en terme d'aménagement qui expliquent le fait que leurs enfants n'utilisent pas leur vélo pour se rendre sur Vezin voir leurs anciens amis, mais restent dépendants de la voiture de leurs parents et donc de la disponibilité de ces derniers. L'absence de liaisons cyclables adaptées et sécurisées crée une distance artificielle entre les deux communes pourtant très proches (3 km).

Entre Le Rheu et Vezin : *« il y a seulement 3 km, les enfants ont gardé pas mal de leurs copains sur Vezin, comme on y habitait avant. Pourtant, la route est tellement dangereuse qu'ils n'y vont pas à vélo. On les emmène toujours en voiture, c'est vraiment dommage. »*

Les aménagements réalisés sur la commune de Vezin rendent les déplacements vélo particulièrement dangereux selon Monsieur *« La commune de Vezin, pour moi, c'est vraiment la commune anti-cycliste par excellence ! Ils ont mis des chicanes à l'entrée, c'est une catastrophe, avec des plots très dangereux. Je me suis fait toucher deux fois à ce niveau-là, les voitures forcent le passage, il n'y a pas de place pour le vélo. Depuis, ils ont enlevé les plots, sans doute pas pour les vélos mais pour les camions qui devaient toucher les plots » « la traversée de Vezin est vraiment mal foutue, les vélos sont sur le côté mais il n'y a pas de place pour nous. Pour moi, c'est ce que je connais de pire au niveau aménagement pour le vélo, le contre-exemple ! »*

Ainsi, en raison de la dangerosité de certains axes, **Monsieur utilise deux itinéraires distincts selon les conditions météorologiques et la période de l'année**. Ainsi, en hiver, il privilégie un itinéraire certes plus long et moins agréable mais plus sûr et mieux éclairé qu'en période printanière et estivale où les jours sont plus longs.

*« Entre le Rheu et Vezin, il y a une route très étroite et sinueuse – Rue de Rennes – donc l'hiver, mon mari ne la prend pas, il passe par la route de Lorient, parce qu'elle est plus sécurisée et éclairée, par contre ça rallonge un peu »*

*« L'hiver, je prends la route de Lorient parce qu'elle est éclairée » « La rue de Rennes est particulièrement dangereuse, donc quand il fait nuit, je l'évite » « Par la route de Lorient, il doit y avoir 1,5 km de plus que par la rue de Rennes » « Autre intérêt, par la route de Lorient, c'est plat, alors que par la rue de Rennes, il y a quelques montées. Mais moi ça ne me dérange pas, les montées »*

En revanche, entre Vezin et Rennes, la piste cyclable est appréciée, malgré une période de chantier rendant actuellement la piste moins agréable : *« la piste cyclable est adaptée » « elle est bourrée de terre, parce que ça fait 3 ans qu'il y a un chantier juste à*

*côté. Ils mettent la terre sur la piste, beaucoup de petits cailloux... En ce moment, ce n'est pas chouette, mais une fois que les travaux seront terminés, ce sera réglé »*

### **MADAME : Trajet domicile-Travail Le Rheu-Rennes tous les jours en voiture**

Madame se rend à son travail (même lieu que son mari) en voiture. Elle **appréhende l'effort physique** nécessaire à fournir pour se déplacer à vélo du Rheu à Rennes, tous les jours.

Les contraintes liées à l'utilisation du vélo sont largement rappelées par Madame : la **durée** du trajet (en particulier le soir pour aller chercher sa fille à la garderie), le **manque de réactivité** en cas d'imprévus (par exemple l'école du Rheu qui appelle si leur fille de 8 ans est malade), mais aussi la transpiration générée par cet **effort physique** en arrivant au travail, la **restriction du choix vestimentaire** (ne pas pouvoir mettre une jupe ou des chaussures à talon), l'état de certains chemins boueux (venant salir les vêtements), les contraintes liées à la **météo**...

*« Quand les enfants sont petits, il faut au moins l'un des deux du couple qui puisse gérer les imprévus, les urgences »*

*le problème du vélo, c'est la tenue vestimentaire, les chaussures... et puis l'effort physique »*

*« quand il y a du verglas, la route va être dessalée mais pas la piste cyclable par exemple ! »*

*« Moi, je ne fais pas de vélo l'hiver. J'ai mon vélo d'appart, c'est tout »*

*« Mais je ne me sens pas capable, physiquement, ni l'envie, de prendre mon vélo tous les jours par aller au travail, je dois l'avouer » « Et bon, maintenant les enfants sont grands, mais jusqu'à présent, je voulais de toute façon garder la voiture en cas d'imprévus, d'urgence avec les enfants... par exemple un coup de téléphone de l'école comme quoi votre enfant est malade, et bien, j'avais ma voiture sous le coude... Et avec 3 enfants, c'est quand même arrivé ce genre de choses ! Bien-sûr pas toutes les semaines, mais bon... j'étais contente d'avoir ma voiture, de ne pas être obligée de dire : j'arrive dans une heure, parce que je suis à vélo ! Ou encore, le bus ne passe qu'à telle heure ! »*

**L'achat d'un vélo électrique** pour limiter l'effort physique a été évoqué. Mais il semble que ce type de produit, encore très cher, ferait l'objet de rapides dégradations ou vols sur le parking de l'hôpital.

*« Le problème du vélo électrique, c'est que c'est un produit encore de luxe, ça coûte très cher ; je pense qu'il ne restera pas longtemps intact sur le parking de l'hôpital ! »*

Quant à **l'utilisation des transports en commun**, les horaires de travail de Madame ne lui permettent pas de faire ce choix, selon elle (le soir en particulier).

*« Le bus ? Pour moi (Madame), ce n'était pas possible. Le dernier bus je crois à Villejean Université est à 18h30, et avec mes horaires et le métier qu'on a, ce n'est pas possible. On ne peut pas partir comme ça, sous prétexte qu'on a un bus à prendre ! »*

## Regard croisé sur le vélo - par Monsieur et Madame

### Les conditions de réussite

#### ➔ La santé physique

*« à 10 km, il faut avoir la santé, il faut se lancer ! »*

#### ➔ L'absence de contraintes de temps liées aux enfants en bas âge

*« Quand les enfants étaient petits, ça aurait été impossible, ou alors vraiment très compliqué à gérer. Maintenant qu'ils ont grandi, on a vraiment le choix de notre mobilité »*

#### ➔ Les conditions météorologiques

*« Je prends mon vélo tous les jours depuis 5 ans et demi, sauf quand il neige, ou qu'il pleut à sceau »* A ce titre, Monsieur fait le point tous les soirs pour voir la météo qu'il fera le lendemain *« c'est un vrai rituel ! »*

### Les avantages repérés

#### ➔ Le vélo, un avantage financier incontestable

*« On a fait de sacrées économies ! »*

*« J'ai 3 vélos de route dans la cave, achetés à 30€ sur le Bon Coin » « Si je n'ai pas le temps d'en réparer un, j'en prends un autre. J'ai un 3<sup>ème</sup> vélo qui n'a pas de lumière ni de garde-boue, que je prends l'été »*

#### ➔ Le vélo, un mode de déplacement répondant aux enjeux d'économies d'énergie

*« le vélo, ça ne consomme pas, pas besoin d'essence ou quoi que ce soit. On est complètement libre, indépendant vis à vis du marché du pétrole »*

#### ➔ Le vélo, un mode de déplacement efficace aux heures de pointe

*« Parfois, le soir, je vais plus vite à vélo qu'en voiture, c'est vraiment appréciable ! En plus, j'évite tout stress lié aux embouteillages »*

#### ➔ Le vélo synonyme de bien-être, détente et liberté

*« Maintenant, je ne pourrai plus m'en passer, c'est clair ! » « C'est un vrai moment de plaisir »*

#### ➔ L'usage du vélo pour se rendre à son lieu de travail – un comportement vertueux, en signe d'exemplarité

*« J'ai un autre collègue du boulot qui vient aussi à vélo »*

### Les contraintes repérées

Au-delà des contraintes déjà évoquées par Madame précédemment, les principales contraintes soulignées à l'unisson par le couple sont les suivantes :

#### ➔ Le vélo, un mode de transport globalement dangereux. Le cycliste étant vulnérable sur des voies le plus souvent non protégées, sécurisées

*« Le vélo, c'est dangereux. On a entendu plusieurs accidents se produire à vélo, donc on sait que ça peut être dangereux. »*

#### ➔ La mise en sécurité du cycliste par le port du casque, du gilet... vécue en premier lieu comme une contrainte, venant enfreindre la « liberté » du cycliste

*« C'est dangereux de faire du vélo, c'est un fait. D'où le casque ! Mais les enfants ne veulent pas mettre le casque. » « Je ne mets pas le gilet jaune non plus (Madame) »*

« Le vélo, c'est d'abord respirer, être tranquille, libre ! Alors, mettre tout ça, ça gâche tout ! »

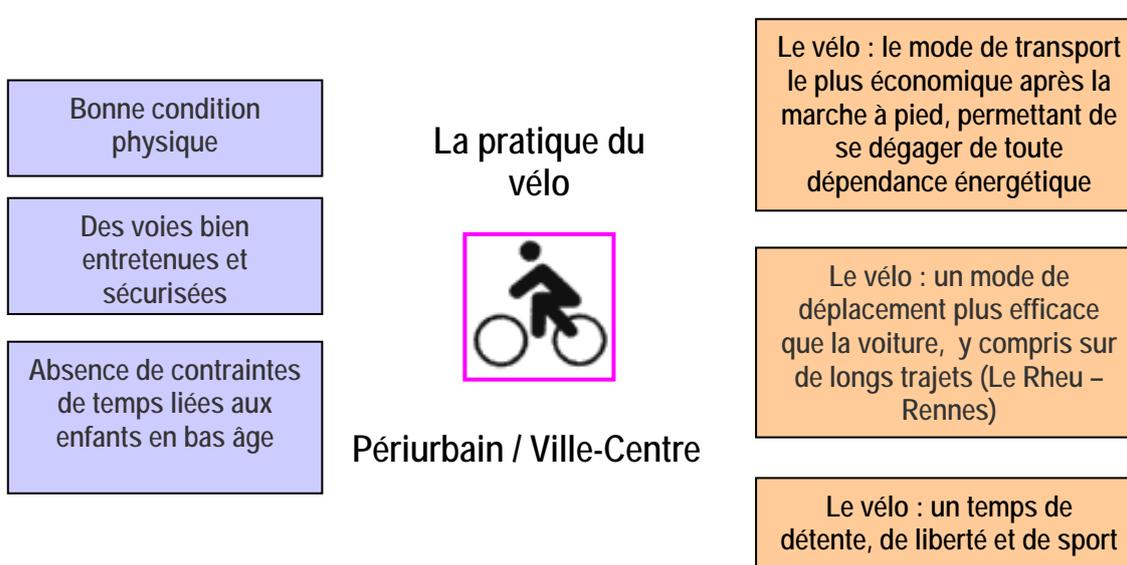
Monsieur met son casque, son gilet jaune, ses gants, sa lumière, tous les matins, depuis 5,5 ans.

➔ **L'entretien et la réparation de vélos : des professionnels de moins en moins nombreux**

« Avant, il y avait un réparateur sur Vezin, mais il est parti à la retraite. Il y a de moins en moins de réparateurs vélos, c'est un vrai problème ! Heureusement pour nous, il y a un rescapé sur St-Gilles, maintenant on va là-bas » « Sur Rennes, il y a de nouvelles boutiques type « vivre à vélo » qui s'ouvrent, qui proposent des réparations »

*Des conditions de réussite...*

*... aux avantages repérés*



*Un bilan positif en dépit de contraintes évoquées*

Le vélo : une exposition éventuelle au danger ; vulnérabilité du cycliste, nécessitant le port du casque, du gilet (jugés contraignants)...

Le vélo : un service de proximité de réparation et d'entretien du vélo de plus en plus rare

**L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain**

### *L'altermobilité : un enjeu croissant dans un secteur périurbain en développement*

Le couple rend compte de la nécessité de promouvoir les déplacements doux, au vu des nombreux projets d'habitat en cours ou envisagés à court terme sur la commune et aux alentours. Ces projets de lotissements en particulier (sur Vezin, sur Le Rheu) vont selon eux nécessairement accentuer la densité du trafic routier, générer des embouteillages.

*« Avec les champs bleus sur Vezin, où il y a beaucoup de logements programmés, mais aussi sur Le Rheu, avec leurs 2 nouveaux lotissements prévus, ça va vraiment faire du monde en plus. Forcément, les bouchons en voiture ne vont pas s'améliorer, bien au contraire »*

*« Je ne comprends pas qu'il n'y ait pas plus de gens à vélo, moi... »*

Promouvoir le vélo permettrait ainsi de mieux gérer l'arrivée des nouveaux ménages et le développement des communes périurbaines. Cela implique de **penser les déplacements doux en amont**, dès la programmation de nouvelles zones résidentielles et zones d'activités économiques, en cohérence avec les liaisons existantes, **au sein d'un schéma d'aménagement global à l'échelle métropolitaine**.

*« Sur les récents lotissements du Rheu, il n'y a pas eu de pistes cyclables mises en place, je ne crois pas... Ce n'est pas encore rentré dans les mœurs des aménageurs, apparemment »*

### **La prise en compte des déplacements doux dans sa globalité, intégrant la nécessaire question du stationnement des vélos**

*« Il n'y a pas d'abri à l'hôpital. Quand il pleut, il y a un problème, c'est certain ! De toute manière, le stationnement au niveau de l'hôpital est un vrai problème, que ce soit en voiture ou à vélo. A vélo, ça reste plus facile »*

*« Il y a aussi plus de vélos à stationner au niveau de l'hôpital. L'enjeu des abris vélos va en conséquence, c' »*

Sur la commune du Rheu, il existe d'après le couple très peu d'endroits pour « garer » son vélo :

- 1 abri pour le groupe scolaire public
- 1 abri pour le lycée
- En revanche, aucun abri pour le collège

Une situation qui apparaît très contrastée avec celle de Rennes, où les parcs à vélos se sont largement développés ces dernières années : *« Il y a beaucoup de parcs à vélo sur Rennes »*

### **Le constat d'un développement de l'usage du vélo, sur Rennes en particulier, et dans une moindre mesure en périurbain**

*« Le matin, il y a beaucoup de petits qui vont à vélo à l'école, qui ont entre 5 et 7 ans »*

*« Sur Rennes, il y a de plus en plus de monde à circuler à vélo, c'est flagrant »*

*« Il y a des étudiants qui viennent le matin à l'INRA, à vélo »*

### **De la nécessité de sécuriser davantage les déplacements vélos**

*« il y a 4 Stop au niveau des Landes d'Apigné, dont 1 extrêmement dangereux »*

*« Ce qui est dangereux, ce sont les voitures garées sur les pistes cyclables, alors ça, ça m'énerve vraiment. Les automobilistes – j'en fait partie – ne sont pas assez attentifs aux vélos, c'est évident. Ils ont du mal à s'imaginer que la voie routière est partagée entre plusieurs modes de transport »*

*« Ce qui est dangereux, autrement, ce sont les rond-points, on peut avoir de sacrées frayeurs parfois »*

Des aménagements à venir, en couronne périurbaine, qui interrogent Monsieur : vont-ils être pensés en faveur du vélo ou donneront-ils encore priorité aux voitures ?

*« Avec l'aménagement du passage à niveau, que va-t-il se passer pour les vélos ? Je crains qu'on nous rallonge de 500 m encore... »*

Pour autant, une **nouvelle Loi** récemment votée semble vouloir encourager la pratique du vélo, en permettant aux cyclistes de circuler en zone urbanisée plus rapidement, tout en sécurité.

*« Il y a une Loi qui est à venir je crois, ou qui est passé il faudrait vérifier, pour la possibilité de tourner à droite à vélo à un carrefour, même s'il y a un feu rouge. Ca, c'est malin, parce que ça ne dérange pas, on ne croise personne. C'est quelque chose qui était déjà largement fait par les cyclistes »*

### **De l'image du cycliste : une perception peu élogieuse de la part des jeunes**

Selon Monsieur et Madame, le vélo n'a pas une image très positive pour les jeunes. Ils citent à ce titre les réflexions entendues de la part de leurs propres enfants en voyant partir leur père à vélo, avec son gilet jaune, ses gants et son sac à dos.

*« Les enfants, quand leur père part à vélo au travail, le prennent pour un beauf, c'est clair ! Avec tout son bazar, c'est loin d'être la classe pour eux ! »*

Un constat néanmoins vite balayé : pour eux, l'importance est l'exemplarité de ce choix d'alternativité, vis-à-vis de leurs enfants bien sûr, et plus largement de la société (milieu professionnel, réseau amical et de voisinage...). Le « faire », seul levier générateur de nouvelles représentations sociales, et donc de nouveaux comportements.

*« En revanche, au travail, l'image du cycliste ne semble pas aussi stigmatisante, heureusement ! J'ai quand même eu plusieurs réflexions comme quoi j'étais fou de faire autant de km tous les jours de l'année, qu'il neige ou qu'il vente. Mais je ne passe pas pour un plouc, je ne crois pas en tous cas. Ca peut même faire évoluer les mentalités, de voir le chef de service venir à vélo au boulot, ça peut donner envie aux collègues ! »*

### 3.9. Recomposition du ménage et bifurcation des pratiques de mobilité

Entretien mené auprès de Monsieur

**Commune de résidence :** Le Rheu

**Ancienneté résidentielle :** 12 ans

**Composition familiale :** homme seul (divorcé, 2 enfants)

**Activité professionnelle :** en activité (Cesson-Sévigné)

#### Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?

Monsieur est arrivé en Bretagne en 1998, il y a 12 ans, pour s'installer avec sa compagne (habitait auparavant en banlieue parisienne). Madame n'avait à l'époque pas de travail et Monsieur avait décroché un emploi sur le quartier de Cleunay.

Le couple ne souhaitait pas nécessairement s'installer sur Rennes. Monsieur explique que, venant de la banlieue parisienne, la recherche immobilière s'est opérée presque inconsciemment à une échelle plus vaste que la stricte ville-centre. En outre, il se figurait bien que, à l'instar de Paris, les prix immobiliers étaient plus élevés sur Rennes qu'en périphérie.

*« J'habitais déjà la banlieue de Paris, donc ça ne me faisait absolument pas peur de m'éloigner d'une ville-centre comme Rennes ! » « j'avais peut-être aussi le vieux cliché comme quoi c'est plus cher sur Rennes qu'en périphérie, et que quand on s'éloigne, on gagne en qualité de vie et en espace »*

#### Un choix résidentiel qui s'est opéré en 1998 selon différents critères :

- Une offre de services suffisante pour le couple et leurs futurs enfants : *« on voulait un endroit adapté, pour nous et nos futurs enfants. Une ville avec des services, des associations de sport, une école, un collège, le bus pour aller à Rennes... »*
- Une desserte de bus satisfaisante pour se rendre à Rennes – Cleunay (trajet domicile-travail), sachant que le couple ne disposait alors que d'une seule voiture *« A l'époque, on n'avait qu'une seule voiture, je prenais le bus tous les jours Le Rheu-Rennes pour aller au travail » « je prenais le bus au niveau des Landes d'Apigné à l'époque : soit le 55, soit le 56 soit le 54, de mémoire. »*
- Une opportunité immobilière au Rheu dans le cadre des recherches en périphérie rennaise

Le couple a eu deux filles depuis leur installation au Rheu, aujourd'hui âgées de 13 et 16 ans. Aujourd'hui séparés, Monsieur et Madame ont déménagé tout en restant sur le Rheu. Monsieur a la garde de ses enfants un week-end sur deux ainsi que la moitié des vacances scolaires.

#### Des évolutions notoires de 1998 à aujourd'hui :

1998 - 2000 : *La vie de couple – des trajets domicile-travail en bus pour Monsieur non par conviction, mais parce qu'il ne possède pas de voiture*

Monsieur revient sur ses déplacements domicile-travail en bus lorsqu'il a commencé à travailler sur Cleunay (Rennes), pointant l'enjeu – du moins à l'époque - d'adapter les horaires de passage des différentes lignes de bus desservant Le Rheu-Rennes pour accroître l'offre pour les usagers :

*« En période normale, le 54 et le 55 passaient toutes les 20 minutes à peu près. Ce que je ne comprenais pas, c'est que les 2 passaient sur les mêmes créneaux horaires, l'un à la suite de l'autre, et ça dans les 2 sens, au Rheu comme à République ! Pourquoi ne pas échelonner le passage de ces 2 bus, pour accroître l'offre ? Si on loupe l'un, on aurait l'autre dans les 10 minutes qui suivent. Là, si on en loupait un, on loupait finalement les 2 puisqu'ils passaient en même temps »*

### **2000-2006 : La vie de parents avec enfants en bas âge – L'acquisition d'une seconde voiture**

En 2000, le couple achète une seconde voiture. Monsieur n'utilise plus jamais le bus, mais prend systématiquement sa voiture pour se rendre à son travail (Cleunay-Rennes). A cette époque, l'usage de la voiture semble constituer pour le ménage la solution la plus efficace et adaptée à l'enjeu d'articulation des différents temps de la famille (parents avec 2 enfants en bas âge).

*« A un moment, on a eu deux voitures, en 2000 très exactement. Et à partir de ce moment-là, j'ai tout le temps pris ma voiture pour aller au boulot, matin et soir, tout le temps »*

*Pourquoi ?*

*« Parce qu'en bus, ça me semblait compliqué, à l'époque du moins » « et quand je loupais un bus, il fallait attendre 20 minutes, je trouvais ça vraiment galère » « Dès que j'ai eu ma voiture, je suis allé tous les jours en voiture. Et après, quand les enfants sont arrivés, et bien, je ne me posais même plus la question, c'était évident que je prendrai ma voiture ! 20 minutes... avec des jeunes enfants, on n'a pas 20 minutes à perdre » « Régulièrement, j'emmenais les enfants qui à l'époque avaient 5 et 4 ans, j'allais les chercher le soir à la garderie et je me dépêchais pour ne pas être trop en retard, ou être le plus tôt possible pour profiter de la soirée avec eux » « Donc de 2000 à 2006, j'ai fait que de la voiture »*

Suite à leur séparation, Monsieur emménage (acquisition) dans une maison à proximité du centre-bourg du Rheu (après une installation temporaire dans un appartement dans l'hyper-centre rheusois). En parallèle, il change de travail une première fois en 2006 (quartier des Longs-Champs – Rennes) « je suis resté un an, puis j'ai encore changé », puis en 2007, à Cesson-Sévigné (au-delà des Longs Champs).

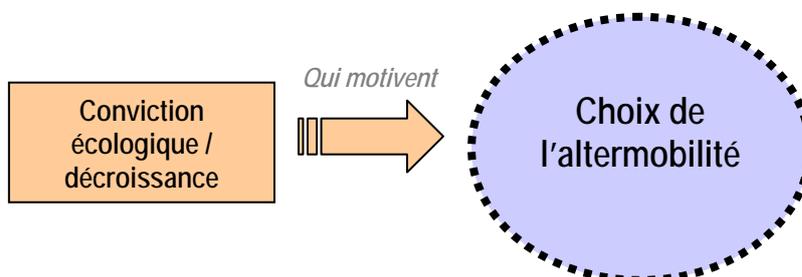
### **2006 : La séparation – La « prise de conscience citoyenne »**

2006 correspond pour Monsieur à une étape-clé de sa vie : « Dès 2006, j'ai eu une conscience citoyenne, on va dire ça comme ça ! » « il y a eu un bouleversement dans ma vie, et je me suis réinterrogé sur ma façon de penser et de vivre ».

*« Je suis arrivé peu à peu à ce qu'on appelle une conviction écolo, ou plus exactement de décroissant. C'est-à-dire faire les choses en laissant le moins de traces possibles en matière d'écologie. » « J'essaie de décroître dans tous mes besoins. Je suis donc écolo, c'est vrai, mais pas dans le sens politique, je ne vote pas vert »*

*« Je me pose la question de mes déplacements, toujours... Par exemple, est-ce que je peux reporter une course à plus tard, pour regrouper mes déplacements en voiture, ou*

*trouver ce qu'il faut dans le centre-bourg du Rheu, en y allant à pied ? Ou carrément, est-ce que j'ai besoin de cette course ? »*



### **L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation**

---

#### **Trajets domicile-travail en bus : 1 heure matin ; 1 heure soir**

Depuis 2006, Monsieur prend systématiquement le bus, et non plus sa voiture, pour se rendre à son travail (Cesson-Sévigné).

Une mobilité alternative qui s'inscrit dans un choix plus global de décroissance, rendu possible en l'absence de contraintes horaires familiales (séparation du couple). D'ailleurs, lorsque Monsieur a ses filles en garde (6 à 7 jours par mois en moyenne), il privilégie la voiture pour être le soir le plus tôt possible auprès de ses enfants.

*« Et même si je suis beaucoup plus loin qu'avant, quand j'étais sur Cleunay, je prends systématiquement le bus, matin et soir, si je n'ai pas de contraintes par ailleurs » « Mes contraintes, c'est 6 à 7 jours par mois, quand j'ai mes enfants à la maison... Je veux les voir le plus tôt possible, le soir, pour profiter d'elles, gérer le repas, les devoirs, donc je prends la voiture »*

*« Autrement dit, je prends le bus les deux tiers du temps, minimum » « Je prends toujours le 54 qui m'emmène à la République, et ensuite je monte dans le 1 qui m'emmène à mon travail »*

Un temps de trajet en bus d'une heure minimum, avec changement de bus place République – Rennes (contre 25 minutes en voiture) :

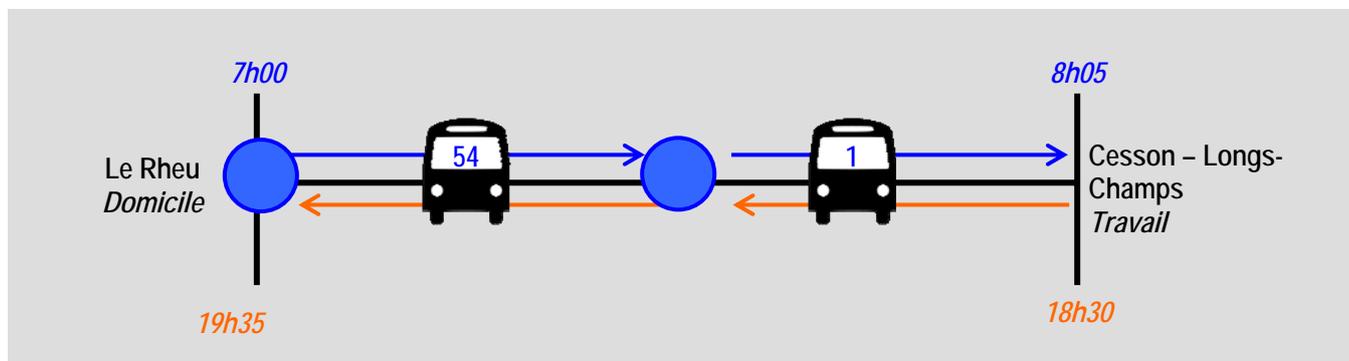
*« En temps, je mets au minimum 1 heure, au maximum 1h30 »*

- Ligne n°54 : 30 minutes
- Ligne n°1 : 30 minutes

*« Mais si je loupe le 54, surtout au retour, j'ai 20 minutes d'attente à la République » « et Route de Lorient, c'est un gros bazar ! il y a une partie où les bus et les voitures se retrouvent ensemble, donc s'il y a des bouchons, au niveau du Stade surtout, on est dedans ! 1 km ou 2 plus loin, c'est bon, il y a une voie spécifique pour les bus »*

*« En voiture, à l'inverse, je mets 25 minutes » « Je mets 2 à 3 fois plus de temps en bus qu'en voiture, je suis vraiment très motivé ! »*

## Pratique du bus



### Trajet Domicile-Travail à vélo : une expérience négative, non renouvelée

- **Le vélo, un mode de déplacement jugé dangereux, source d'anxiété et de stress**

*« J'ai essayé le vélo, avec mon vélo de route » « J'ai un collègue de Bruz qui vient tous les jours à vélo, alors je me suis dit : pourquoi pas moi ? » « J'ai essayé à une période creuse, pourtant, fin juillet ou fin août, je ne me rappelle plus exactement. Mais, je n'ai pris aucun plaisir, mais alors pas du tout ! 14 km que j'avais à faire à vélo, ce n'est pas rien, c'est trop pour moi je pense ! Entre les différences de trottoirs, les cailloux sur la route de Lorient, les pistes qui s'arrêtent et du coup on ne sait plus par où passer... Je n'ai pas trouvé ça agréable du tout, mais très stressant. » « En temps, je mettais 40 minutes, avec la possibilité de prendre une douche au travail... donc moins qu'en bus, mais franchement, je préfère prendre le bus, j'arrive détendu au moins ! » « Et puis, je n'ai plus de contraintes aujourd'hui, pas d'enfants à retrouver le soir, je peux me permettre » « Autant être dans mon bus à lire ou à somnoler que sur le qui-vive ! » « En vélo, j'avais essayé 2 itinéraires différents, mais ça ne m'a pas convenu. En plus, je pouvais arriver au boulot tout crade, non non »*

- **Le vélo, un mode de déplacement qui ne répond pas pleinement aux impératifs de décroissance fixés par Monsieur (consommation d'eau - douche après le vélo)**

*« Même s'il y avait des aménagements adaptés demain, pour le vélo, pour me rendre au travail, je crois que je ne le prendrai pas. Je pousse peut-être le bouchon pour moi, mais si je reprenais mon vélo demain, ça me ferait 2 douches dans la journée, donc l'économie que je ferai dans mes déplacements, je le dépenserai en eau dans le même temps. J'essaie de penser global, donc pour moi, avec 14 km à faire à vélo, ce ne serait pas un choix en accord avec mes motivations de décroissant »*

- **Le vélo, une activité de détente et de loisirs uniquement**

*« Et le week-end, je fais du vélo, mais pour faire du sport, je m'éclate ! Je peux faire 50 km sur les routes de campagne avec beaucoup de plaisir. Pour moi, c'est tout à fait différent du vélo qu'on prend pour se rendre au travail, où là c'est pour moi très pénible et stressant »*

- **Le vélo, une mobilité repérée plus urbaine que périurbaine**

*« Il y a très peu de cyclos sur le Rheu, j'en vois vraiment très peu, pourtant je suis en plein centre, je suis aux premières loges, mais non » « A Rennes, par contre, il y a beaucoup de vélos, les Vélos Star, mais pas seulement »*

- **Le vélo, un mode de déplacement économique, qui peut renvoyer l'idée de « restriction financière », voire de pauvreté ?**

*« Un vélo, ce n'est pas tendance du tout ! Même si les pièces viennent du Japon ou de je ne sais où, même si ça coûte cher, le vélo ou la marche à pied, c'est ce qui coûte le moins cher de tous les déplacements ! » « On se figure que les gens se rabattent sur un vélo... Ca fait pauvre »*

*« Une fois par semaine, je vais à l'AMAP à pied, et une fois par semaine, je fais mon marché dans le centre, à pied aussi. » « J'ai revu mes modes de consommation, je limite mes déplacements, je consomme au maximum local, j'y vais au maximum à pied. Je congèle la viande, j'essaie de cuisiner davantage et de congeler si j'en ai trop... » « Mais bon, je continue quand même, tous les 15 jours, à aller à Super U, en voiture donc, pour acheter de l'alcool, des biscuits apéro, du PQ, et tout ça ! »*

*« Quand j'ai mes filles à la maison, elles se débrouillent en général pour leurs déplacements, elles prennent le bus pour aller en ville, elles vont à pied voir leurs copines... »*

**La marche à pied : au sein du Rheu (déplacements quotidiens : courses...) et à l'extérieur (randonnées pédestres-loisirs)**

*« Je suis en plein centre-bourg aujourd'hui, je fais beaucoup de choses à pied : mes courses, ma vie associative... » « Sur le Rheu, je suis à pied » « Je fais aussi de la randonnée pédestre, sur mes temps de loisirs »*

***L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain***

L'engagement de Monsieur dans des initiatives locales en cohérence avec les enjeux de décroissance (AMAP, CIGALES, ENER'COOP...)

*« Depuis 2006, j'essaie de m'engager politiquement, activement. Je participe à des collectifs « Bretagne Décroissance », j'essaie de mettre en place des AMAP, comme au Rheu : c'est moi qui ai créé celle du Rheu, de favoriser les circuits courts » « L'AMAP du Rheu a été créée il y a 2 ans. Je ne suis plus Président depuis 2 mois »*

*« Depuis, j'appartiens à une CIGALES, connaissez-vous ? Clubs d'Investisseurs pour une Gestion Alternative et Locale de l'Épargne Solidaire... C'est dans la mouvance de*

*l'économie sociale et solidaire... On est 14 adhérents dans notre club. Le principe, c'est qu'on épargne tous les mois une somme – c'est une somme à 3 chiffres tous les mois, ce qui fait au bout de 3 ou 4 mois, un chiffre à 4 chiffres. Et on aide des SARL qui ont besoin de se créer ou de se développer, en leur prêtant de l'argent, en plus des banques traditionnelles » « Les critères de sélection sont le contenu des actions – être dans une mouvance sociale et solidaire, écologique... et on regarde aussi le partenariat développé, le financement envisagé, la crédibilité du projet... » « La CIGALES est tout à fait crédible par rapport aux autres organismes de financement » « Par exemple, on a aidé récemment un resto bio qui s'est ouvert Place de Bretagne, à Rennes, qui s'appelle Apple Pie, tenu par une Irlandaise, et « Terra Libra » qui fait venir notamment à la Coop Bio des produits type café du commerce équitable » « On prête l'argent pendant 5 ans, et après il nous est restitué, si l'affaire a bien marché. Mais si ça n'a pas marché, et bien tant pis, c'est pour notre pomme »*

*« On essaie en ce moment de monter un collectif citoyen sur la commune, qui soit force de proposition sur les questions liées au développement durable, aux énergies renouvelables... On souhaiterait atteindre dans un premier temps un objectif : la création d'une Ener'Coop sur le Rheu, c'est-à-dire une alternative à EDG et au tout nucléaire, en proposant une possibilité d'énergies renouvelables »*

### **Regard de Monsieur sur la Commission Plan Déplacements Vélo mise en place sur Le Rheu**

*La création d'un lieu ressources autour du vélo (réparation, apprentissage, matériel...), appuyé par l'association des cyclos du Rheu par exemple : une suggestion peu coûteuse mais non retenue par la municipalité*

Toujours dans cette logique d'engagement citoyen autour de l'écologie et de la décroissance, Monsieur s'est trouvé intéressé par la réflexion initiée par la commune du Rheu en matière de déplacements doux – alternatifs à la voiture. Après sa présence à deux réunions, Monsieur a décidé de ne pas poursuivre, par manque de temps tout d'abord, mais aussi d'intérêt porté à une démarche qui selon lui ne prenait pas la bonne direction : « Dès le début, on a entendu la mairie dire : attention, tout ça demande des financements, on n'est pas sûr de pouvoir tout payer... Il y a des projets qui ne coûtent pratiquement rien, mais qui peuvent être très productifs ! Or la mairie ne les a pas retenus, alors... »

*« J'ai dû faire 2 réunions, c'est tout. Je ne me suis pas beaucoup investi, en fait. Je m'étais inscrit, parce que ces questions m'intéressent, que ça s'inscrivait dans mes nouvelles préoccupations, ça coïncidait avec mon basculement vers 2006/2007. Mais, à cette époque, j'étais très pris par d'autres projets, donc j'ai un peu mis ça de côté, même si je lis toujours les compte-rendus de réunion »*

*« La municipalité nous avait demandé à l'époque d'envoyer nos suggestions, nos idées concernant le vélo. J'avais proposé de mettre en place un atelier d'entretien-réparation de vélos, ouvert à tous : jeunes, adultes, seniors, par exemple initié par le Club Cyclo qui fait déjà des interventions dans les écoles pour expliquer le vélo, la sécurité à vélo... Mais ça n'a pas été repris. Peut-être n'étais-ce pas une bonne idée, toujours est-il qu'au moins, celle-là ne coûtait pas chère !*

### **Les priorités en terme d'aménagement pour développer l'usage du bus :**

- Développer les voies en site propre (bus)
- Augmenter la fréquence horaires pour les bus du Rheu

« Je ne comprends pas bien la logique tenue par la Star... Apparemment, quand on demande d'augmenter les passages, ils nous répondent qu'ils ont fait des études, et que non, ce serait sous-utilisé. Mais, dans quel sens prennent-ils les choses ? C'est la demande qui crée l'offre, ou c'est l'offre qui crée la demande ? Il est évident que s'ils augmentent les horaires, les gens prendraient plus le bus, et que c'est une des raisons pour lesquelles ils ne prennent pas le bus aujourd'hui ! Si on veut continuer sur le tout voiture, continuons avec cette logique de la demande qui crée l'offre ! »

### **Repenser le modèle urbain : l'enjeu premier selon Monsieur (pour limiter l'usage de la voiture)**

« Si l'on veut limiter les déplacements en voiture, c'est tout le modèle de développement qu'il faut repenser. De plus en plus, on habite loin de son emploi, parce que c'est cher de vivre sur Rennes, donc forcément on a de plus en plus besoin de prendre sa voiture, c'est logique ! Je pense qu'il faut relocaliser au maximum les emplois près du domicile des gens, c'est la seule solution efficace »

### **L'éducation des enfants : levier essentiel dans la prise de conscience collective et le changement positif des comportements respectueux de l'environnement**

« Entre 2000 et 2010, j'ai aussi vécu en famille recomposée – depuis on s'est séparé – et il fallait expliquer les règles de vie commune : ici, on trie les déchets, entre le compost, le sac jaune et la poubelle classique, il fallait que les enfants apprennent ça, et puis, pour les douches, on essaie de limiter la durée, on vient frapper si ça nous paraît trop long, etcetera » « Au bout de quelques mois, le pli était pris »

### **Se passer de la voiture ? Non : la voiture restant le seul moyen de se déplacer en toute liberté à toute heure et en tout lieu**

« Je ne pourrai pas me passer de la voiture. Que ce soit pour aller voir les copains, aller chercher les affaires de mes filles chez leur mère, pour rester libre quand même, pouvoir aller où vous voulez quand vous voulez »

« Le dimanche, au Rheu, il y a un seul bus dans la journée ! Les gens ne se déplacent pas le dimanche, il faut croire ?! »

### 3.10. Trajectoire résidentielle et changement, de la contrainte à l'élaboration d'un nouveau mode de vie.

Entretien mené auprès de Madame

**Commune de résidence :** Le Rheu

**Ancienneté résidentielle :** 11 ans

**Composition familiale :** couple âgé de 40 ans avec une fille de 2,5 ans

**Activité professionnelle :** tous deux en activité (Mme travaille en centre-ville rennais et M. à Villejean)

#### Le choix résidentiel du ménage au prisme de la mobilité alternative ?

Un choix résidentiel qui s'est opéré en 1999 selon les critères suivants :

- Recherche de tranquillité, cadre de vie de qualité
- Coup de cœur pour la commune du Rheu

Madame habitait auparavant la banlieue parisienne. Elle était donc habituée aux longues distances par rapport à une ville-centre. Elle s'est à l'époque interrogée pour un emménagement sur Rennes, mais a trouvé la ville trop bruyante par rapport à ses aspirations et envies de verdure et de tranquillité. Elle a donc recherché avec son mari en périphérie rennaise. Le couple a un jour eu un rendez-vous dans une agence immobilière située au Rheu, pour visiter un appartement à proximité du Rheu (mais en-dehors de la commune), et est véritablement tombé sous le charme de cette commune *« dotée d'un superbe centre-bourg et d'un aménagement de qualité, comme on en voit très rarement autour de Rennes »*.

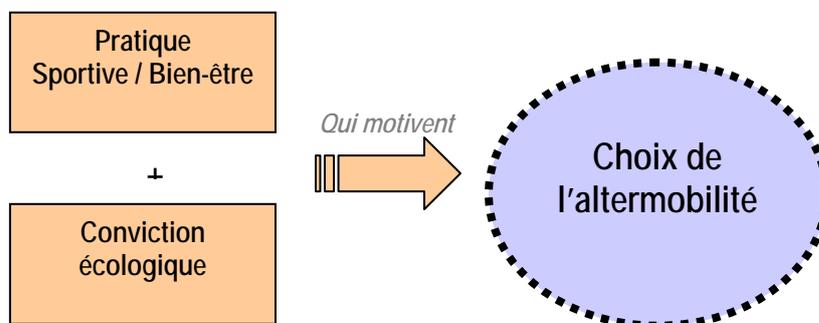
La pratique du vélo a quasiment coïncidé avec son emménagement au Rheu. Ayant revendu sa voiture à l'époque, Madame a dû se passer d'un véhicule motorisé pendant 4 mois. Ainsi a-t-elle dû expérimenter, en premier lieu sous la contrainte, un mode de déplacement alternatif pour se rendre à son travail situé en plein centre rennais (à proximité de l'esplanade Charles de Gaulle).

Elle s'est alors rendue compte que l'usage du vélo pour ses trajets domicile-travail était non seulement pratique, efficace mais aussi fort agréable. La difficulté pour elle en l'absence d'un véhicule résidait à l'époque plus dans l'organisation des courses (nécessité de faire ses courses alimentaires à vélo ou à pied, plusieurs fois par semaine en raison d'une faible capacité de chargement). Depuis, le couple s'est doté d'une seconde voiture, mais Madame continue de prendre son vélo pour se rendre au travail, du mois de février jusqu'au mois de novembre *« dès qu'il fait jour le matin et qu'il fait moins froid »*.

**➔ Le vélo, un mode de déplacement contribuant au bien-être à la fois personnel et collectif**

(un motif d'abord de bien-être et d'exercice physique, puis un motif écologique)

« Les gens qui roulent à vélo, on les taxe toujours d'écolo ! C'est incroyable, ce cliché ! »



## L'alternative à la voiture : description, perception et appréciation

### Un trajet «domicile-travail » à vélo tous les jours (février à novembre)

Madame prend donc, depuis plusieurs années maintenant, son vélo à partir du mois de février tous les jours, dès qu'il ne pleut pas le matin. Leur fille (âgée de 2,5 ans) est confiée tous les jours de la semaine à une assistante maternelle dont le domicile se trouve à 800 m de leur maison. Madame se charge d'emmener la petite chez l'assistante maternelle certains matins (à vélo), et Monsieur certains autres (en voiture). Une même répartition « *que l'on veut égalitaire* » est convenue pour les soirs de semaine.

#### 1/ Trajet Domicile / Assistante Maternelle (vélo + bébé) : Le Rheu (5 min)

Lorsque Madame emmène sa fille chez l'assistante maternelle le matin, elle prend son vélo avec sa fille. Le trajet domicile-assistante maternelle dure moins de 5 minutes. Arrivée chez l'assistante maternelle, elle décroche le porte-bébé pour le poser au domicile de l'assistante maternelle.

*« c'est pour cette raison que je n'y vais pas à vélo s'il pleut. Le matin j'entends, parce que le soir, cela m'est égal. Mais s'il pleut le matin, ma fille arrive trempée chez la nounou, et ça, je ne le veux pas. Tandis que le soir, ce n'est pas grave qu'il pleuve, on arrive vite à la maison, je peux changer la petite sans souci » « On a acheté 2 porte-bébés d'occasion. On ne voyait pas du tout l'intérêt d'en acheter des neufs... Il faut penser global ! Depuis la production du matériel jusqu'à sa destruction... On achète dès qu'on peut d'occas', et on s'interroge sur la nécessité ou non d'acheter neuf, ou d'acheter tout simplement (...) Par exemple, mon vélo est un vieux vélo, avec une valeur sentimentale. Il se fait vieux, je devrais en acheter un neuf, parce qu'il n'est pas très confortable, mais il roule... alors, je me dis, à quoi bon d'acheter un autre vélo... »*

#### 2/ Trajet Assistante Maternelle / Travail (vélo) : Le Rheu / Rennes (20 min)

Un itinéraire court, mais jugé dangereux à vélo par Madame : au niveau de la ZI de Lorient :

« Après avoir déposé ma fille chez la nounou, je prends la direction Rennes » « sur le trajet Le Rheu-Rennes, il y a une piste cyclable, mais ce n'est pas agréable, en particulier sur la ZI de Lorient. Entre les voitures qui se mettent en travers, les gravillons, les débris de verre, les rejets de voiture... ce n'est pas du tout sécurisant ! Et en plus, il y a toute une partie que l'on doit partager avec les bus. Alors, oui, il y a une bande réservée au vélo, mais elle doit faire, disons 50 cm de large, alors autant vous dire que lorsqu'un bus passe à côté de vous, à 50 km/h, ça fait du vent, et ça peut vous frôler ! Ce n'est pas plaisant. Sans compter les pots d'échappement que vous respirez ! »

« Le matin, je mets par là 20 minutes, en passant par la ZI de Lorient très désagréable et dangereuse »

### **3/ Trajet Travail / Domicile (vélo) : Rennes / Le Rheu / (40 min)**

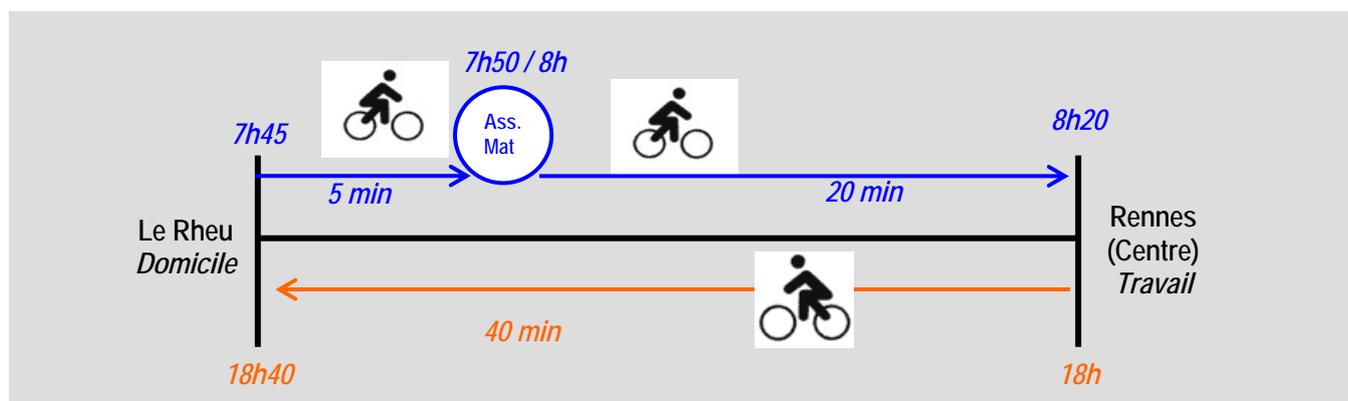
Un itinéraire vélo deux fois plus long que le matin, mais très agréable et ressourçant.

- ⇒ Le vélo : une manière efficace pour Madame de **contribuer à son capital santé** (bien-être, forme physique et morale) **et à celui de la collectivité** (limiter la production de gaz à effet de serre).

« Le soir, je mets 40 minutes, parce que je passe par un autre chemin, au calme. Je prends mon temps, c'est pour moi le moment de la détente, j'entends les petits oiseaux, je suis au vert, j'adore ! Je coupe avec ma journée, je fais 40 minutes d'exercice physique, et quand j'arrive à la maison, je suis complètement disponible pour ma fille, pour mon mari, pour la maison »

#### **Pratique du vélo (Madame)**

- **Trajet aller** : Madame dépose sa fille chez l'assistante maternelle le matin puis se rend à son travail
- **Trajet retour** : Madame quitte son travail en soirée pour rentrer directement chez elle (son mari se chargeant de récupérer leur fille chez l'assistante maternelle)



#### **Durée du trajet :**

- Matin : 20 minutes + 5 minutes (domicile-assistante maternelle), soit 25 minutes
- Soir : 40 minutes

## Les avantages repérés

*Des conditions de réussite...*

*... aux avantages repérés*

Des voies bien entretenues et sécurisées

Des pistes cyclables qui ne rallongent pas le cycliste (par rapport aux itinéraires automobiles)

La pratique du vélo



Périurbain / Ville-Centre

Le vélo : un moyen de contribuer à son bien-être (forme, santé) et au bien-être de la planète

Le vélo : un temps de détente, de liberté et de promenade

## L'alternative à la voiture : conditions de réussite et enjeux pour demain

### *Développer l'offre en vélos Star sur l'ensemble de la Métropole rennaise*

*« Aujourd'hui, il n'y a absolument rien en-dehors de Rennes. La priorité est sans doute d'en mettre aussi aux alentours »*

⇒ **Donner la priorité aux modes doux – Repenser la ville à travers et pour les modes doux / Délaisser la logique du tout voiture**

*« Aujourd'hui, c'est clair, rien n'est fait pour le vélo. On laisse une petite place au vélo, parce que bon... il faut quand même bien, mais on voit bien que la priorité n'est pas le vélo, que tout est pensé pour la voiture... et si jamais il reste un petit 50 cm, on ferait bien une petite piste cyclable après tout ! »*

⇒ **Donner l'exemple en tant que parents – éducateurs**

*« C'est à nous, parents, de changer nos comportements, de nous poser la question : est-ce que je peux faire autrement que de prendre ma voiture pour aller à tel endroit ? Car ce ne sont pas les beaux discours que nos enfants absorberont, ils ne s'imprégneront d'une nouvelle manière de bouger, hautement urgente et nécessaire, que si nous le faisons nous-mêmes ! C'est l'exemplarité qui prime (...) De ce point de vue, je me dis que dès bébé, la petite se sera déplacée à vélo, pendant la semaine et le week-end, il y a de forte chance que le vélo soit une mobilité tout à fait intégrée dans son esprit ! » « Faire, et nous parler, voilà l'essentiel pour faire évoluer les choses ! »*

## VI. Morphologies spatiales des « trames de mobilités publiques » : lieux de covoiturage et potentiels de développement.

Ce troisième temps de notre recherche s'attache au système des mobilités alternatives émergeant autour des lieux du covoiturage. A la différence des études et enquêtes réalisées sur les profils sociologiques, les motivations des usagers des systèmes de covoiturage (et de leurs différentes déclinaisons), nous avons souhaité ne pas isoler les pratiques émergentes de mobilités alternatives en les considérant de manière autonome, pour privilégier de les resituer dans le cadre plus général des formes de développement urbain et d'urbanisation dans lesquelles elles s'inscrivent<sup>5</sup>. Les « trames de mobilités alternatives » sont donc ici considérées à la fois sous l'angle de *pratiques émergentes*, mais aussi sous l'angle de leur articulation (inexistante ou forte) à ces logiques d'urbanisation. Nous pensons qu'il est important de ne pas uniquement considérer la question du covoiturage sous l'angle du seul *dispositif de mobilité*, sous l'angle de ses seuls usages, usagers, ni non plus des politiques dont le covoiturage peut faire l'objet. Ce choix méthodologique tient à l'hypothèse que nous formulons que les sites de covoiturations seraient à même de constituer (parmi d'autres) des leviers significatifs dans la mise en œuvre de périphéries urbaines plus durables et nécessitent à ce titre d'être reliés à une réflexion plus générale d'aménagement. Ainsi, ce faisant, par le prisme de l'analyse des sites de covoiturage, c'est plus largement une réflexion sur les dynamiques spatiales des périphéries urbaines qui est menée, ainsi que sur leur aménagement durable.

### Introduction

A l'occasion des entretiens réalisés avec les acteurs institutionnels, nous avons dégagé plusieurs interrogations concernant les recompositions urbaines liées aux pratiques et aux dispositifs de déplacements. Parmi ces interrogations, soulignons :

- **les enjeux liés à l'aménagement des aires de covoiturage** : développement de commerces et de services liés à la mobilité (pour l'instant peu pensés par les institutions. On est plus strictement sur des enjeux d'inter-modalités - pour le Conseil général de ce point de vue, pas nécessairement une perspective souhaitée). Comment les collectivités accompagneraient les demandes d'implantation sur ces sites (commerces ambulants, ventes à emporter, et au-delà..) Quels sont les risques perçus pour les commerces de centres bourg ? Quelles représentations du territoire sous-jacentes ? Ces questions révèlent en majeure partie une absence de réflexion synthétique dans l'aménagement des aires de covoiturage, citons pour exemple ce propos issu d'un entretien avec le Conseil Général des Côtes d'Armor « *On parlait d'un parking où il y avait un commerce. Mais notre stratégie n'est pas d'amener du commerce à proximité ; Mais c'est vrai qu'on ne s'est pas posé la question* ».

- **Les enjeux d'urbanisation densifiée aux abords des gares** – excentrées des bourgs - : quelle approche du développement communal global, quel traitement de la greffe ou des liens entre polarités, quelle vocation assignée à ces nouveaux secteurs (uniquement résidentiel ?) Quelle réflexion sur la cohésion sociale et urbaine (nouveaux quartiers denses, anciens lotissements sur grandes parcelles)...

---

<sup>5</sup> Mentionnons ici l'étude intéressante réalisée par Thomas Lauwers, *Le covoiturage spontané dans le Calvados*, DDTM Calvados, 2008

- **A l'échelle des territoires intercommunaux** : quelles redéfinitions des « hiérarchies » entre communes (desservies ou pas par gares par ex.), quelles approches des mobilités douces au sein du territoire, quels impacts sur les enjeux de localisation de nouveaux équipements etc...

#### **a. Entre pratiques « sauvages » et « régularisées ».**

Au départ de notre enquête sur le covoiturage, un constat s'est vite imposé : l'auto-organisation spontanée du co-voiturage. Les résidents des espaces périphériques n'attendent pas nécessairement les instructions de décideurs qui, dans un premier temps les auront souvent suivis plutôt que les précéder : ainsi, les sites « sauvages » - choisis librement mais non-illégaux - sont bien souvent à l'origine de l'installation ultérieure de parkings par les instances départementales. De plus, à partir des observations menées sur les différents territoires retenus, il apparaît que, quelque soit le statut du lieu de covoiturage - parking sauvage ou stationnement institutionnalisé - ceux-ci ne rassemblent que des véhicules automobiles, sans dispositifs de chaînages laissant penser à l'émergence de trames de mobilités (présences de pistes cyclables, de VTT...). Toutefois l'installation d'un site de covoiturage par une collectivité - département, communauté de commune, commune - constitue déjà de fait en elle-même une incitation à une forme collective de déplacement. Partant de là, nous nous sommes alors attachés non seulement à la configuration des sites de covoiturage, mais aussi à éclaircir le fait que ce lieu puisse ou non favoriser un relais par mode doux. Chaque site de covoiturage représente en effet, par le choix de son emplacement et le type d'équipements proposé, une occasion permettant ou non d'engager une pédagogie et des pratiques qui favorisent l'accès piéton ou vélo et des reports modaux.

Plusieurs questions sont alors à la base de cette enquête : comment les lieux du covoiturage sont-ils choisis ? Quelle aire d'habitat concernent-ils ? Qu'en attendent les usagers ? Qu'en pensent les collectivités ? Pour y répondre, nous avons croisé une enquête auprès des usagers et des collectivités aux différents échelons (départemental, intercommunalité, municipalités) avec une analyse d'ordre morphologique sur le type d'urbanisation propre à chacune des communes ou configurations territoriales plus généralement à proximité desquelles les sites étaient implantés. C'est la synthèse de cette enquête qui est ici présentée. Ce travail couplant enquêtes et observations *in situ*, dans les départements des Côtes d'Armor et de la Sarthe visait à identifier la manière dont les structures urbaines seraient à même de favoriser ou non la pratique des modes de déplacement alternatifs. Ce double regard fait alors plus largement du site du covoiturage un révélateur de la dynamique spatiale des périphéries urbaines, de la persistance en particulier du découplage des centralités (commerciales essentiellement) et de l'éclatement des modes de vie. L'hypothèse qui guide l'analyse menée étant que l'aménagement, le soutien qui pourrait être réalisé aux formes de mobilités alternatives émergeant autour des sites de covoiturage, pourrait constituer un puissant levier de rationalisation de l'organisation des espaces périphériques situés sous condition de mobilité et ce faisant, pourrait constituer à terme un chemin de réflexion pour l'aménagement d'une condition plus durable de ces espaces.

#### **b. Diffusion des mobilités et réseaux**

A partir du site de covoiturage, la diffusion des pratiques de mobilité pourrait a priori se déployer sous trois formes : automobile (qui reste incontournable vis-à-vis de l'éclatement persistant dans les zones de rupture), cycliste ou piéton. Sur l'ensemble des cas étudiés, il est apparu clairement que le site reste pourtant essentiellement envisagé comme un parking automobile proche de voie rapide favorisant la pratique d'une voiture à l'autre, dans un espace organisé depuis plusieurs décennies par le déplacement individuel motorisé. Or, réduire l'usage de la voiture, c'est tenter d'organiser le report modal, faire en sorte qu'au déplacement partagé succède un déplacement vélo ou piéton. Ce qui nécessiterait à la fois une structure viaire adaptée et un rapport entre le lieu du déplacement partagé et l'organisation urbaine pour optimiser la proximité autant que la facilité et l'aisance des cheminements. Mais, également, ce qui nécessiterait aussi des équipements dont en particulier des parkings vélo protégés des intempéries et sécurisés ; des abris d'attente. Le travail d'analyse effectué a donc également pour visée de dégager des pistes plus systématiques et généralisables de traitement des lieux de covoiturage dans cette optique.

### **c. De nouveaux espaces publics mobiles ?<sup>6</sup>**

Quelque que soient leur forme, les lieux du covoiturage présentent une propriété intermodale. Mais cette intermodalité – et donc articulations de différents modes – gagnerait nous pensons à ne pas être saisie uniquement sous l'angle d'une interface : elle est aussi à même de représenter un véritable potentiel de centralité.

Lorsqu'on aborde la lecture de la « ville émergente », il est de premier réflexe d'identifier comme points d'accroche des formes urbaines, les repères de l'ancien bâti (ancienne place de village, bord de canal, commerce, bar-tabac, etc.), ceux-ci constituant tout autant de centralités classiques, propres ou non à des espaces publics. Pourtant, les nodalités du système de transport (sorties d'autoroute, arrêts de bus scolaire, etc.) peuvent également aider à structurer l'espace péri-urbain de polarités car ils peuvent se révéler efficaces pour optimiser les déplacements, mais ils pourraient aussi participer aux projets intercommunaux qui disposent de façon éclatée des équipements partagés entre plusieurs communes. Ces lieux disposent enfin, à l'instar des espaces publics traditionnels d'un potentiel d'expression symbolique où l'enjeu est de rassembler ce qui est aujourd'hui éclaté sur une réalité commune qui est celle de l'appartenance à une région urbaine.

Nous considérons ici qu'un lieu partagé est un lieu public qui dispose d'un potentiel d'échanges (marchands- équipements) dont l'efficacité dépend du rythme de sa fréquentation. Il peut en effet être quotidiennement activé pour les lieux de transport domicile/travail, mais à certains moments particuliers (encadrent, par exemple, la journée de travail). Cette propriété spécifique des sites définis par les mouvements pendulaires ne les rend animés que sur certaines plages d'horaires, qui interpellent la présence d'équipements publics de type crèches ou commerces, et l'adaptation d'un urbanisme temporels à ces problématiques spécifiques. Mais il les rend aussi adapté à des pratiques qui se développent autour du marché de production locale dont, par exemple, les « dépôts de paniers » issus de l'agriculture biologique, et qui sont actuellement expérimentées à pas timides dans le cas des gares TER en France. Nombre d'offres sont ainsi envisageable, exigeant d'intégrer une vision nettement plus flexible de l'urbanisme, tels des commerces ou artisanats spécifiques, des ateliers de réparation

---

<sup>6</sup> - « Des champs à explorer pour la prospective urbaine » - DIACT- Décembre 2007

(auto-vélo), etc. Les questions de la réflexion sur l'offre urbaine à développer autour de ces sites ne sont pas non plus secondaires du fait d'induire une croissance de la fréquentation du site, et des formes de régulation qu'ils impliquent alors. L'enjeu de la localisation des aires de covoiturage se transforme alors en question centrale au regard des autres points centraux des communes, ou encore de la localisation des quartiers d'habitat. C'est aussi par rapport à cette grille de questionnement que les différents sites ici présentés ont été analysés.

#### **d. Les localisations au cœur d'une réflexion sur le développement urbain sur trois secteurs d'étude.**

Un autre questionnement porté par l'enquête visait à identifier l'origine du choix de localisation des sites de covoiturage. Si on prend le cas, dans les Côtes d'Armor, de Pleugueuneuc et St-Pierre-de-Plesguen, on peut ainsi repérer et être interpellés par le fait que les lieux de covoiturage (sauvage sur St-Pierre et parking aménagé à Pleugueuneuc) ont été situés à proximité immédiate de l'échangeur, soit à l'extérieur des centres communaux pourtant très proches. Ce qui ouvre plusieurs types de questions explorées par ce travail de recherche : comment est choisie et décidée la situation du parking d'échange aménagée ? Quel est le moteur initial de la localisation d'un « parking sauvage » ? Est-ce parce qu'il n'y a pas d'autres parkings sur la commune ? Ou bien est-ce parce que les individus proviennent de lieux éclatés sur le territoire communal ?

Dans le cas des sites de covoiturage où l'usage d'un site est proposé par l'aménagement d'un parking, comment les municipalités posent-elles la question d'un choix d'un site plutôt qu'un autre ? Pourquoi mettre un parking dans le centre de l'agglomération, ou à proximité d'un centre commercial périphérique ?

A ce stade, il nous semble important de poser la question de la situation comme constituant une véritable alternative de choix de développement urbain, considérant que localisation et potentiel de développement sont liés. Le tableau suivant synthétise quelques uns des aspects sous-tendant ce type d'arbitrages :

<b>Situation</b>	<b>Atouts</b>	<b>Inconvénients</b>
<i>Centrale</i>	Renforcer une centralité autour de l'espace urbain « traditionnel » (tout commune dispose de son centre- village ou bourg).  N'implique pas nécessairement de relais modaux (densification résidentielle dans un rayon de 350m).	Parking en cœur de commune (à l'exception d'un report modal doux sur le site).  Peu d'évolution à terme en matière de transport collectifs entre centres urbains. Un car qui suit une voie rapide n'entrera pas efficacement dans les bourgs sinon en allongeant le temps de trajet sur la ligne.
<i>Périphérique</i>	Evolution possible vers des reports modaux de type transports collectifs. Centralité intercommunale.	Situation hors centre. Nécessite obligatoirement un relais modal (pas de construction de résidence à proximité de voies rapides).

C'est à partir de cette série de questions que le présent travail vise alors à examiner les liens réciproque entre les lieux du déplacement partagé (site de covoiturage) et deux autres types de lieux : les lieux centraux d'une part et les secteurs résidentiels d'autre part. Elle vise ce faisant à la fois à documenter de manière précise et détaillée l'existant des relations entre ces trois niveaux de lieux, agencé autant par les pratiques observées que les situations morphologiques respectives, mais aussi à dégager pour chacune d'entre elles des pistes de réflexions concernant leur potentiel, leur capacité d'inscription dans des logiques alternatives de développement urbain.

Pour cela, trois secteurs ont été analysés. Le premier concerne l'espace situé entre les deux agglomérations de Rennes et St-Malo, dont une recherche précédente (Dumont, Allain, Lecoq, Hellier 2009) avait souligné les mouvements pendulaires croissants des résidents des communes à mi-route où les ménages sont parfois bi-polarisés. Le second concerne le département des côtes d'Armor, avec le triangle Paimpol/ Guingamp/St-Brieuc. Ce triangle dont la commune de Lanvollon est situé au centre, représente un réseau de trois villes moyennes : d'où son intérêt d'échapper ici aux logiques d'axes entre deux villes importantes. Nous y avons ajouté également le cas de la ville de Dinan, ville moyenne en situation de frontière départementale où il est apparu intéressant de confronter les logiques institutionnelles et les logiques résidentielles. Enfin, troisième secteur d'étude de périphérie urbaine, la Sarthe, par le biais du réseau des supermarchés dans les villes petites ou les bourgs. Le cas des périphéries urbaines dans la Sarthe est à ce titre un cas particulier qui rattache fondamentalement cette recherche aux questions contemporaines de la confrontation des centralités introduites par les espaces de la ville franchisée (Mangin, 2006).

## e. Des enquêtes

Partant de là, deux types d'enquêtes ont été ou sont engagées :

- **auprès des institutions** : dans un premier temps nous avons rencontré les responsables en matière de mobilité des trois départements concernés pour évaluer la politique départementale en matière de déplacement et les évolutions des pratiques en matière de déplacement<sup>7</sup>.

- **auprès des particuliers**. Une enquête a visé à cerner le rayon de diffusion d'une aire de covoiturage. D'où viennent les covoitureurs ? Comment s'organisent-ils ? Combien de personnes se regroupent-elles dans le même véhicule ? Pourquoi se retrouver là ? Autant de questions seront recherchées par site étudié. Mais l'enquête interroge aussi au-delà de la pratique elle-même du covoiturage sur la raison du choix du lieu d'un domicile qui s'avère éloigné du lieu de travail et de façon générale sur l'espace de vie de ces personnes mobiles qui ne disposent pas sur leur commune de résidence d'un large éventail en matière de commerces et de services.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Respectivement pour le département 22, le responsable des transports dans les services du Conseil Général, pour le département 72, le dit, le département 35 le dit et le vice-président du Conseil Général en charge des transports.

<sup>8</sup> -Questionnaire d'enquête en annexe.

La réalisation de cette enquête n'a pour autant pas été aisée. La recherche de contacts dans un premier temps, un questionnaire laissé sur les véhicules dans un second, a trouvé peu d'écho, mais les réponses collectées se sont révélées porteuses de réflexions. Ainsi, par exemple, sur l'aire de St-Pierre-de-Plesguen (35), deux jeunes ouvriers retrouvent depuis des communes éloignées de plus de 10 km, des camions d'entreprises qui les emmènent sur un chantier, véhicule conduit dans un cas par le chef de travaux qui réside sur le bassin de Dinan dans le même département. Pour d'autres, le choix du covoiturage implique deux départs de voitures dans une même commune du fait d'une indécision sur le choix de conducteur qui sera éclaircie sur l'aire. Le partage des frais se fait par crédit de points et sans échange d'argent. Ces enquêtes ont requis des « sit-in » sur les sites de covoiturage, et ont aussi fait apparaître la difficulté d'enquêter sur des périodes au cours desquelles l'ensoleillement est réduit, en fin de journée, les covoitureurs étant dans ce cas encore moins enclins à se prêter au jeu de l'enquête.

## **1. Le covoiturage dans les Côtes d'Armor : mise à l'épreuve des dispositifs publics.**

### **Introduction**

Les dispositifs liés à l'organisation du covoiturage sont liés, dans le département des Côtes d'Armor, à l'action du Conseil Général, à partir de 2006, au moment du transfert de compétences initialement assurée par la Direction Départementale de l'Équipement (DDE puis DDT) . Deux orientations sont prises à cette date : l'établissement d'un site internet, et l'identification d'un schéma départemental du covoiturage.

Dans un premier temps, l'aménagement des aires a consisté en une adaptation de l'existant, ciblant les lieux investis de manière non-officielle. Ce sont ces lieux qui ont été enquêtés dans le cadre de cette recherche. Dans un second temps, la DDT a mené une réflexion visant à établir des lieux pertinents. Deux critères déterminent l'emplacement d'aménagement d'une aire : sa situation sur une route principale, et le croisement avec une ligne de bus dans l'objectif de favoriser l'intermodalité entre covoiturage et transport en commun. C'est le cas, par exemple avec la ligne St-Brieuc/Lannion. Le Cahier des Charges établi précise que l'aire sera aménagée « à proximité immédiate d'échangeur routier ou de carrefour important ». La bonne visibilité des flux de circulation est recherchée. Par ailleurs, l'aire est censée disposer d'une bonne signalisation depuis les routes d'accès et des voies de rabattement, chaque aire ayant à prévoir une marge foncière en vue d'une extension éventuelle. Les aires sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage départementale ; le choix du site, l'acquisition du terrain et son aménagement est à charge du Conseil Général qui finance. L'acquisition n'est pas toujours utile : les délaissés routiers, par exemple, sont exploités. La validation du choix du site se fait en partenariat avec la commune.

Le Cahier des Charges d'aménagement des aires impose quelques principes.

Concernant leur aménagement, d'abord, il s'agit d'éviter l'imperméabilisation du sol : surfaces imperméables minimales et techniques de matériaux drainants. Puis, trois formes sont retenues pour les abords : le modelé (qui peut être entretenu à la tondeuse), le talus, la tranchée drainante.

Par ailleurs, concernant les équipements : des arrêts de bus sur le site sont à prévoir ou des liaisons piétonnes permettant de rejoindre l'arrêt de bus le plus proche. Des portiques, également, pour éviter le stationnement des gens du voyage et des poids lourds, des poubelles, si nécessaires des éclairages (mâts solaires éoliens), ainsi que des emplacements vélo (et abri « si nécessaire »). Les emplacements vélo se limitent généralement à arceaux de fixation. Parfois un abri : il est à claire-voie.

Dans la démarche générale du Conseil Général, le relais avec les pistes cyclables est recherché avec un partenariat avec les communes et les Communautés de communes en vue d'intégrer un réseau.

#### ***a. Les aires communales ou intercommunales.***

Pour ces aires, la conception est de maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale. Dans le département, il y avait quatre aires communales existantes début 2010 :

- Plérin (en sortie de commune, vers la plage des Rosaires). C'est une commune desservie par le « TUB » (transport collectif de la Communauté d'agglomération de St-Brieuc).

- St-Alban.
- Lanvollon dans la Zone d'Activité (site sur lequel la Communauté de Commune a une politique de « déplacement dynamique »)
- Lannion

En 2011, vingt-et-une aires ont été créés et sont désormais recensées.

La toute première aire - « La Chesnaye » à Guingamp - a été ouverte en 2007. Pour le représentant du conseil Général, « la demande croissante des utilisateurs a encouragé le Conseil Général à accélérer la réalisation de nouvelles aires sur l'ensemble du département »<sup>9</sup>. En 2010 et début 2011, cinq nouvelles aires ont été mises en service : Kerguiniou à Callac, La Fourchette à Loudéac, La Méreille à Taden , le Val Joli à Jugon-les-Lac et Les Vallées à Langouhède.



Les aires peuvent être distinguées en deux types :

- celles qui sont en situation aux nœuds structurants des voies principales : elles ont une vocation voiture/voiture.
- Les aires centrales aux bourgs.

La responsable départementale rencontrée reconnaît que la question des emplacements devrait être intégrée aux Plans Locaux d'Urbanisme. Les statistiques montrent que ce sont majoritairement les femmes (57% à 60%) et les jeunes actifs (25 à 40 ans) qui pratiquent le covoiturage. Développer le covoiturage en départ minute nécessite la mise en place:

- d'alertes SMS.
- de fonctionnalités GPS.

<sup>9</sup> Op. cit.

## ***b. Public, privé : des modes en évolution.***

Suite aux Grenelles de l'Environnement, les institutions ont commencé à engager une réflexion dans le département sur une urbanisation par les flux, tout en reconnaissant qu'il restait difficile d'envisager d'augmenter les cadences. En revanche, elles ont visé à améliorer les temps de dessertes. Du côté des transports collectifs départementaux, les bus sont aujourd'hui essentiellement utilisés par les jeunes et les personnes âgées. Les entretiens réalisés avec ces institutions témoignent que l'usage des mobilités collectives n'est pas encouragé comme une alternative échappatoire à une politique de transports en communs, mais davantage d'optimiser les déplacements domicile-travail.

Un transport à la demande (TAD), intermédiaire entre les deux voies, est aujourd'hui en place. Il est géré par la centrale de mobilité départementale, concédée à un service privé : CAT VEOLIA qui gère en parallèle le réseau « Tibus ». Leur mission concerne la réservation, l'optimisation et les statistiques. La centrale de mobilités départementale assure les réservations et l'optimisation des TAD et dispose de conseillers qui reçoivent les appels et organisent le déplacement. Ce service engage cinq agents. Les taxis utilisés dans le cadre de cette aide sont des artisans situés au plus proche de la demande.

Le « Transport à la demande » est utilisé par exemple pour accéder au marché, desservir les lieux des activités des enfants et jeunes le mercredi après-midi. Le TAD virtuel correspond à des lignes où le transport collectif n'est engagé que s'il y a de la demande. Des TAD locaux sont gérés par les Communautés de Commune : elles n'ont pas la compétence et passent, en conséquence, une convention avec le Conseil Général.

Le TAD à la demande répond essentiellement aux besoins de la population des personnes âgées. Plusieurs collectivités organisatrices constatent une utilisation du T.A.D. à 60% par les personnes âgées.<sup>10</sup> Il est assuré par une couverture taxi : l'usager paie 2 €. La différence du coût est prise en charge par la Communauté de Commune. Cet engagement peut se révéler lourd à terme si l'usage se diffuse. Faut-il alors se concentrer sur une population cible et limitée ? Par exemple, la Communauté de Communes de Quintin-Ploeuc-Moncontour a mis en place un ticket combiné TAD - transports interurbains qui rabat sur les lignes régulières. Cette politique ayant pour objet de permettre à la population d'aller vers la ville centre (Saint Briec) pour des déplacements vers les administrations, l'hôpital, les spécialistes de santé ...

A partir de ce cadre général des dispositifs institutionnels de mobilité, nous avons procédé à une analyse usages et réalités des aires de covoiturage situées entre Dinan et Guingamp. Elles ont été choisies à partir de critères de situations différenciées.

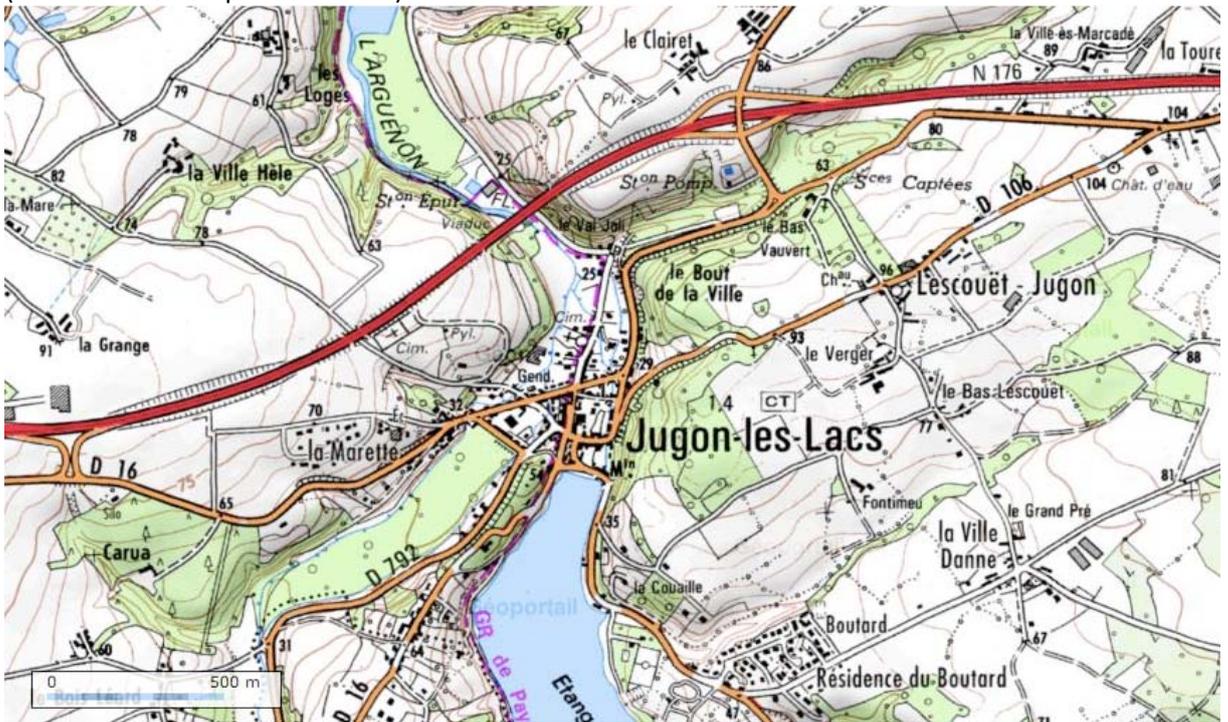
- soit des aires raccordées à l'axe principal est-ouest du département.
- soit des aires réparties autour de Dinan, ville en situation de frontière départementale, aussi bien (voir plus) polarisée sur Rennes que sur St-Briec.
- enfin, troisième cas spécifique, celui de la commune de Lanvollon qui, à l'inverse des logiques d'axes principaux, est au cœur d'un système triangulaire reliant plusieurs petites villes.

---

<sup>10</sup> - Entretien avec Mme Le Friec, adjointe au maire de Lanvollon, vice-présidente de la communauté de communes

### 1.1 Jugon-les-Lacs : le relief comme élément de complexité.

Jugon-les-Lacs se situe en contrebas d'un dénivelé important qui sépare cette ancienne petite ville historique de la voie rapide qui traverse la commune sur un viaduc. La RN 176, axe qui dessert la Normandie depuis St-Brieuc, est une des routes structurantes de la région. Le lieu de covoiturage du « Val Joli » est situé au plus près de la voie rapide (250m environ du pont sur la RN).



Un zoom sur le site nous permet de repérer le site boisé situé dans le virage, carrefour qui dessert le bourg de Jugon-les-Lacs (à 700m) vers l'ouest et Lescouët-Jugon à l'est (500m).



L'aire de covoiturage n'est pas signalée depuis la voie rapide. Elle accueille sept emplacements de stationnement.



A droite, l'entrée de l'aire depuis la voie rapide



Le parking reçoit 1 véhicule

L'aire a été équipée d'un accroche-vélo. Mais la circulation cycliste est dangereuse. Pour relier le bourg, deux virages ne réservent pas une visibilité sur une longue distance qui permette à temps à un automobiliste de prendre de l'écart par rapport à un vélo. Et la présence de glissières de sécurité ne permet pas de rabattement refuge. Bien que la distance au bourg ne soit pas importante le trajet en vélo vers l'aire est par ailleurs pénalisé par la forte pente. Pourtant, à l'entrée du bourg un parking plus grand et déjà en place est intégré à l'urbanisation : n'aurait-il pas pu prendre la fonction de l'aire de covoiturage labellisée ? Ce lieu dessert de la même façon le village proche de Lesoët-Jugon.



Un accroche- vélo pour qui ?



A l'entrée du bourg : un parking

*Questions posées par l'observation.*

- La situation de l'aire de covoiturage semble se décider uniquement par rapport à sa proximité à la route. Celle de l'intégration au système d'urbanisation ne semble pas posée.
- La question réciproque des circulations douces et des automobiles est-elle posée ?
- Une distance supplémentaire de 400m pour les automobilistes n'est pas dissuasive mais l'est pour les cyclistes et les piétons.

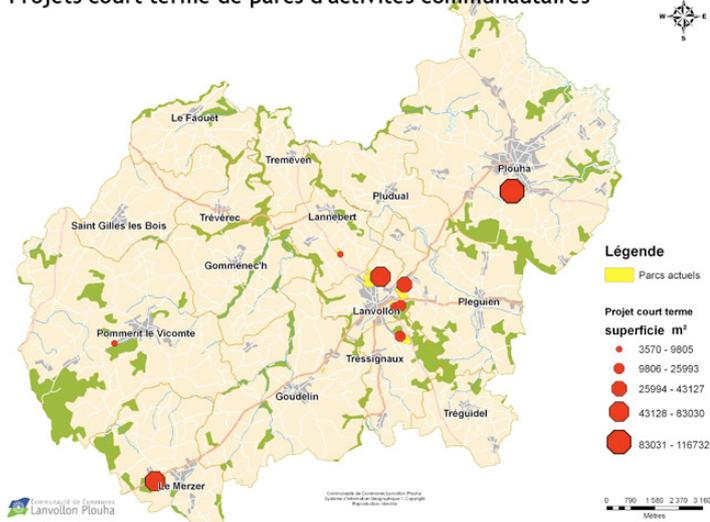
## 1.2. Lanvillon : les effets de la bipolarité commerciale.



La Communauté de Commune de Lanvillon-Plouha compte 15 communes. Elle compte 15119 habitants répartis sur sur 19 396 ha (recensement 2008). Les 8999 logements sont répartis entre 6161 résidences principales et 1725 résidences secondaires. 447 logements sont vacants. Lanvillon est un carrefour dans le triangle St-Brieuc, Guingamp, Paimpol qui sont les trois principaux pôles d'emploi et de flux touristique. La RD6 a un trafic important : de l'ordre de 12 000 véhicules/jour.

Sur son site Internet, la commune valorise une situation « qui allie les avantages de la ville à la quiétude de la campagne » dans le Pays du Leff, « à quelques kilomètres du bord de mer, au carrefour d'un important axe routier St-Brieuc/Paimpol et Guingamp/St-Quay-Portrieux ». La communauté de commune de Lanvillon-Plouha se définit par sa position au sein d'un espace triangulaire qui lui donne accès à trois bassins d'emplois.

## Projets court terme de parcs d'activités communautaires



A l'appui d'une économie agricole, cet ensemble regroupant 15 communes présente en effet un fort déficit d'emploi puisque les chiffres de 1999 affichent 4 567 actifs résidents actifs pour un potentiel d'emploi de 2914, c'est-à-dire qu'un tiers de la population active n'a pas d'emploi sur le territoire intercommunal. Le secteur bâtiment est prépondérant dans l'économie locale. Au centre de la communauté de communes, Lanvollon tend à regrouper l'essentiel de l'activité du territoire intercommunal.

L'importante zone commerciale concerne une population située au-delà de la commune de Lanvollon et de sa périphérie immédiate. La zone, artisanale et commerciale est aujourd'hui saturée. Il est prévu l'installation de nouveaux emplacements autour de Lanvollon. Ils formeront une ceinture le long des sections nord et est de la couronne urbaine.

On trouve ici tous les arguments qui fondent la ville diffuse : le développement de l'urbanisation ne trouve ici sa justification que dans un fonctionnement global sur le triangle St-Brieuc, Guingamp, Paimpol. La Communauté de Commune de Lanvollon-Plouha manifeste une volonté politique face aux questions des mobilités, finançant notamment le Transport à la Demande depuis août 2010.

Les jeunes- qui disposent actuellement du service de bus scolaire- ne sont pas exclus de l'accès à ce service qui pourrait aussi être utilisé pour l'accès aux différentes activités offertes sur le territoire de la Communauté de Commune. Le transport en commun pour desservir les activités proposées sur le temps de vacances scolaires a été expérimenté et n'a pas eu un véritable succès. Ce faisant, le T.A.D. reste utilisé essentiellement par les personnes âgées.



Le Tibus dessert la commune. Pour favoriser l'intermodalité, une aire de covoiturage a été installée dans le secteur commercial à l'entrée du bourg à proximité de la halte du bus. Cette décision fait suite à l'avis d'une commission élus/habitants qui a permis de prendre conscience que la demande existe.

Cette aire est de maîtrise d'ouvrage intercommunale.<sup>11</sup> Elle est placée sur un terrain qui représentait une opportunité car il appartenait à la Communauté de Communes. Tout près du rond-point, la situation a semblé « idéale » aux élus car, outre sa visibilité à partir du rond-point, son accès serait immédiat et sécurisé. L'aire est aménagée en jonction avec l'arrêt de bus.

La difficulté est que la route départemental sépare cette aire des secteurs habités en s'intégrant par ailleurs à une partie de la zone artisanale et commerciale où sont rassemblées des activités que leur nature ne rendent pas de fréquentation quotidienne et qui nécessitent plutôt un accès automobile (carrosserie, marbrerie, tracteurs et tondeuses, artisans et matériaux du bâtiment, centre funéraire).

L'aire de covoiturage reçoit un abri vélo comprenant cinq emplacements. Un cheminement piétonnier et cyclable se veut de relier l'aire de covoiturage au bourg. Mais son tracé relie le rond-point automobile au carrefour suivant au nord. La traversée est extrêmement dangereuse pour un piéton ou vélo car la circulation y est rapide et le trafic important. Le débouché de la rue de l'Armor sur la route départementale a d'ailleurs été fermé par une barrière en bois. Une traversée sécurisée exigerait un feu. La situation de l'aire et de l'arrêt de bus justifierait que se pose cette question, d'autant que le supermarché se trouve juste en face de cet accès.

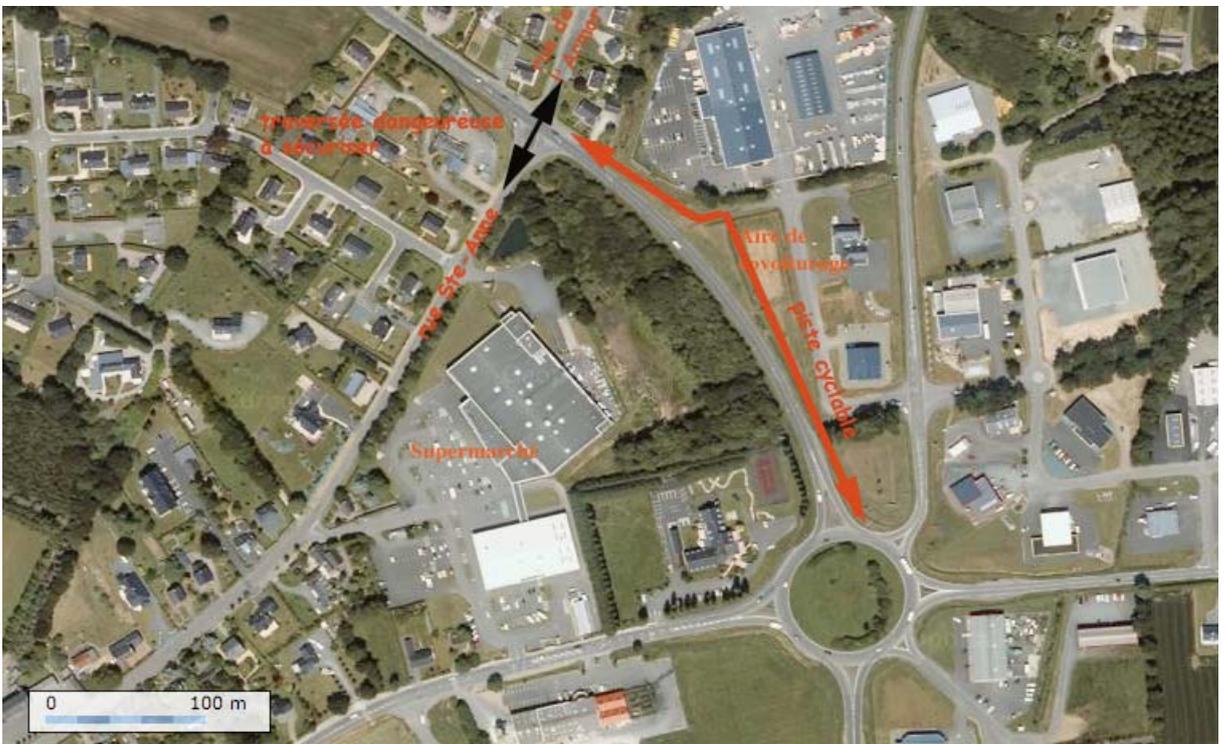
<sup>11</sup> (Nota- Le jour de l'enquête 5 voitures, aucun vélo)



Le cheminement entre parking et Route Départementale



L'abri-vélo



Une traversée peu sûre...



En fin de la piste cyclable au nord : à gauche le débouché de la rue de l'Armor est fermé par une barrière en bois.

Vue vers le nord : importance du trafic, profil de la voie, vitesse rendent la traversée très dangereuse (à gauche le débouché de la rue Ste-Anne)

A la question posée d'un lien possible entre une aire de covoiturage et le positionnement d'un équipement public d'échelle intercommunale, la réponse de la Vice-Présidente de la Communauté de Communes est affirmative. Bien qu'elle reconnaisse que la politique en matière d'implantation des équipements intercommunaux est basée sur la répartition entre les communes, politique fondée sur la recherche d'équilibre de l'attractivité du territoire.

D'autre part, si la politique de déplacement soit intégrée à l'échelle du Pays (SCOT du Pays de Guingamp), le lien entre les dispositions prises en matière d'urbanisation et une politique de déplacements fédérés est aujourd'hui balbutiant. En particulier, la pratique du covoiturage est aujourd'hui trop récente pour avoir été intégrée aux Plan Local d'Urbanisme.



Ci-dessus : polarisation résidentielle autour du bourg- Polarisation commerciale autour de la route.

Zone commerciale : 1- Supermarché, 2- Magasin vert, discount alimentaire, vêtements, 3 et 4- enseignes de commerce moins quotidiens et entreprises du bâtiment.

La commune de Lanvollon est typique de la question des bipolarités induites par le développement des secteurs commerciaux de périphérie. Elle est parfaitement visible sur le plan communal. L'urbanisation résidentielle est centrée sur le bourg, le secteur artisanal et commercial est centré autour du rond-point situé sur la Route Départementale. Une polarité urbaine traditionnelle ; une polarité routière.

Les équipements publics sont polarisés sur le bourg : outre les écoles primaires, la commune accueille un collège, mais privé. Le centre bourg a conservé quelques commerces : boulangerie, boucherie, bar-restaurants, banques, coiffeurs, supérette, constituent l'armature commerciale du bourg, également siège d'un marché hebdomadaire. Ces quelques commerces de bouche et de service ne suffisent pas à remplir les rez-de-chaussée de cet ancien bourg actif où de nombreuses vitrines sont désormais fermées.

Dans le secteur commercial, le supermarché est situé côté bourg par rapport à la Route Départementale. La distance est de l'ordre de 500m par rapport au centre du bourg. Cet éloignement le positionne dans un rayon accessible aux piétons pour le secteur résidentiel nord-est et dans un rayon accessible aisément aux vélos pour l'ensemble du secteur urbanisé. D'autant qu'aucun accident géographique ne rend difficile la circulation cycliste. Au sud-ouest (2) sont établis des commerces de fréquentation courante. La voie qui longe ce secteur est l'accès principal au secteur urbanisé depuis le rond-point : profil de la voie et coupure des parkings n'incitent cependant pas à son accès par modes doux. A Lanvollon pas plus qu'ailleurs le réseau cyclable n'a jusqu'à présent pas été pensé pour desservir le secteur commercial.

La construction d'une partie de la zone artisanale et commerciale sur le côté opposé au secteur urbanisé pose la question de fond de l'accessibilité automobile systématique conçue par l'urbanisation désormais courante de toutes les communes. La zone artisanale et commerciale étant centrée sur un rond-point qui ne fait que ralentir l'importante circulation du transit intercommunal sur une route principale, son accessibilité par mode doux est largement obérée. La fluidité du trafic à l'échelle départemental est en contradiction avec l'intérêt de l'urbanisation locale. Le tracé de la route, lors de sa construction devait avoir pour objet le contournement du centre. La disposition actuelles tendrait à intégrer la route... problème qui risque de demander de nombreuses années avant d'être résolu !

#### *Questions posées par l'observation.*

Cet exemple nous semble illustratif des contradictions induites par des décisions communales d'urbanisation qui posent insuffisamment la question des mobilités de façon globale. Si les commerces périphériques induisent de nouvelles centralités, cette question ne reste pas encore aujourd'hui abordée dans la planification de l'urbanisme.

### **1.3. Autour de Dinan : entre gestion départementale et mobilités locales.**

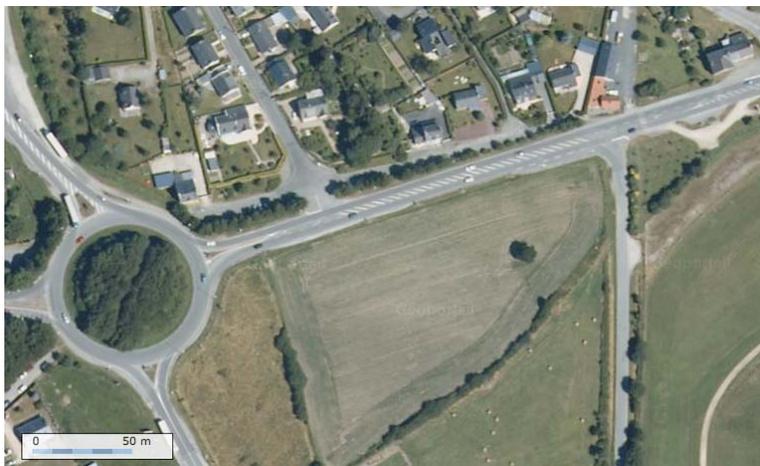
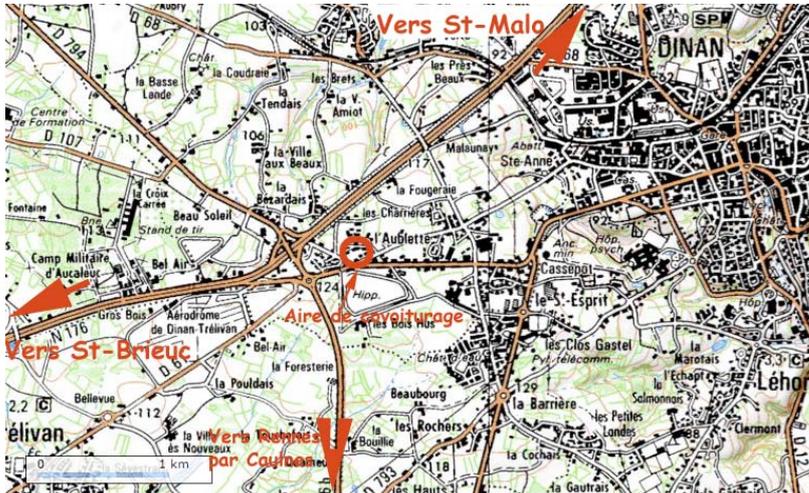


Autour de Dinan, une continuité d'urbanisation relie plusieurs communes. Taden au nord, Lanvallay à l'est, Léhon au sud et Quevert à l'ouest, font ensemble ville.

Cet ensemble urbain est relié à Rennes de deux façons : au sud la D 766 vers Caulnes permet de rejoindre la N12. A l'est la D 794 permet de rejoindre la D137 (Rennes/St-Malo). Si ce dernier trajet semble plus court sur la carte, il contraint l'ensemble des communes périphériques à Dinan, sauf Taden bourg et Lanvallay à la difficile traversée de la ville centre pour rejoindre la D 137. L'autre trajet est plus efficace en temps pour tous les secteurs résidentiels situés à l'ouest de Dinan. Le covoiturage à l'ouest de Dinan est favorisé par l'installation d'une aire. Ce n'est pas le cas à l'est.

### 1.3.1. Le covoiturage à l'ouest de Dinan : les absences d'une politique départementale.

Situé à l'ouest, le parking de covoiturage est intensivement utilisé. Il est situé à un carrefour clé puisqu'il est à proximité de 3 directions importantes : Rennes, St-Brieuc et St-Malo.



Contrairement à ce que laisse apparaître la carte ci-dessus, l'urbanisation s'étend vers les grandes routes. La photo aérienne fait apparaître les lotissements en continu qui relient désormais le rond-point à la zone commerciale au nord de la route sur une longueur d'environ 1 km. Ici, on est sur le coteau et la topographie ne rend pas la circulation cycliste difficile.

Ci-contre : tout contre le rond-point, l'aire de covoiturage.

Il y a probablement peu à espérer d'une circulation cycliste incitée par des voies réservées sur la route principale dans la direction de Dinan. Car le trajet de grande longueur ne relie le rond-point qu'au vaste secteur commercial sur terrain plat, avant

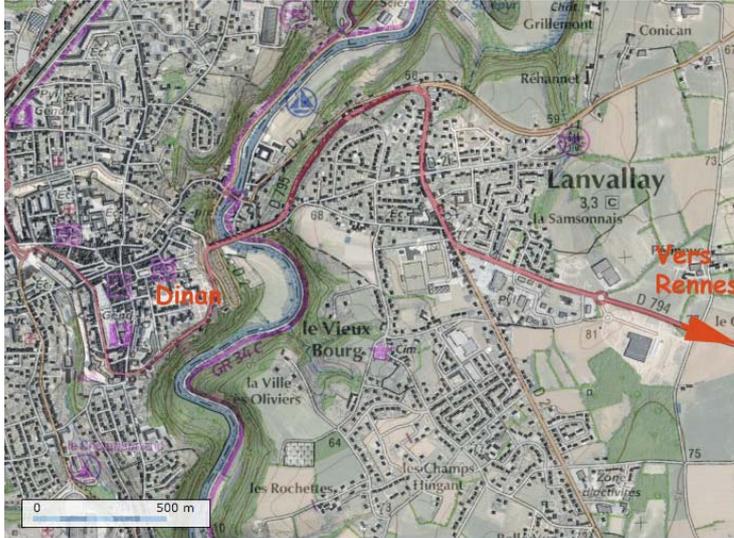
qu'une forte pente donne accès en second temps vers les secteurs résidentiels de Dinan et Léhon. Par contre les nouveaux lotissements au nord de la route pourraient être concernés par la circulation vélo. Mais ni piste cyclable, ni abri vélo n'accompagnent l'aire de covoiturage sur le secteur résidentiel.



Le parking est très fréquenté. L'aménagement est réduit au strict minimum : parking bitumé signalé depuis la route principale accédant à la ville de Dinan.



*Le covoiturage à l'Est : un covoiturage intégré au centre-bourg.*



A Lanvallay, c'est au départ de la route vers Rennes qu'est situé le parking de covoiturage. Face au supermarché, il reste cependant intégré à un bourg qui a conservé un appareil commercial le long de la rue principale, accès vers Dinan. C'est ici un exemple d'un lieu de covoiturage intégré au centre. La signalisation est minimale : insuffisante en terme d'annonce.

Sa situation centrale le rendrait aisément accessible pour les secteurs résidentiels. Mais aucune piste cyclable n'est formalisée, ni d'accroche-vélo.



Ci-contre : l'affichage départemental qui pourrait bénéficier à l'aire de Lanvallay à titre pédagogique.



Contrairement à l'aire ouest, celle-ci n'est pas référencée par le département. La question des frontières départementales est-elle en cause ? Située en limite départementale, la ville de Dinan est autant attirée par la capitale régionale que par le chef-lieu du département.

Dans le département des Côtes d'Armor, les aires labellisées sont concentrées le long de l'axe est-ouest qui est bien entendu un axe majeur régional et départemental.

Mais autour de Dinan, on remarque que les 3 aires s'accrochent aux routes principales du département concerné. La route de Rennes à St-Malo, proche de la limite, n'apparaît pas sur la carte du covoiturage organisé par le Conseil Général. Chaque département observe son territoire de façon auto-centrée à son chef-lieu.

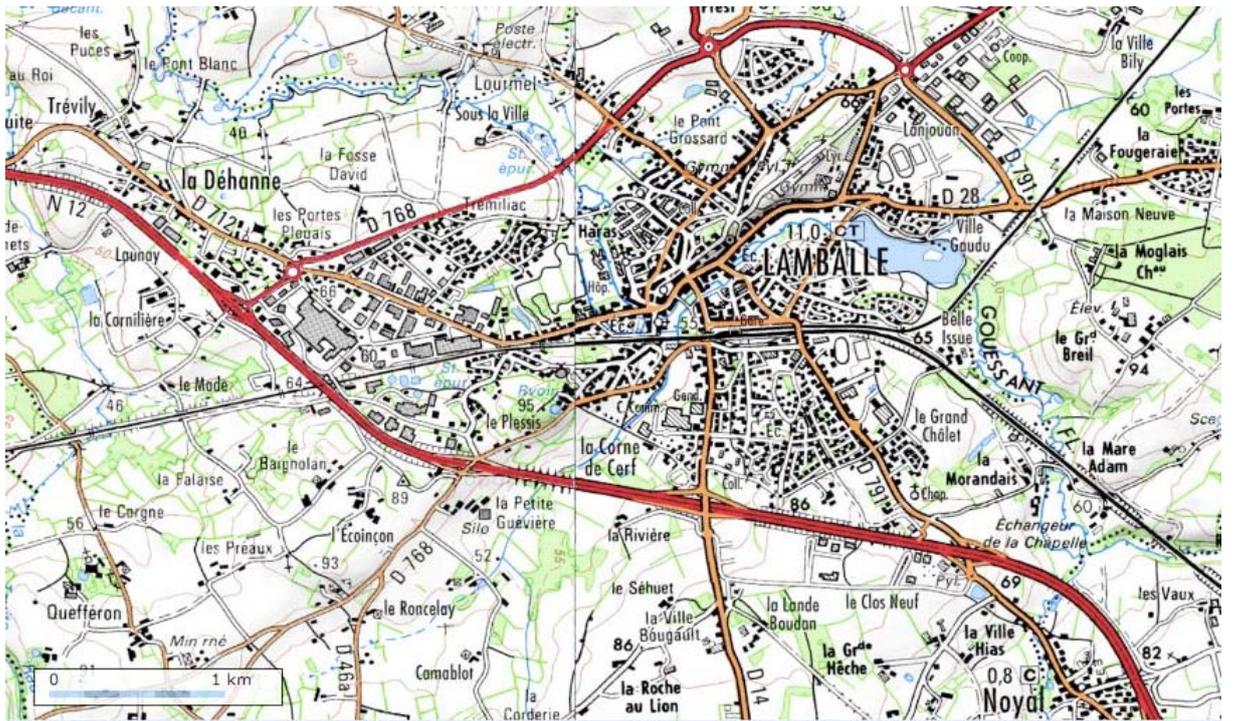
#### *Questions posées par l'observation.*

Chaque collectivité, à toutes les échelles maintient une réflexion strictement limitée à son périmètre en matière de mobilité. La définition des aires de covoiturage se répartit autour du centre communal à l'échelle d'un bourg ou d'une petite ville, autour de la ville centre quand il s'agit d'une intercommunalité, et autour de la capitale départementale s'il s'agit d'un département.

### **1.4. Les sites de l'urbanisation linéaire : l'exemple de la Route Nationale (RN) 12.**

#### ***a. A proximité de Lamballe.***

Trois échangeurs desservent Lamballe. L'un d'entre eux dispose d'une aire aménagée et labellisée par le département des Côtes d'Armor. Tous ces échangeurs restent proches de la ville où l'agglomération reste concentrée au nord de la voie rapide.



La première aire de covoiturage se situe à l'entrée de la D 791



L'entrée par la D791 est marquée par la présence d'une aire de stationnement qui reçoit un affichage municipal : plan de la commune et services. Ce n'est pas une aire répertoriée, mais en peut en faire fonction bien que peu de véhicules soient stationnés le jour de l'enquête.

Bien que peu large, une piste cyclable annoncée est formalisée vers le centre.



Ci-dessus : le parking à l'entrée D 791

L'échangeur sur la D14 est tout proche de la ville.



Face au lycée, le parking est déjà situé en entrée de ville mais ne fait pas office de site de covoiturage. La voie est très fréquentée. Bien que large, elle n'est pas équipée de piste cyclable.

Ci-dessous : le parking et la D14 face à l'entrée du parking (vue vers la ville au droit du parking).



Vue en direction de la ville

***b. La Ville-ès-Lan : un report modal périlleux.***

L'aire de Ville-ès-Lan est équipée et labellisée par le département. Elle est implantée juste au-dessus du rond-point de l'échangeur, et intégrée à la zone artisanale. L'aire est très fréquentée avec un parking frôlant la saturation. Si un abri-vélo marque l'entrée du parking, aucun véhicule n'y est toutefois présent : tout déplacement en vélo vers ce site tient du défi à la sécurité, sauf à utiliser les trottoirs, et à sécuriser la traversée de la chaussée par un feu de circulation du fait de l'intensité du trafic. Un flux presque incessant draine l'accès vers l'échangeur fréquenté par de nombreux poids lourds.

Ci-dessous : l'aire à droite, vue sur la voie rapide en surplomb à gauche de l'image



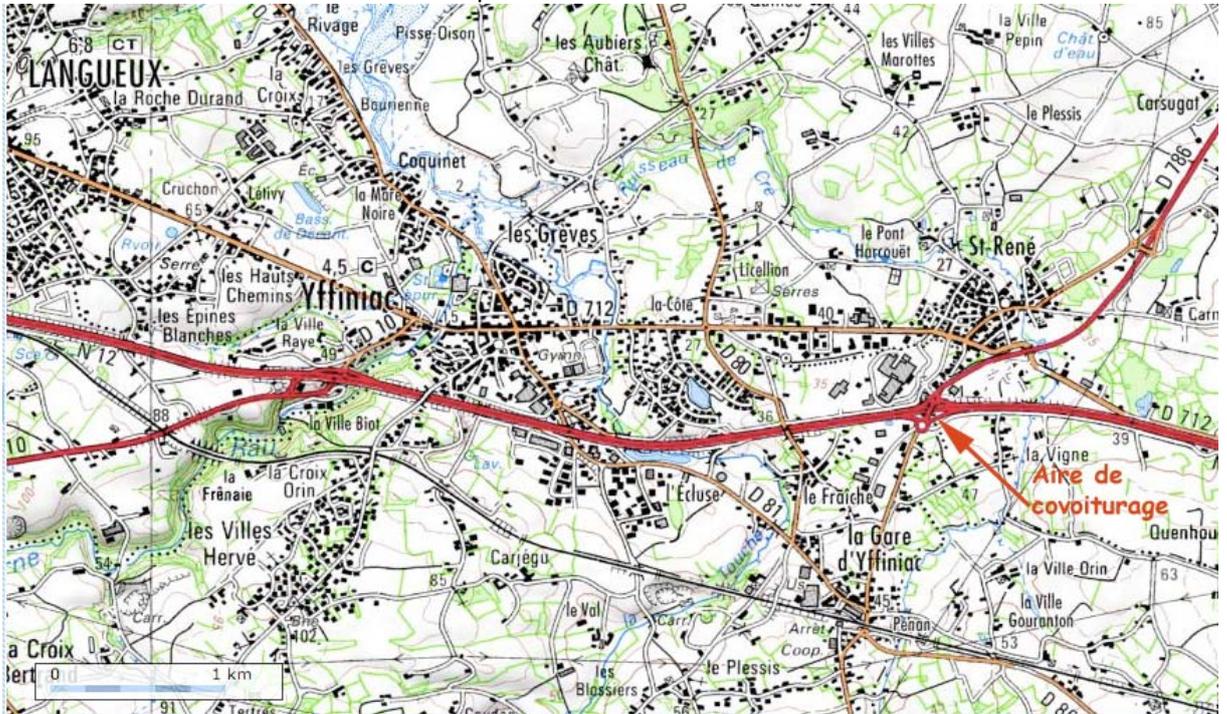
L'abri-vélo



Vue sur l'entrée de la zone artisanale depuis l'aire de stationnement.

**c. Yffiniac : au cœur des échangeurs.**

L'aire de St-René est une aire aménagée et labellisée par le département. Elle est située au sud de l'échangeur (rond-point), soit sur le versant opposé à Yffiniac. C'est un secteur où l'urbanisation est diffuse en première couronne à l'est de St-Brieuc.



C'est un parking fréquenté : le jour de l'enquête 21 véhicules y sont stationnés.

L'aire occupe un délaissé routier entre la voie rapide et une route communale. Le site est distant de plus de 1 km de St-René au nord et du lieu-dit « la Gare d'Yffiniac au sud.

Un abri-vélo y a été implanté, et des deux-roues motorisé y sont stationnés. Comme à la Ville-è-Lan, sauf à prendre la route vers l'est, l'accès vélo y est dangereux dans la mesure où toute desserte impose de passer par le rond-point à la sortie de l'échangeur. Il n'y a pas de piste cyclable.



Ci-dessus et ci-dessous à gauche : un rond-point dangereux pour les vélos pour accéder à l'aire de stationnement.

Ci-dessous à droite : la voie d'accès, vue vers l'est.



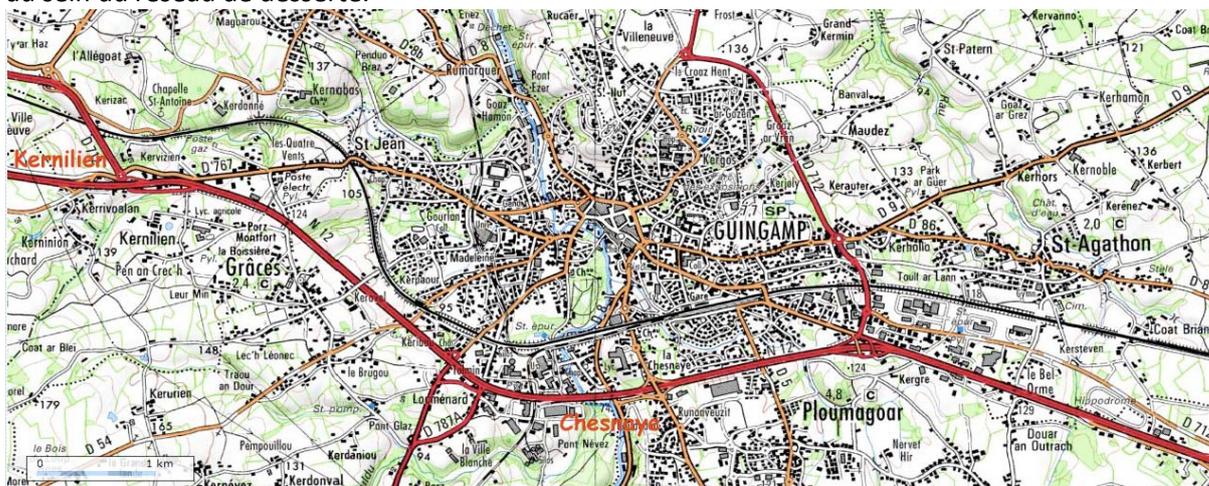
Ci-dessus : l'abri « deux-roues »

#### **d. Autour de la commune de Guingamp**

Quatre échangeurs et deux aires sont aménagées et labellisées par le département sur ce secteur.

##### *Le rond-point de Kernilien.*

A la sortie sud de l'échangeur situé à l'ouest de Guingamp, l'aire de covoiturage est aménagée contre le rond-point. Elle ne reçoit pas d'abri à vélo. Ici, ce serait probablement inutile car on est relativement éloigné des lieux habités, et le rond-point, très vaste, est dangereux pour la circulation cycliste qui n'est par ailleurs pas organisée au sein du réseau de desserte.



L'aire est fréquentée : 32 véhicules y sont stationnés le jour de l'enquête.



Le parking est équipé de mâts d'éclairage à énergie solaire. Au sol, la chaussée bitumée a été réduite au minimum au bénéfice de surfaces perméables.

Le lieu fait la jonction avec le réseau de desserte des cars. L'abri-bus est au bord du parking.





Ci-dessous : l'aire de Kernilien : autour d'un vaste rond-point

### *La Chesnaye*

Cet échangeur est tout proche de la ville. L'aire utilise un délaissé routier.



Comme à Kernilien, il n'y a pas d'abri à vélo, seulement 2 accroches pour « deux-roues ». Mais comme ailleurs dans tous ces lieux proches des échangeurs, la circulation n'est pas du tout adaptée à ce type de déplacement.

Le jour de l'enquête le parking accueille 26 voitures et 1 scooter. L'ensemble de la surface est revêtu de chaussée bitumée.

Contrairement à Kernilien, ce vaste échangeur est plus intégré à l'urbanisation. Proche de la ville, il se situe contre un secteur artisanal en développement au sud de la voie qui dessert l'aire de covoiturage. Juste en face de l'aire a été implanté un nouveau centre de distribution de type discount alimentaire.

En conclusion, pour faire se rejoindre les covoitureurs, ces aires aménagées à la proximité des échangeurs s'adaptent à des lieux spontanément utilisés par les usagers. Elles répondent donc à des besoins exprimés. En revanche, ils accompagnent des pratiques qui mettent en relation des automobilistes. C'est d'ailleurs en toute lucidité par rapport à ce type d'échange que les aires départementales ont été conçues le long de la voie rapide. Mais la question des déplacements cyclables y apparaît insuffisamment réfléchi. Cela est apparu de manière particulièrement flagrante lors du repérage de la présence d'abri-vélo à proximité de voies ne permettent que très difficilement à un cycliste d'accéder aux aires concernées, ou bien des ronds-points d'échangeurs, efficaces pour la fluidité de la circulation automobile mais inadaptés à la circulation cycliste.

Le cas des échangeurs ne doit toutefois pas être généralisé. Certains sont en effet très proches des agglomérations comme dans le cas de Jugon-les-Lacs où le parking de covoiturage aurait bénéficié d'une installation en entrée de bourg : avec cette localisation, un abri-vélo et des pistes aménagées, auraient pu avoir un véritable effet incitatif.

## 2. Covoiture et logiques commerciales : le cas de la Sarthe

Le département de la Sarthe est caractérisé par un réseau routier en étoile qui converge vers Le Mans. Les pôles d'emploi secondaires (Sablé, La Flèche, La Ferté Bernard), sont situés en périphérie du département. C'est ainsi que se présente de façon autocentrée l'entité départementale. Il y a cependant lieu d'intégrer aux questions de déplacement la proximité de villes hors département : Alençon à une cinquantaine de kilomètres au nord, Angers et Tours toutes deux à environ 95 km au Sud. Ces villes sont reliées au Mans par des routes efficaces et des autoroutes où les échangeurs définissent des lieux particuliers. Notons enfin que La Flèche est plus proche d'Angers que du Mans.



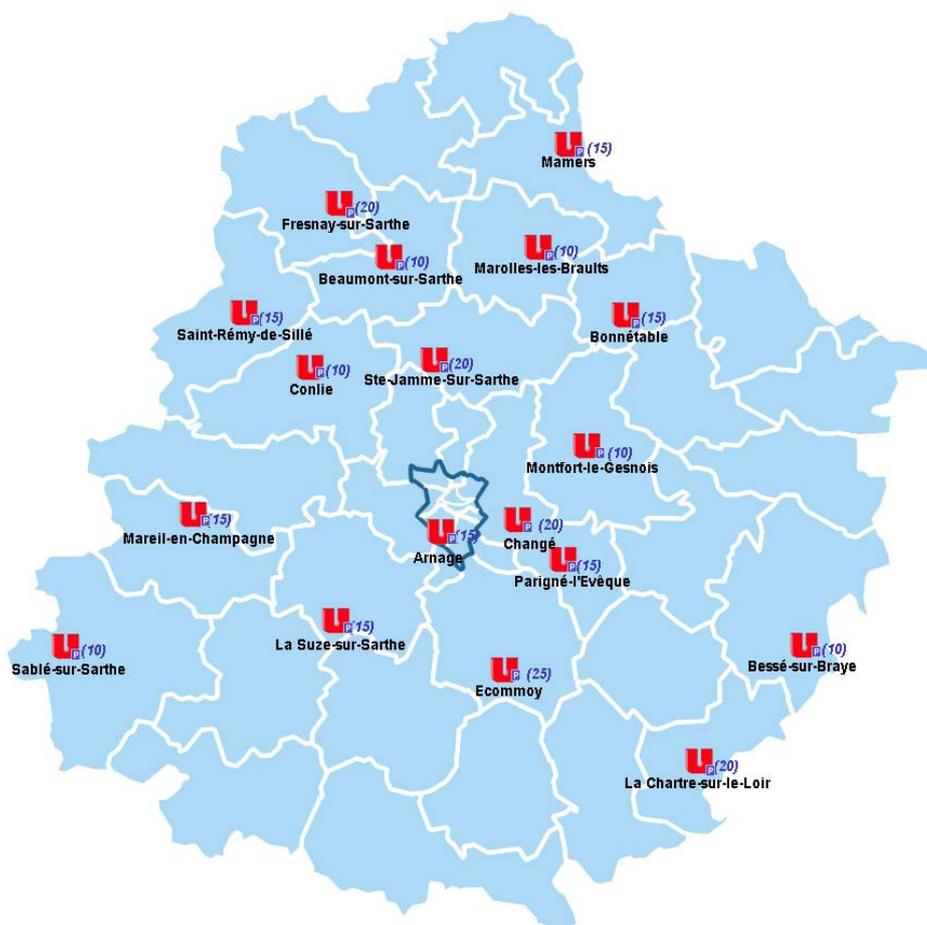
Dans ce cadre, les covoitureurs investissent une dizaine de sites « sauvages » sur le département, ce qui pose parfois des problèmes de sécurité. Aménager implique un coût d'où l'aménagement d'aires officielles à l'occasion de travaux de voirie.

Des aires sont également mises en place dans les zones d'activité autour de Le Mans (2), un « club de développement » d'entreprises en est à l'origine.

Le Département a formalisé une convention avec la chaîne de distribution « Système U » et sa déclinaison communale « Super U ». L'argument en est que ce réseau commercial, bien implanté dans les villes moyennes, dispose d'un bon maillage sur le département. La convention entre les partenaires se limite à une mise à disposition d'emplacements de parking pour les covoitureurs et à accepter la mise en place d'une signalétique. L'inconvénient est l'absence de suivi (enquête de fréquentation, etc.), et le fait que certains commerces ne soient pas bien situés pour remplir cette fonction.

Il nous a paru intéressant d'observer ce dernier point, à savoir les sites des supermarchés des communes de ce réseau : en effet, en établissant un lien entre un nouveau type de centralité (le supermarché, souvent établi en limite d'agglomération) et la logique propre au covoiturage, cette forme de contractualisation cadrerait parfaitement avec la problématique de recherche qui vise à examiner l'articulation public/privé des trames de mobilité, le privé intervenant ici à deux niveaux (les usagers, la chaîne de grande distribution)..

Figure : carte du réseau concerné par la convention avec le département.



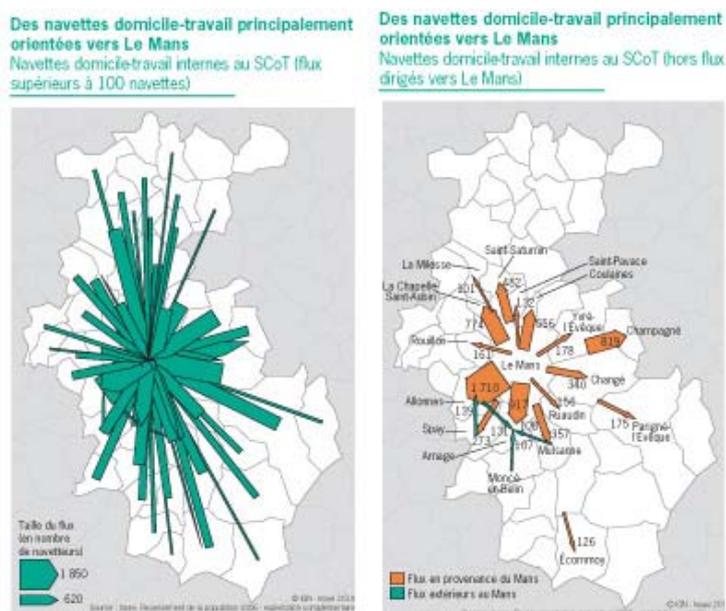


Figure 2 : les navettes domicile-travail (Le Mans)

Cette carte n'indique pas les réseaux routiers. Des communes qui pourraient à juste titre, par leur proximité ou leur facilité de liaison à la ville capitale, être concernées par le covoiturage n'appartiennent pas à ce réseau de supermarché. La carte des navettes domicile-travail sur le Pays du Mans nous montre une toute autre vision du territoire. Dans le réseau «U», sauf Arnage et Changé, la première couronne n'est pas concernée. La deuxième couronne sur plusieurs routes principale n'est pas totalement couverte.

Ces premiers constats indiquent déjà que l'emplacement des aires se déploie sur une logique pour le moins aléatoire quant à un raisonnement sur les principales mobilités automobiles.

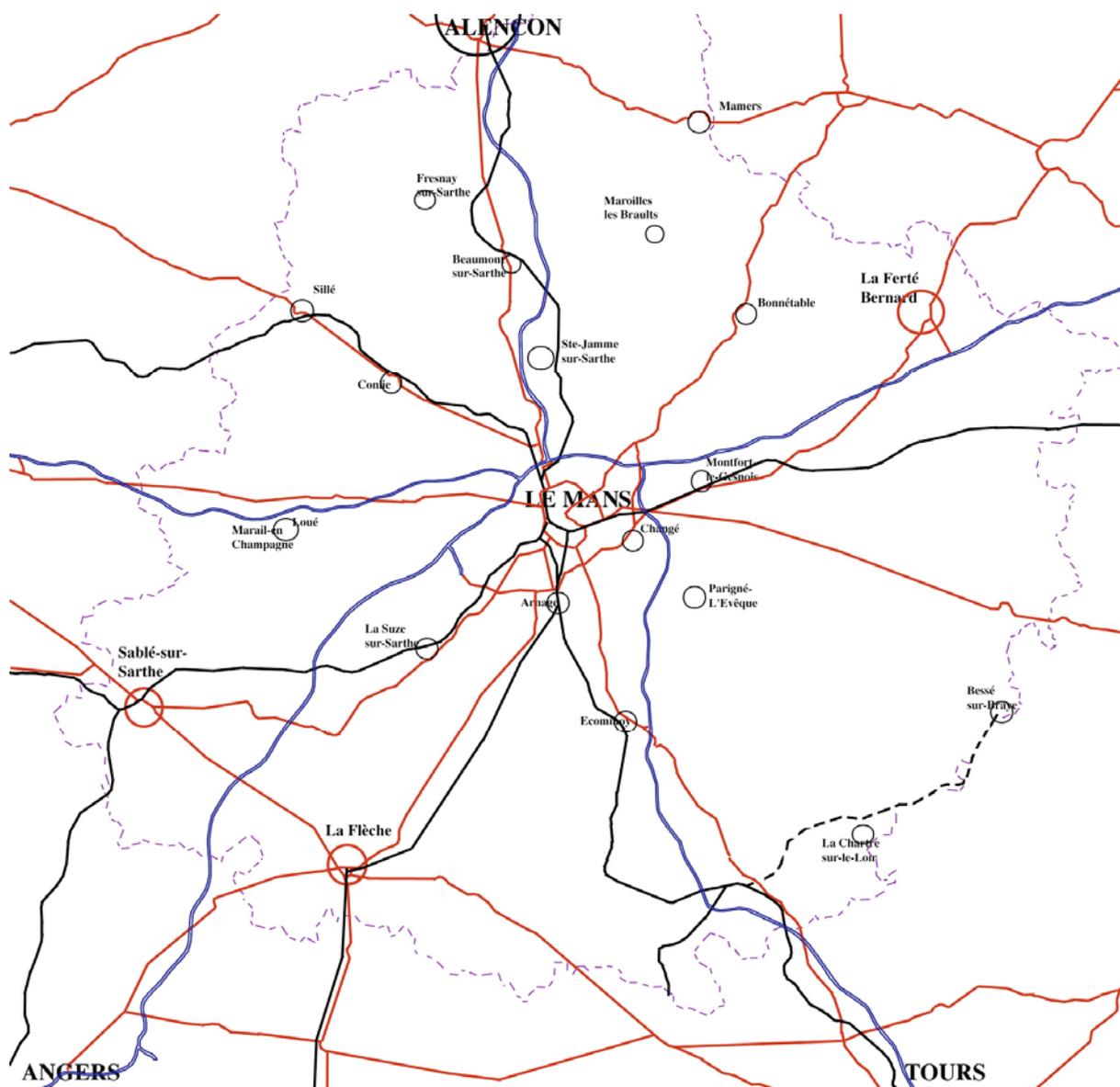
Il est nécessaire par ailleurs de considérer les autres types de dessertes des communes concernées par train ou bus régulier. Arnage est intégré au réseau de transports en commun du Setram (Agglomération du Mans). Or, les lignes de train ont évolué : une ligne au sud du département et desservant La Chartre-sur-le-Loir et Bessé-sur-Braye, bien qu'encore équipée, n'est ainsi plus active, notons également qu'une ligne dessert la Flèche au sud-ouest.

Figure 3 : le réseau TER (SNCF) dans le département de la Sarthe.

## Carte du réseau Pays de la Loire



En superposant les principaux réseaux routiers, la desserte ferroviaire et les communes que nous étudions, nous obtenons la carte ci-dessous.



**Légende**  
 En bleu : les autoroutes.  
 En rouge, les routes principales  
 En noir : les lignes ferroviaires  
 En noir pointillé : ligne ferroviaire non desservie.  
 En mauve pointillé : les limites départementales.

Les communes concernées rassemblent des populations allant de 2 à 5000 habitants, et peuvent être classées en quatre types de situation :

- Des communes situées le long ou à proximité des axes principaux rayonnant vers Le Mans.
- Des communes moins bien desservies par ces grands axes routiers (3) ou qui sont suffisamment éloignées pour justifier moindrement d'un lien quotidien avec la capitale départementale.
- Enfin, troisième et quatrième type, dans les deux cas qui précèdent, des communes qui sont ou non desservies par le train.

Les tableaux ci-dessous répertorient ce type de situation et la distance à la ville capitale ; on n'y constate que la moitié des communes est reliée par le train.

*Tableau 1 : communes situées le long ou à proximité des axes principaux rayonnant vers Le Mans, et non desservies par le train*

Distance à Le Mans.	Parigné-L'Evêque	Ste-Jamme-sur-Sarthe	Changé (Desservi par bus régulier)	Marail-en-Champagne Loué	Bonnétable
Périphérie	18 km	15 km	5 km	km	
Centre	20 km	18 km	7 km	km	km
Population	4 017 hab.	1973 hab.	5 651 hab.	307 + 2 097 hab.	4 090 hab.

*Tableau 2 : communes situées le long ou à proximité des axes principaux rayonnant vers Le Mans, et desservies par le train*

Distance à Le Mans.	Arnage	Ecommoy	Beaumont-Sur-Sarthe	Montfort-Le-Gesnois	La Suze-Sur-Sarthe.	Conlie	St-Rémy-de-Sillé Sillé-le-G.
Périphérie	5km	20km	25 km	18 km	18 km	21 km	32 km
Centre	11km	22 Km	27 km	20 km	20 km	24 km	35 km
Population	5 229 hab.	4 599 hab.	2 161 hab.	3 050 hab.	4 017 hab.	1 778 hab.	767 + 2630

*Tableau 3 : communes éloignées ou mal desservies par les axes routiers, et non desservies par le train.*

Distance à Le Mans.	Maroille-les-Braults	Mamers	Fresnay-sur-Sarthe
Périphérie	km	km	
Centre	km	km	
Population	2 177 hab.	5 696 hab.	2 241 hab.

*Tableau 4 : communes éloignées ou mal desservies par les axes routiers, et desservies par le train*

Distance à Le Mans.	La Chartre-Sur-Le-Loir	Bessé-sur-Braye
Périphérie	km	km
Centre	km	km
Population	1 497 hab.	2 430 hab.

Sur la base de ces données, une exploration cartographique et des visites de sites ont visé, commune après commune, à repérer la situation de l'aire de covoiturage au regard en particulier du site du supermarché dans ces communes. Dans le cas des communes desservies par le chemin de fer, cette analyse a été complétée par une réflexion sur le positionnement des gares et leur intégration dans l'urbanisation.

## 2.1 Parigné L'Evêque : le hiatus de l'accès aux polarités commerciales.

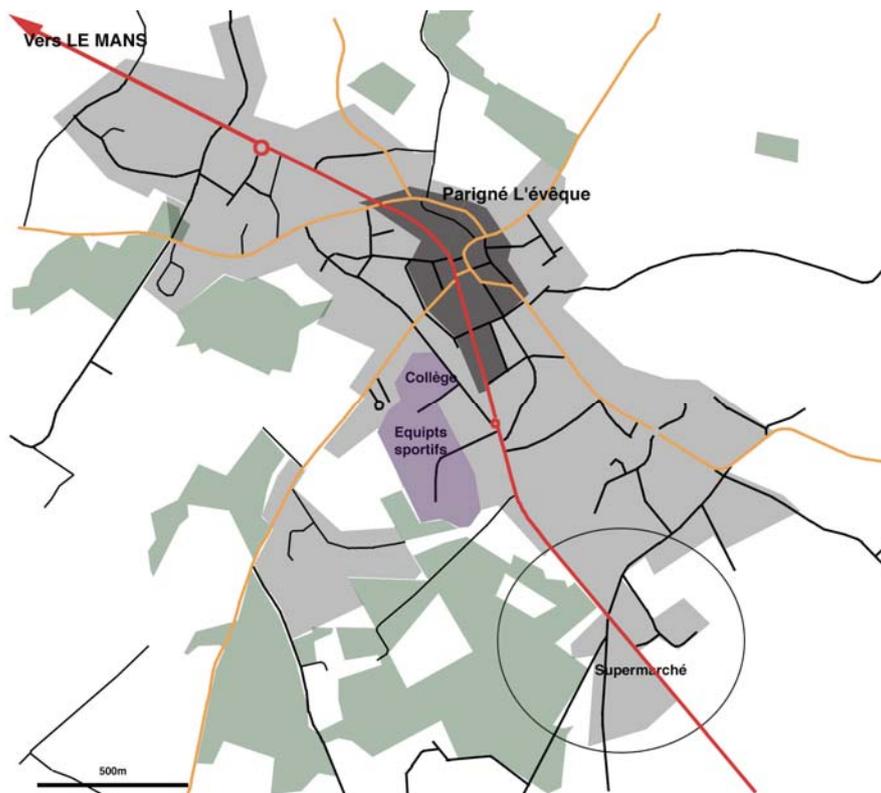


Comptant 4 698 habitants, Parigné-L'Évêque est située au Sud-Est de Le Mans. La commune est desservie par le réseau de cars (TIS) qui la joint à Le Mans à environ 20 mn.

Le centre de Parigné-L'Évêque est situé sur un coteau. Le centre s'est développé à partir d'un bourg situé le long d'une route historiquement importante qui reste l'armature centrale de l'urbanisation. Cette voie linéaire en secteur central, conserve un aspect très routier que calme la pente et la courbe.

A partir du noyau initial, l'urbanisation tend à se développer au sud-est. Elle est essentiellement le fait de lotissements de maisons individuelle peu dense.

La zone artisanale, qui accueille le supermarché, est située le long de la route au sud de la commune, soit sur le côté opposé à la direction de Le Mans.

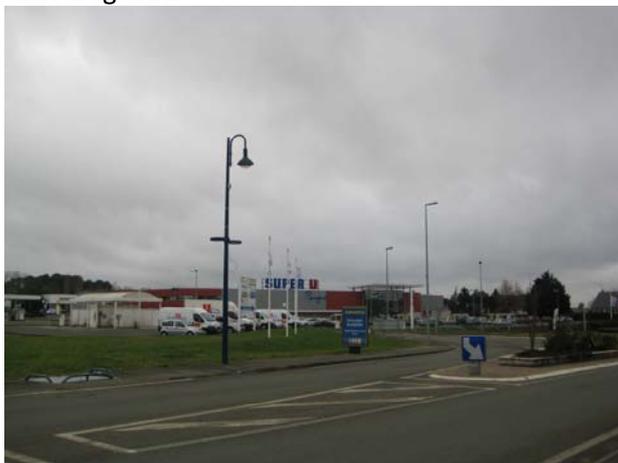


Cette situation présente deux caractéristiques par rapport aux lieux habités : un rayon de 500m à partir du supermarché n'atteint qu'un faible nombre de maisons individuelles. Et la géographie présente un dénivelé important entre secteur commercial et bourg.

Il est difficile d'imaginer qu'ici on fréquentera le supermarché autrement qu'en voiture. Un autre commerce de petite surface est par ailleurs implanté dans le bourg.

Quel sens peut avoir un site de covoiturage à cet endroit ? On y accéderait essentiellement en voiture. Et des véhicules en direction de Le Mans traverseront le bourg, pénalisant doublement le trafic si le covoiturage intéresse la population en secteur central.

Ce cas démontre typiquement que la question de l'accessibilité au supermarché ne se pose qu'en termes automobiles lors du choix du lieu d'implantation. Ici situé à distance du bourg, il n'offre que très peu de possibilités d'intégration et d'accessibilité par modes doux car, de surcroît, la fracture géographique rend ici le trajet particulièrement décourageant.



Commerce périphérique

Commerce en centre bourg

### Questions posées par l'observation

- Des contradictions entre la situation du supermarché et la capacité du bourg à polariser.
- L'accessibilité au commerce locale forcée à l'automobile.
- Un lieu fortement inadéquat pour le covoiturage.

## 2.2 Sainte-Jamme-Sur-Sarthe : une voie intermédiaire de durabilité du périurbain ?

A environ 17 km du Mans, Ste-Jamme-sur-Sarthe compte aujourd'hui 1973 habitants. C'est une commune qui s'est développée uniquement sur le mode de lotissement de maisons individuelles. Au sein d'un secteur à la topographie lissée, l'agglomération est caractérisée par un paysage horizontal bas.

La commune s'est développée à partir d'un ancien centre de paroisse rurale. Il n'en reste que quelques maisons autour de l'église dont la « place » ressemble plutôt à un carrefour.





Le supermarché situé en retrait nord est nouvellement construit. Visible sur la photographie aérienne, il n'apparaît pas sur le plan, de même que les nouveaux lotissements qui semblent ne cesser de se construire.



Situé en retrait des lotissements, après la zone industrielle et artisanale, le supermarché a été inséré entre l'ancien centre et la rivière. C'est le seul commerce d'un bourg par ailleurs équipé sur le plan scolaire et sportif.

La construction longe la rivière, le parking fait face aux secteurs habités. Ni la localisation qui eut peut-être été plus logique à proximité de la route principale sans obérer le bord de l'eau, ni les dispositions du plan masse qui diffusent le bitume et les voitures en éloignant l'édifice, ne témoignent d'un souci d'intégration du bâtiment à un accès local. Les habitants de la commune voisine (Montbizont à l'Est) accéderont au supermarché en évitant le centre de Sainte-Jamme. Pour les résidents de la commune, le supermarché n'est accessible qu'en traversant le bourg puis le parking.



Ci-dessus : le supermarché fait face au parking qui le sépare des lieux habités par les résidences.

Pourtant proximité des résidences et facilité de déplacement par mode doux auraient ici particulièrement aisés à concilier.



Ci-dessus : des enfants investissent la rue en toute sécurité



Pourtant: tout pour l'automobile

En effet, la topographie rend le parcours idéal pour le vélo, d'autant qu'à l'écart des grands circuits de déplacement, la circulation de transit est ici faible.

Ste-Jamme-sur-Sarthe est un archétype de la banlieue automobile : le jour où les clichés ont été pris, dimanche 1<sup>er</sup> mai, jour férié, nous avons pu noter sur un alignement de neuf maisons vingt voitures pour desservir huit résidences.



Une illustration du mythe « ma maison, mon jardin, ma voiture familiale »



20 voitures pour 8 maisons



Le parking face à la salle de sport.

### *Questions posées par l'observation*

- L'accessibilité au commerce local n'induit qu'un usage de l'automobile.

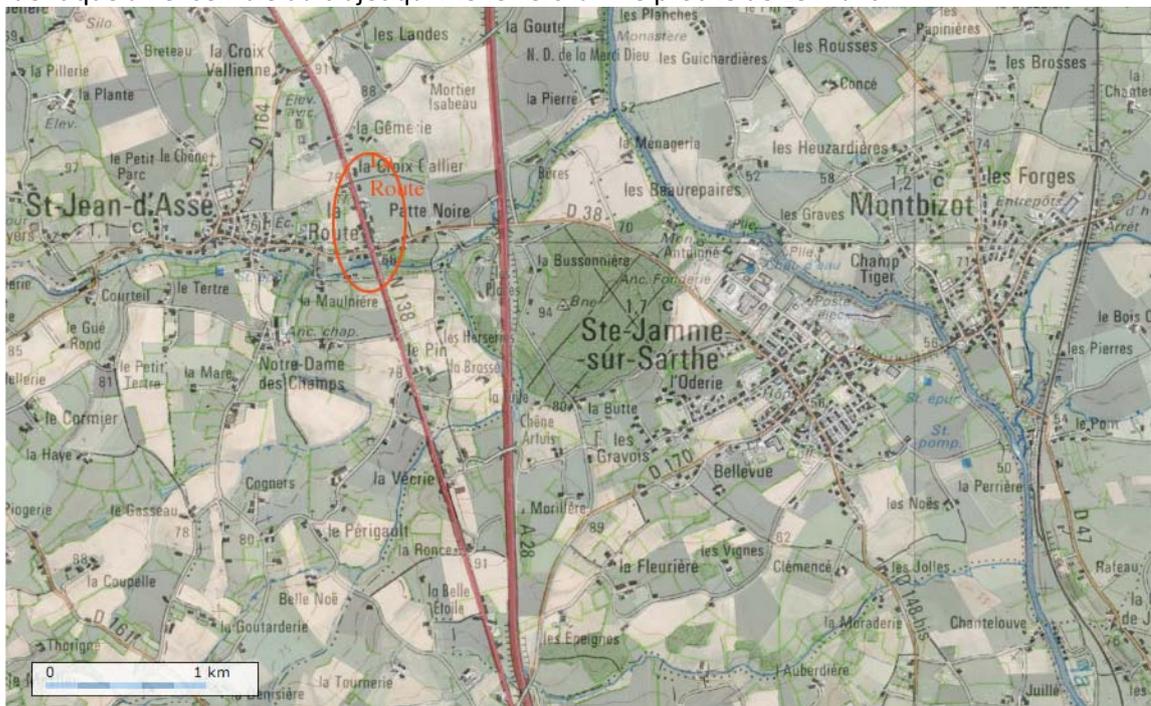
- Le covoiturage au niveau du supermarché apparaît comme un non-sens du fait de l'emplacement du supermarché au regard du réseau viaire qui oriente vers la ville proche du Mans.

Dans le bourg même, un parking situé à proximité de la salle de sport, en sortie de bourg, apparaîtrait un emplacement plus raisonné pour sortir de Ste-Jamme vers la voie routière rapide.

Par ailleurs, une vision plus large du territoire suggère d'autres pistes. En effet, un « zoom arrière » permet de repérer trois aspects :

- d'une part, la route principale se situe à l'ouest de Ste-Jamme-sur-Sarthe. Le trajet depuis St-Jamme recoupe cette route au lieu-dit « la route » en St-Jean-d'Assé. C'est là une autre commune horizontale où les lotissements s'étalent en de vastes étendues visibles depuis la grande route.

- d'autre part, bien que situé le long d'une route fréquentée par un transit intense, le lieu-dit est habité (outre des maisons d'habitation, café et pharmacie occupent les rives). La vitesse y est donc limitée à 50 km/h. Pourtant le profil de la voie reste identique à l'ensemble du trajet qui mène vers la ville proche de Le Mans.



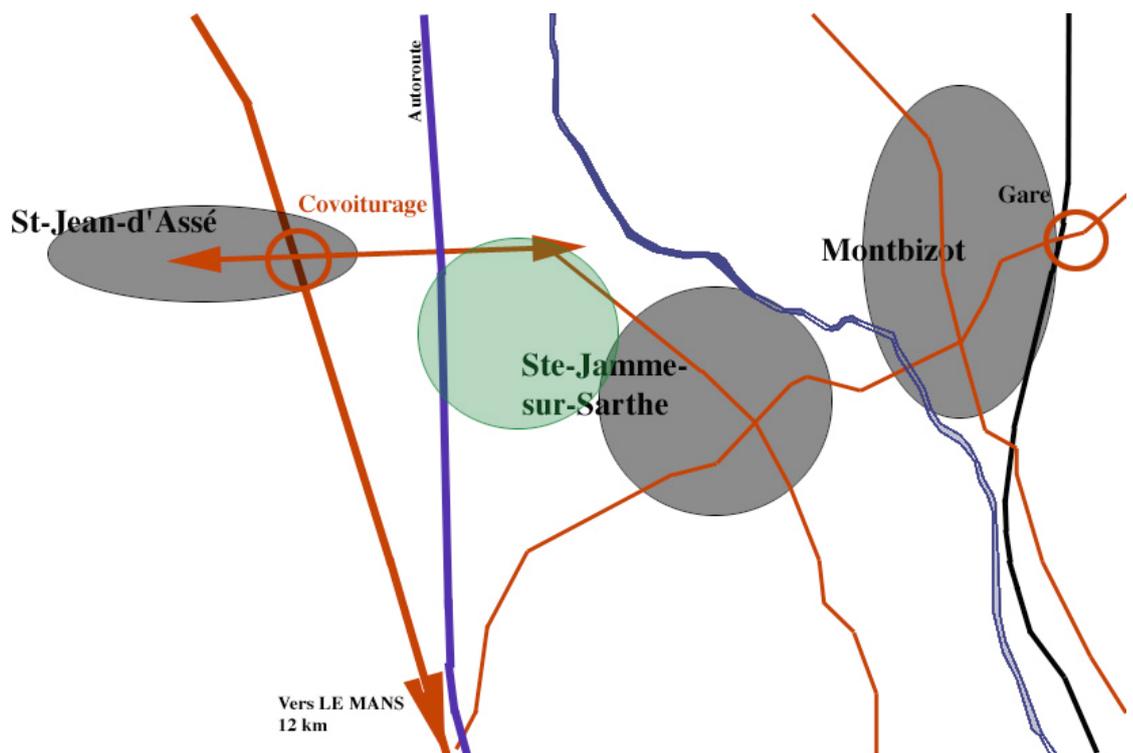
Ci-dessus : « La Route », jonction des deux bourgs sur la route qui mène à Le Mans.

Ci-dessous : Le lieu-dit « la route » à St-Jean-d'Assé (vue vers Le Mans). Notons que la voie rapide est pourtant habitée.



- enfin, troisième aspect, l'observation sur un territoire élargi permet de remarquer que deux secteurs se distinguent de part et d'autre de la rivière. A l'Est de La Sarthe, la commune de Montbizot, est desservie par une halte ferroviaire qui la relie à la ville de Le Mans, ouvrant la perspective d'un développement volontariste de l'urbanisation à l'est de la Sarthe, articulé autour des accès par voie ferrée. Une telle orientation de développement urbain est un élément de débat dans le potentiel de durabilité de ce territoire.

En revanche, le second secteur, à l'ouest, avec les deux communes de Ste-Jamme-sur-Sarthe et St-Jean-d'Assé, est quant à lui éloignées de la gare. L'accès automobile y est plus évident. En se rejoignant sur la route qui les relie à la ville centre dans un lieu habité, n'y a-t-il pas ici un véritable enjeu à organiser à la fois le covoiturage et le développement des accès par modes doux ? Le lieu-dit « La Route » ne serait-il pas typiquement un lieu destiné au covoiturage ? Une réduction de la chaussée profiterait à la vie habitée des rives en assurant la réduction de la vitesse. En profitant ici à la fois de la traversée du transit et des impératifs de vie locale, un site de covoiturage visible, équipé en matière d'abris à vélos, d'information pourrait être à la fois efficace et pédagogique. Il peut aussi constituer l'appui d'un développement commercial de proximité.



### *Questions posées par l'observation*

Le passage à une vision intercommunale ouvre la voie d'une réflexion sur un développement de l'urbanisation plus raisonné tout en niant pas les mobilités induites dans des communes dépendantes de la ville centre pour l'accès à l'emploi.

### **2.3. Changé : une organisation en propre des transport public/privé.**

Située à 7 km à l'Est du Mans, Changé compte 5651 habitants. Un entretien avec une adjointe au maire nous a permis de recueillir des informations sur les mobilités dans la commune. Bien que située en première couronne, Changé n'appartient pas au territoire politique de l'agglomération Le Mans Métropole. La commune est Autorité organisatrice de transport (AOT) ce qui lui confère le droit d'intervenir en la matière sur son territoire en lien avec le Conseil Général. De plus, le bus départemental (TIS) assure la liaison Changé/Le Mans, et, depuis 1985, le bus municipal assure le transport scolaire (primaire et collègue).

En septembre 2009, la commune a mis en place un nouveau service, le « Vaotram », un transport par minibus de 9 places qui suit un parcours à l'intérieur du périmètre communal pour déposer les personnes au terminal du tramway de Le Mans situé au nord à 500m de la limite communale.

Le minibus est loué au Super U qui n'est d'ailleurs pas desservi par cette navette bien que l'entreprise le réclame. Mais l'ensemble de la Zone d'Activité n'a pas pour le moment formulé de demande explicites en ce sens vis-à-vis de cette offre de transport. Le « Vaotram » coûte 350 €/mois à la commune sans compter les salaires des deux personnes, engagées en « emploi aidé », pour assurer le service, une situation qui a permis à l'un des deux chauffeurs de voir son emploi évoluer sur le car scolaire. Ce transport municipal est aujourd'hui fréquenté par environ 30 personnes/jour et concerne aujourd'hui très peu de salariés. Ce sont plutôt des jeunes en stage qui

l'utilisent dans le sens Le Mans vers Changé, ce qui s'explique par la bonne desserte du TIS (ligne départementale). Il n'y a cependant pas de transports collectifs le soir pour desservir la commune.



Un parking est aménagé devant l'arrêt du «vaotram» (qui est aussi celui du TIS) dans le bourg. La municipalité a procédé à une enquête pour savoir si un abri à vélo était nécessaire : il n'y a eu aucune demande. A la question concernant l'aspect pédagogique d'une telle installation à proximité de l'arrêt de bus, la réponse de l'élu est : « combien coûte la pédagogie » ?

Ci-dessus : station bus, vaotram et parking.

A Changé, le covoiturage est une réalité inexistante à l'exception d'une pratique ancienne liée aux solidarités familiales pour l'accès au lycée, les sorties. L'autonomie des jeunes en matière de transport ne semble pas une question à l'ordre du jour note l'élu (« si on leur donne tous les moyens de partir ailleurs !!! »).

Sur le plan de la structure de l'urbanisation, la commune présente une bi-polarité. Le bourg regroupe de nombreux services. Hormis les équipements sportifs situés au-delà de la RN 23, tout l'activité se concentre sur le bourg dans un faible rayon, des commerces s'y maintenant par leur qualité (boucherie, boulangerie).

Au sud-est, zone artisanale et zone commerciale sont regroupées près des échangeurs qui relient la commune à la rocade sud du Mans où se situe le supermarché.

La structure urbaine est ici caractérisée par la typologie des périphéries des dernières décennies : lotissements organisés en boucle fermée, impasses donnant sur les voies principales, forment l'armature viaire de desserte des résidences – à Changé, essentiellement des maisons individuelles. Cette disposition des trames rabat les voies de desserte vers l'axe central qui relie les deux pôles actifs de la commune. Cette rue, constitue ainsi la colonne vertébrale des déplacements. Son gabarit laisse peu de place pour des pistes cyclables, sauf à formaliser des bandes mixtes piétons/vélos. En revanche, le réseau viaire offre beaucoup d'autres possibilités en parallèle à cet axe. Un passage

piéton/vélo longe d'ailleurs la RN au nord. On peut aussi longer la rivière au sud. La route du Tertre, aujourd'hui en réfection, aura une piste cyclable. La municipalité est sensible à cette question. Un article a été publié dans le bulletin municipal<sup>12</sup> sous le titre : « Changé à vélo, on évite les autres ».



Ci-dessus, la commune de Changé : urbanisation linéaire en parallèle à la grande route. Schémas fermés, structures en Cosse, desservent les maisons individuelles et rabattent la circulation sur un axe central (en vert). Deuxième principe d'urbanisation : les routes forment l'accroche de l'habitat : de vastes îlots apparaissent avec le développement urbain.

On constate ici que les réseaux en cosse peuvent constituer un atout en terme de mobilité douce. Les voies d'accès aux maisons individuelles ont une circulation calme, limitée aux résidents. Impasses pour l'automobile, elles pourraient ne pas l'être pour les piétons ou vélo pour peu que des passages soient ouverts vers les limites. Des circulations réservées aux modes doux pouvant alors être développés en parallèle.

Autre constat : le développement urbain étiré le long des routes communales, format de vastes îlots au cœur vert. Cette disposition peut constituer un atout dans la mesure où les routes peuvent être le support de réseaux de transport léger interne qui desserve les différents points d'attraction communale. Le « vaotram » de Changé, à bonne fréquence, pourrait ainsi devenir un réseau qui desserve les secteurs habités vers le bourg et le secteur commercial périphérique.

Le plan d'urbanisation prévoit aujourd'hui une extension d'urbanisation au nord est de la commune. Cette disposition qui place ce nouveau secteur construit à l'opposé de l'accès à la rocade où se situe le supermarché, ne peut qu'inciter les nouveaux résidents à utiliser leur voiture compte tenu d'une distance qui les placera à près de 2 km du supermarché. Il devrait en résulter un accroissement du trafic dans le cœur de bourg.

12



Ci-dessus : la rue principale.  
Ci-dessous l'espace vert au cœur du bourg, à proximité du parking



Ci-dessus : des commerces du bourg.  
Ci-dessous : le supermarché



#### *Questions posées par l'observation*

L'extension de l'urbanisation ne favorise pas la réduction des déplacements automobile à l'intérieur du système communal (accès aux commerces et services) et accentue le trafic automobile à l'intérieur du bourg, passage obligé vers les réseaux principaux et ville centre.

L'observation du système viaire ouvre la réflexion sur les potentiels des réseaux en cours pouvant induire une transformation positive des mobilités.

#### **2.4. Arnage : le potentiel de l'urbanisation linéaire.**

Commune de 5 229 habitants, Arnage est située en limite sud-ouest du Mans dont elle est séparée par l'autoroute. La commune est intégrée à l'agglomération Le Mans Métropole, elle est bordée à l'est par l'aéroport et le terrain des « 24h ».

Le secteur urbanisé, entre la Sarthe et la voie ferrée, est compact et structuré par deux voies nord sud. Il s'étend sur une longueur d'environ 2,2 km et une épaisseur d'environ 500m à 700m.

**Évolution démographique**  
(Source : Insee<sup>13</sup>)

1954	1962	1968	1975	1982	1990	1999	2007
2 301	3 315	3 697	5 004	5 367	5 600	5 565	5 177
Nombre retenu à partir de 1962 : population sans doubles comptes							

Démographie en décroissance, mais économie active caractérisent l'évolution communale.

Selon les derniers chiffres de l'INSEE 3 700 personnes viennent travailler à Arnage dans 338 établissements actifs dont 11,2% industrie, 26,9% commerce et réparation, 53,3% services.

La commune est bien équipée en faveur de l'enfance, elle accueille par ailleurs un collège et un lycée professionnel.

Etudier le cas d'Arnage sur le thème des mobilités est d'autant plus intéressant que la commune semble avoir toujours retiré sa vitalité du rapport à la route.

Evoquant en quelques mots sur l'histoire communale, la municipalité rappelle que « les habitants vivaient surtout du commerce de passage et des activités du port, établi sur la Sarthe »<sup>13</sup>.



Les marchands de bestiaux de Vendée et du Poitou convoyant leurs troupeaux sur Paris empruntaient le Chemin aux Bœufs et s'arrêtaient volontiers à Arnage, trouvant hôtels et débits très bien achalandés.

Des cartes postales anciennes valorisent la rue principale de la commune. La voie de transit présente de larges rives habitées par des usages multiples. La circulation peu intense et les arbres qui préservent l'habitat et les trottoirs, lui confère l'aspect d'une avenue urbaine.

Cette voie ancienne, aménagée par les Romains il y a près de 2000 ans répondait aux nécessités de communication à longue distance drainant de tout temps les voyageurs venant de Bretagne, de Normandie, du Poitou et se dirigeant sur Paris. La route fut l'axe principal d'une commune étape qui en tirait sa vitalité, jusqu'à ce que la route d'Angers, actuellement avenue Nationale, soit construite à la fin du XVIIIème siècle. »

La rue centrale reste encore la colonne vertébrale de la ville étirée en longueur. Bordée d'immeubles de faible hauteur, elle concentre l'essentiel de l'offre commerciale.

<sup>13</sup> Source : site internet de la commune.



L'urbanisation de la commune est caractérisée par une répartition spatiale très aisément identifiable. Le secteur ancien, essentiellement du 19<sup>ème</sup> siècle s'étend le long de la route principale.

A l'Est, entre la route et la Sarthe, l'ancien centre paroissial, cœur du village est désormais marginalisé, ce qui, paradoxalement lui permet de conserver son identité propre. Le « port » d'Arnage a été récemment aménagé. Un jardin public borde la rive. Il est desservi par un petit parking de 20 places et 2 emplacements pour camping car.



Ci-dessus : l'ancien centre paroissial

Ci-dessus : le « port ».

Ce secteur accueille les collèges et lycées. Une piste cyclable est matérialisée sur la rue. Le parking à vélo du collège reçoit de nombreux 2 roues. Les établissements scolaires sont fortement fréquentés par les piétons et les cyclistes.



Ci-dessus : le lycée professionnel



Parking à vélo du collège, largement utilisé

### *Un habitat dense*



Entre route et voie ferrée, l'urbanisation s'est développée sous forme de lotissements de maisons individuelles, caractérisés par une forte densité de l'habitat, un maillage orthogonal, un rapport étroit entre le bâti : la voie y prend ainsi forme de rue, aspect renforcé par des bandes bâties de maisons édifiées en mitoyenneté.



Dans le secteur Est, la mairie fait face à l'école et un supermarché. Ces équipements sont desservis par une station de bus (réseau Setram Le Mans Métropole).





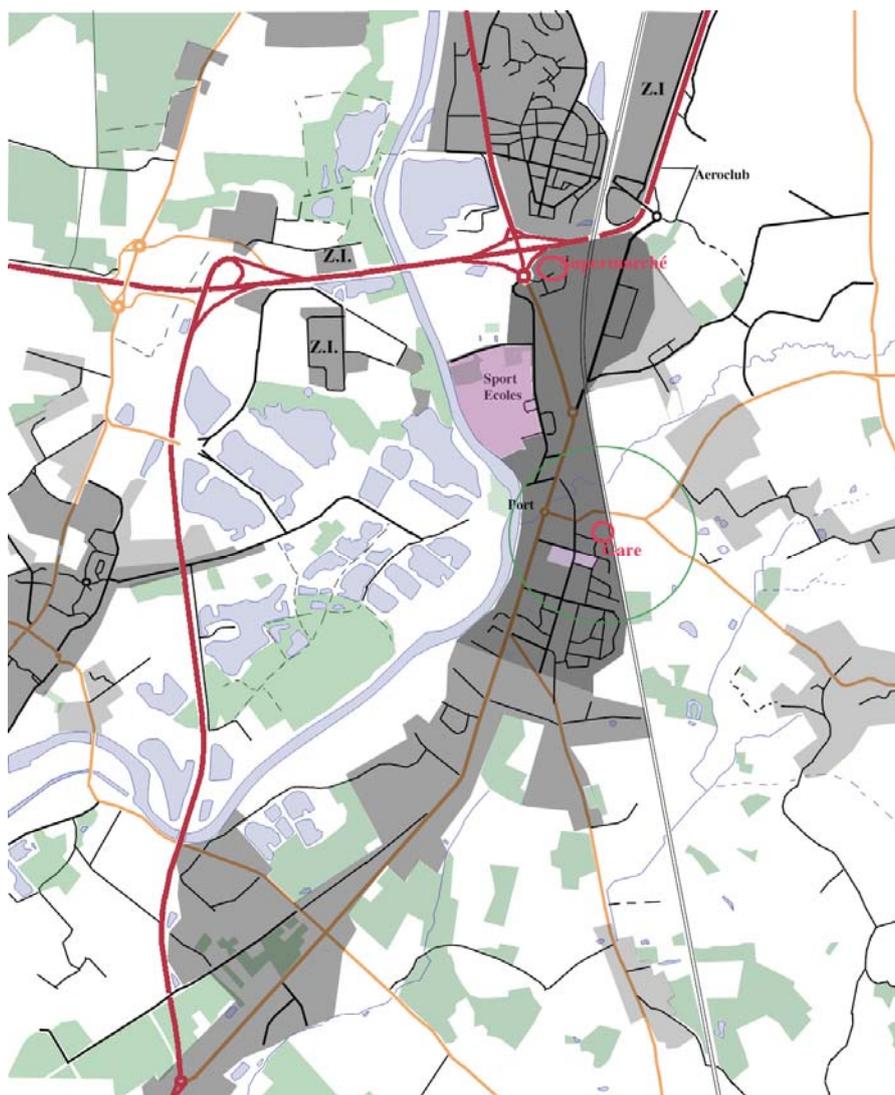
La voie ferrée marque la limite de l'urbanisation. La gare, intégrée à ce centre dense est reliée celle de Le Mans en 7 mn. La desserte de bus et la fréquence limitée des dessertes expliquent probablement une fréquentation visiblement faible : le jour de l'enquête, le parking ne recevait que 3 voitures et un vélo.

L'axe central, voie historique, armature de la première urbanisation, a fait l'objet d'aménagements où se succèdent des séquences diversifiées.



Double rangée de stationnement, vastes abri-bus montrent les capacités offertes par la grande largeur de la voirie où des pistes cyclables sont d'ailleurs partiellement matérialisées.





Arnage présente une structure urbaine où un réseau cyclable complet peut aisément être organisé. La disposition linéaire autour d'une voie très large, et les 2 rues parallèles qui desservent collège et lycée sur une rive et mairie et école sur l'autre, peuvent recevoir une circulation vélo sécurisée.

Situé en limite nord de la commune, près de l'échangeur routier, le supermarché n'est pas moins relié au secteur urbanisé, un lien que des aménagements qualifiant les pistes cyclables et les circuits piétonniers rendraient plus visible.

Un site de covoiturage situé au supermarché trouve ici sa cohérence entre relais doux possibles vers les secteurs habités et proximité d'une voie routière. Mais son usage est limité (15 voitures) ne concernant qu'une part des plus réduite des habitants de la commune.

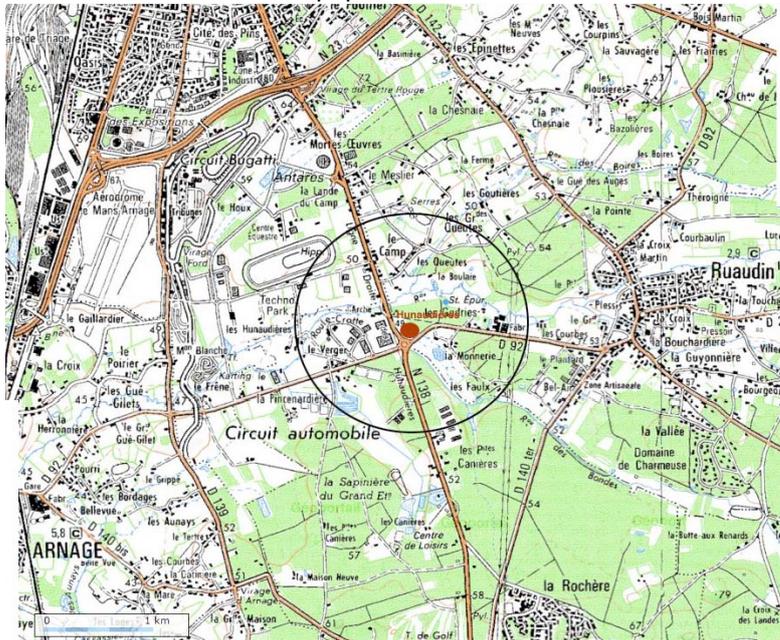
La configuration spatiale de la commune d'Arnage témoigne d'une nette différenciation au regard de l'archétype des communes périurbaines : elle dispose d'un véritable potentiel propre à la durabilité d'un mode de développement urbain, du fait de la présence de dispositifs et de pratiques de mobilité douce réelles, de formes actives de sociabilités (commune populaire). La voie principale y constitue moins une contrainte qu'une opportunité dans sa condition mobile, le passage régulier et quotidien des flux automobile dopant l'activité commerciale et dépassant l'effet d'isolement. Ce cas

illustre la situation emblématique des urbanisations de type linéaire, voies intermédiaires entre la rupture et ses problématiques, et la contiguïté des centres hyperurbains.

## 2.5. Les Hunaudières : l'impossible durabilité d'une situation de rupture

Nous avons identifié une situation spécifique de rupture – cas à part dans lequel aucun site de covoiturage n'a pu être enquêté. « Aux portes de l'ouest et à 54 mn en TGV de Paris, la ZAC des Hunaudières est devenue un carrefour de développement où qualité de vie et performances économiques s'allient pour vous donner envie d'y passer plus de 24 heures ».

C'est ainsi que le site municipal de Raudin présente ce parc commercial créé « sur le thème culture-loisirs et équipement de la maison ».



Ce centre commercial est implanté entre les deux agglomérations de Raudin et d'Arnage.

Est-ce le site du circuit des « 24 heures » qui a ici motivé ce projet ?

Situé à deux kilomètres des secteurs habités, le lieu ne peut se développer comme cœur de ville : l'hippodrome, le circuit automobile et la proximité immédiate du secteur boisé obèrent tout projet de construction résidentielle.

De façon évidente, ce centre est conçu a priori sur l'accessibilité automobile.

Est-ce pour nous le faire oublier qu'ici l'architecture du centre commercial veut faire référence aux rues et place d'un centre urbain ? Pas seulement. Dans un décor qui tient du pastiche, la marque « Family Concept » vend une pratique urbaine : « faire du shopping redevient un pur moment de plaisir ». Sauf qu'ici la place est un immense parking qui regroupe tant les enseignes des boîtes de périphérie que celles d'un centre ville.



## Family concept

Situé à Ruaudin, dans l'agglomération mancelle, Family Village est heureux de vous accueillir de **10h à 19h30** (nocturne pour le restaurant).

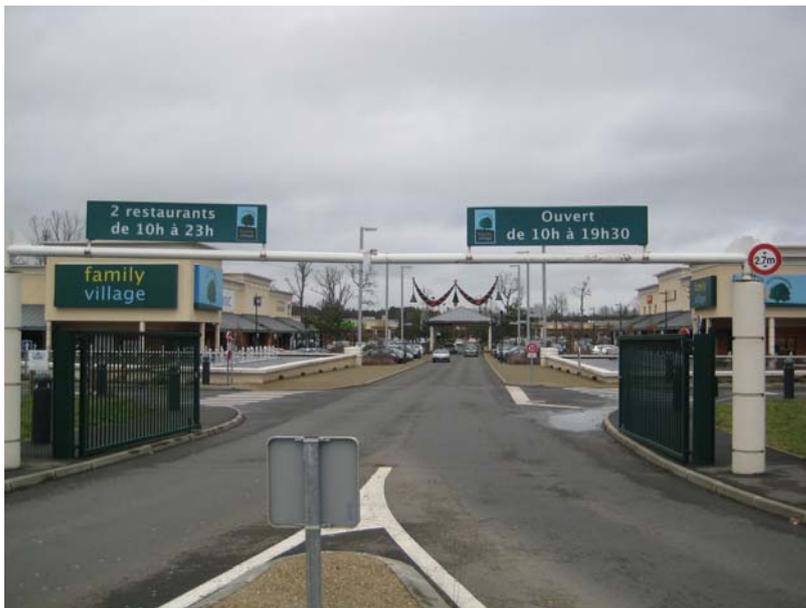


Ce nouveau concept d'espace commercial de plein air propose à toute la famille une offre de commerces et de loisirs pour un shopping tout en plaisir dans un environnement convivial et chaleureux.

Dans un site où l'environnement et le végétal ont la part belle, tout est fait pour s'évader le temps d'un instant de jeu et de plaisir : de nombreux services sont à votre disposition ainsi que **2 parkings** (le parking principal au coeur de Family Village de **1200 places**, et un second, face à l'entrée secondaire de plus de **400 places**.).

Family Village, c'est pour chaque membre de la famille une palette de commerces de qualité, de multiples services, un restaurant à thème et des animations régulières tout au long de l'année.

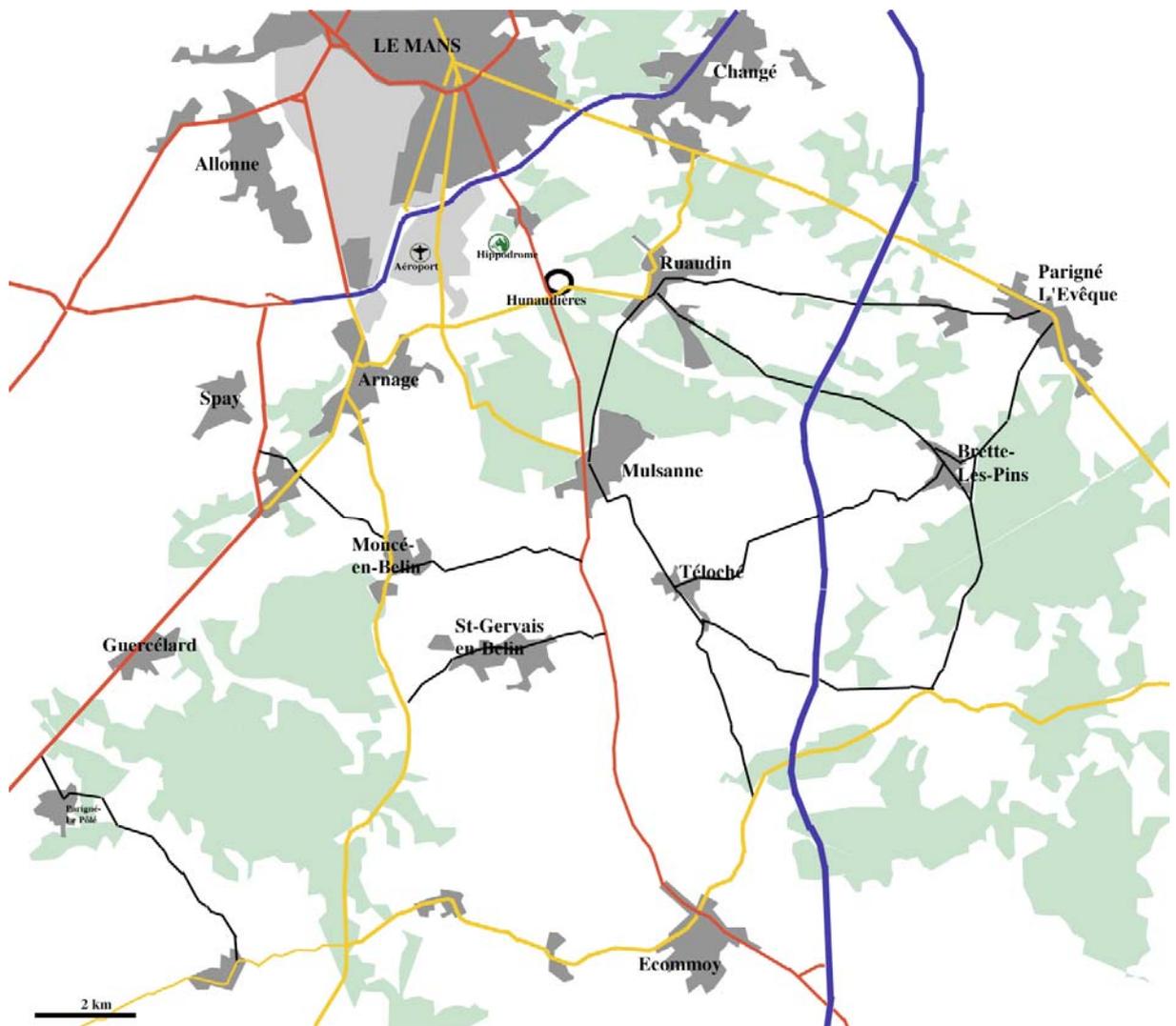
Site Internet des Hunaudières



En se voulant « plus qu'un espace commercial », mais aussi un endroit où « vous allez pouvoir vous détendre et respirer pleinement pour profiter de ses grands espaces en plein air », le concept se positionne par rapport à sa situation excentrée. La présence des bois est un masque confortable pour cacher l'importance des effets de l'usage automobile dominant.  
*Ci-contre : versus entrée.*  
*Ci-dessous : versus sortie*



En offrant « 29 boutiques de qualité...le meilleur de la mode, de la décoration, du jardinage et de l'équipement de la maison », un tel pôle représente une véritable concurrence par rapport au commerce de la ville centre. Il est relié par transport en commun vers Le Mans. Mais aucun transport collectif ne rejoint les villes périphériques proches. Or, est-ce les résidents de Le Mans qui disposent de leur propre offre commerciale ou ceux de la périphérie qu'un tel centre concerne ? Un rayon de 5 km couvre les 4 communes de Arnage, Ruaudin, Changé et Musane, qui cumulent ensemble de près de 19 000 habitants. Dans un rayon d'une dizaine de kilomètres au sud (dont Ecommoy 14 km desservi par la très droite D 338) et dans le trapèze formé par les voies principales (D1475 et D 304), ce sont 15 communes qui sont couvertes pour un total de 45 000 habitants. Mais leurs habitants n'accéderont à ce centre qu'avec leur voiture. En toute logique économique, l'offre commerciale était ici utile, sinon aucune enseigne n'aurait été intéressée. Ce qui surprend, c'est la déconnexion totale entre un secteur commercial qui se revendique d'un aspect urbain et l'impossibilité d'intégration à un secteur habité qui eut pourtant été possible en situant ce centre contre les agglomérations d'Arnage à l'ouest ou de Ruaudin à l'Est.



Ci-dessus : les Hunaudières dans le réseau sud de Le Mans

Ce cas parcouru brièvement témoigne de l'implantation persistante de systèmes commerciaux qui, pour élargir leur zone de chalandise, sont déconnectés des lieux urbains, forçant l'accessibilité automobile.

## 2.6 Ecommoy : l'urbanisation linéaire face à ses choix.

A 25 km du centre ville sud de Le Mans, Ecommoy est desservie en moins de 25mn par la route et moins de 20 minute par le train. La commune fait valoir sa proximité au nord du circuit des « 24h du Mans » et des industries automobiles, et, au Sud, de la couronne des châteaux de la Loire. C'est une commune active au sein d'un secteur boisé où la filière bois traditionnelle se maintient avec un fabricant de panneaux d'aggloméré et un fabricant de jouets. Elle accueille par ailleurs un hippodrome très coté. Comptant aujourd'hui 4 599 hab (INSEE 2006), la commune a connu une hausse de 8% de la population depuis 1999. L'urbanisation s'est développée autour d'un centre marqué par le 16<sup>ème</sup> siècle. La route de Le Mans à Tours, qui frôle aujourd'hui l'ancien centre, constitue une armature essentielle de l'urbanisation de la commune ; c'est une voie à fort trafic.



Les rives se sont édifiées sous forme d'un faubourg où les ruptures de continuité ne sont que partielles. L'urbanisation s'y égrène depuis l'entrée nord-ouest où se situe le nouveau supermarché, jusqu'aux secteurs artisanaux situés au sud-est. Cette infrastructure routière est cependant une rupture dans la mesure où l'emprise très large de la chaussée donne nettement priorité au trafic de transit.

Faubourg le long de la route entre le supermarché et le centre



Ceci est particulièrement flagrant au carrefour de jonction avec le centre du bourg d'Ecommoy. Alors que la Poste est située sur la rive opposée au centre, la très grande largeur de la voie marque une rupture forte entre les rives. Alors qu'un

aménagement  
de type urbain  
permettrait d'en  
favoriser les  
usages autour  
d'un boulevard  
urbain.

A gauche la Poste. A droite, le bourg

A partir de la RN, l'urbanisation s'est maintenue entre la route et la voie ferrée, autour du vieux bourg. Le chemin de fer est la limite à l'urbanisation. Son sud est marqué par la présence d'un secteur boisé et humide. La gare dessert quasiment l'ensemble du secteur central dans un rayon de 800m.

A l'entrée nord-ouest de la commune, la nouvelle installation du supermarché, comme ailleurs, se caractérise par sa desserte exclusivement automobile. Le supermarché n'est pourtant distant du bourg que d'environ 700m.





Un lieu de covoiturage auprès du supermarché ou à proximité du centre ?

Une réflexion sur les mobilités douces permet de percevoir le potentiel d'une urbanisation dense entre gare et supermarché.

Il y a par ailleurs un véritable enjeu à ménager une voie cyclable doublant la route principale dont la largeur permet ce type d'aménagement.

En réduisant la vitesse de circulation, en favorisant la marche et l'usage du vélo, transformer la route en boulevard urbain est un objectif qui prend ici tout son sens.



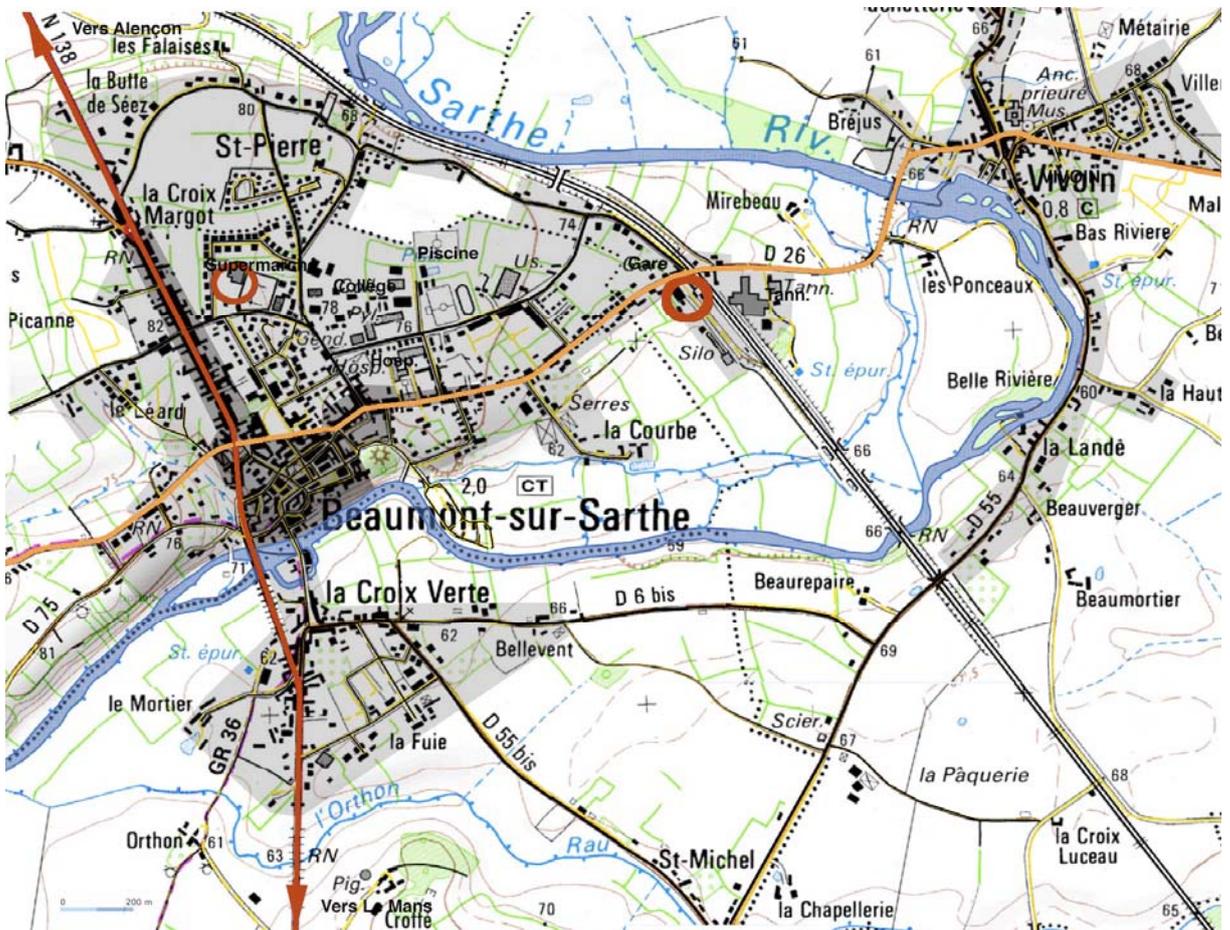
Au centre, le croisement entre Poste et bourg peut ici devenir place reliant les deux rives urbanisées.

Encore faudrait-il prendre acte du choix entre route et rue...

#### **Questions posées par l'observation**

- Le potentiel des systèmes linéaires d'urbanisation pour favoriser les liaisons douces.
- Le développement de l'urbanisation à partir de la gare.
- La déconnexion du supermarché dont l'accessibilité n'est réfléchie que par l'automobile.

## 2.7. Beaumont-sur-Sarthe : l'inégale dualité des polarités urbaines.



Une petite cité historique forme le cœur de Beaumont-sur-Sarthe ; deux voies principales forment l'armature viaire principale de la commune, préservant sa partie la plus ancienne.



Ci-dessus : La RN 138

La RN 138 partie nord à partir du cœur historique est caractérisé par un développement de type faubourg : alignement sur rue sans formation d'îlot. Cette voie, très large, s'allonge sur environ 800m depuis le carrefour d'entrée du bourg au nord jusqu'au carrefour entre les deux voies principales formant l'armature principale de l'agglomération ressemble à un boulevard. L'emprise de la chaussée y est importante, maintenant

cependant des rives très larges.

Ce profil offre de multiples possibilités en matière d'aménagement – en particulier pour des pistes cyclables. C'est à l'arrière de cette avenue, au nord de la commune que se situe le supermarché.



Le carrefour entre les deux voies principales est le lieu actif : mairie, restaurant, quelques commerces s'organisent dans un lieu que le caractère routier ne permet pas de qualifier de place.



Devant la mairie, barrières de protection et feu à la demande sécurisent la traversée à pied. La vaste chaussée établit la domination des véhicules automobiles et marginalise les rives.



La rivière de la Sarthe marque une rupture dans le développement urbain qui concerne cependant la rive qui fait face au bourg historique. Cette direction est celle de Le Mans. Deux ponts relient les rives. Le pont ancien, « pont romain », a été doublé par un viaduc. A vocation routière, ce pont laisse peu de place à la circulation piétonne et ne ménage pas de piste cyclable.

Ci-dessus : sur le viaduc.

Ci-dessous : à droite, le viaduc, vu du pont ancien.

A gauche, l'ancien bourg en contrebas du viaduc



### **Au sud de la Sarthe**

La jonction entre la route nationale et la voie qui mène à l'ancien pont est un vaste carrefour routier. On est ici en agglomération où une vitesse de 50 km/h est normalement imposée. D'où le contraste avec l'étendue du carrefour dans une zone a priori de contrainte pour le trafic automobile.



Ci-dessus : le carrefour entre les 2 voies menant vers les ponts. (Vue vers Beaumont)



Ci-dessus : le carrefour entre les 2 voies menant vers les ponts. (Vue vers sortie direction Le Mans)

Le lieu ci-dessous, localisé à la sortie de Beaumont-sur-Sarthe en direction du Mans, ne serait-il pas favorable à l'installation d'un covoiturage ? Situé à moins de 500m du centre et donc accessible à pieds, le cheminement par le vieux pont constitue une opportunité pour le déplacement pédestre dans un cadre paysager, permettant de plus la traversée de l'ancien bourg (à l'image du modèle de la « ville passante »)

Dans ce cadre, la gare constitue une entité spécifique intéressante. Elle se situe sur la voie transversale (RD 26) entre Beaumont-sur-Sarthe et la commune voisine de Vivoin dont elle est distante d'environ 1,2 km. Située entre les 2 communes, elle les couvre sur une distance aisément franchie en vélo. Néanmoins, dans un rayon de 500m, aucune densification d'urbanisation n'a été planifiée.

A l'Est de Beaumont-sur-Sarthe, la gare marque la limite d'une urbanisation étirée par des constructions de maisons individuelles. Des parcelles restent cependant disponibles autour d'une « place de gare » marquée par un entrepôt et des silos. Un hôtel rappelle qu'une gare constitue un possible levier de développement de l'urbanisation.



Ci-dessus : la gare de Beaumont-sur-Sarthe

Ci-dessous : le passage à niveau



Ci-dessus : les entrepôts à côté de la gare

Ci-dessous : la place de la gare



Ci-dessous : l'hôtel devant la gare



Ci-dessous : la rue entre gare et centre bourg



Le secteur situé entre la gare et Vivoin, après l'entreprise installée sur la rive Est des voies, constitue une zone humide non urbanisable. C'est en revanche un secteur vert marqué par la présence de l'eau et doté d'un fort potentiel paysager. La topographie horizontale de la voie qui relie la gare à Vivoin en fait un circuit particulièrement adapté à une circulation cycliste, au déploiement de pistes cyclables.

On constate ici des potentiels réels d'une urbanisation plus dense qui pourrait se développer à partir de la gare, sur les deux communes, en favorisant la desserte cycliste par l'installation d'abris à vélos sur la place de la gare.

Une réflexion sur la pratique des modes doux, des installations et une pédagogie pourraient-ils faire évoluer un type d'urbanisation qui, aujourd'hui n'est pensé que par et pour l'automobile ?



On pourrait conclure à dire que Beaumont-sur-Sarthe est typiquement une commune où l'urbanisation est installée sur le mode routier, marginalisant à la fois son centre ancien et sa gare. L'atténuation progressive de l'urbanisation vers la gare contraint son intégration au système urbain. Et ville routière/ville piétonne sont deux systèmes qui ne se rencontrent que sur la « place de la mairie », en fait carrefour routier à la jonction des deux voies principales.

La marginalisation du centre est à la fois structurelle par les deux types de mobilité, et par la perte de toute fonction commerciale. A l'emplacement du supermarché, offre concurrente non intégrée, s'ajoute la fracture géographique, la mise à l'écart des circuits quotidiens.



Dans le bourg, ne subsistent que cafés, banque, agence immobilière : anciens commerces fermés, rez-de-chaussée inhabités désolent cet ancien bourg.



Le supermarché est situé au nord de Beaumont-sur-Sarthe. Il couvre une grande partie du secteur urbanisé de Beaumont-sur-Sarthe dans un rayon de 500 m. Le parking du supermarché est proche de la route qui dessert au nord Alençon et au sud Le Mans. Comme lieu de covoiturage, il peut être considéré comme un site favorable dans la mesure où il est accessible à pied de la majeure partie du secteur urbanisé, et à vélo de son ensemble. L'enjeu serait alors d'y créer un véritable site labellisé qui favorise l'usage des modes doux (parking abrité vélo avec casiers, site internet, etc.).

### *Questions posées par l'observation*

- La marginalisation de l'ancien centre par le « système automobile » qui est aggravé par l'absence d'aménagement à un point central.
- Le développement de l'urbanisation à partir de la gare.
- Le potentiel de l'urbanisation linéaire en terme de liaisons douces.

### **2.8. La Suze-sur-Sarthe : le possible levier de l'urbanisme commercial.**

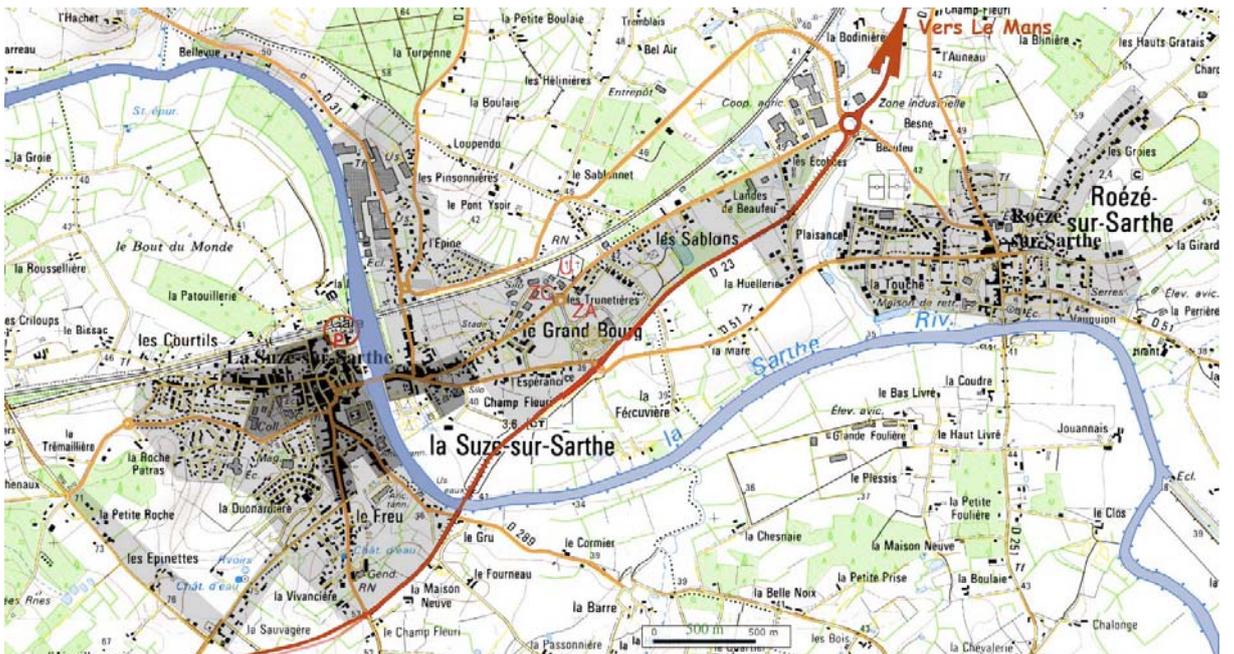
Comptant une population 4 017 hab. en 2009, le Sue-sur-Sarthe est le chef-lieu d'un canton appartenant à la Communauté de Communes du Val de Sarthe et regroupant 12 communes. Une ancienne petite cité est à l'origine du centre qui a été édifié sur la rive ouest de la Sarthe, en situation légèrement surélevé par rapport à la rivière (crues obligent). Elle se situe à 20 km du Mans, 35 km de Sablé-sur-Sarthe et 25 km de La Flèche, qui constituent ses principaux pôles urbains d'attraction.

En termes de réseaux, cette commune voit converger trois types d'infrastructures : réseau routier, voie ferrée et voie d'eau. Sur l'axe Le Mans-Angers, la gare est desservie par 16 liaisons quotidiennes qui rejoignent la gare du Mans en 15mn. Des liaisons par sont également assurées par car (ligne départementale 6).

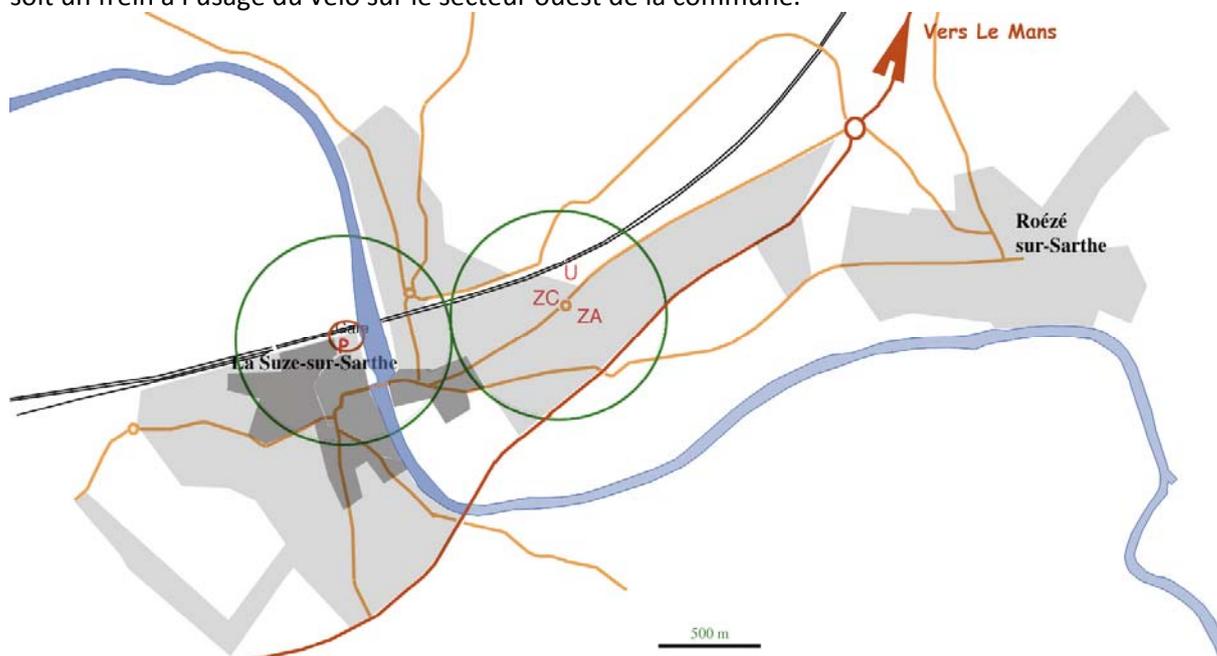
L'urbanisation s'est développée sur la côte, puis sur le plateau, à l'ouest du centre ancien. Des faubourgs apparaissent dès le 19<sup>ème</sup>. Cette forme de développement marque, comme ailleurs, le 19<sup>ème</sup> et première moitié du 20<sup>ème</sup> le long des voies d'accès. Un faubourg ouvrier longe la rive est, opposée au bourg. Il est séparé de la rivière par un secteur inondable qui a justifié de la construction de digues le long du halage.



La Suze: vue sur le bourg



La voie ferrée marque la frontière de l'urbanisation. La gare est située en limite du bourg, sur la rive ouest, près de la traversée de la Sarthe. Situé en limite de l'ensemble urbanisé, la gare semble permettre une diffusion aisée par modes doux, bien que la pente soit un frein à l'usage du vélo sur le secteur ouest de la commune.



L'est de la Suze est un secteur plat comportant une partie inondable.



La Suze: vue sur le bourg et le pont

Un seul pont relie les deux parties de la Suze. D'édification ancienne, il présente une faible largeur. Atout : il ne joint que des secteurs proprement urbains : les zones d'activité et industrielles sont toutes situées à l'est et desservies par des axes qui les relient à la RN sans traverser les secteurs habités. Les voies urbaines semblent ainsi protégées à la fois du trafic de transit et des véhicules lourds liés aux activités et à l'industrie.

Les deux rues convergent vers le pont sur la rive opposée à l'ancien bourg constituent l'appui d'une urbanisation qui s'étend en longueur.



Un nouveau lotissement a été implanté sur le « Champ Fleurie ». On chercherait vainement ici une préoccupation environnementale dans le traitement des voies.

Un autre secteur de maison individuelle est en construction en prolongement de la nouvelle zone commerciale située à l'articulation avec la RN Le Mans/ Angers.



La Suze: Lotissement au "Champ Fleurie"

Le Super U est situé à environ 800 m. de la rivière, la Sarthe : il est aisément accessible à pied sur tout le secteur Est. Hormis le centre ancien, on atteint plus facilement le supermarché de la rive ouest en reprenant la Route National, un autre facteur qui atténue la circulation.

Cette forme de rupture entre l'urbanisation des deux rives favorise probablement le maintien de petits commerces en centre ville. Un « Marché U » est installé à proximité de la place centrale qui regroupe les commerces de services : bar, restauration, assurance, banque, la Presse, fleurs, coiffeurs. Ce sont là des services commerciaux de proximité.



Côté centre commercial : le nouveau lotissement



Un centre commercial aisément accessible à pied ou en vélo : reste à réaliser des aménagements de voirie adaptés.

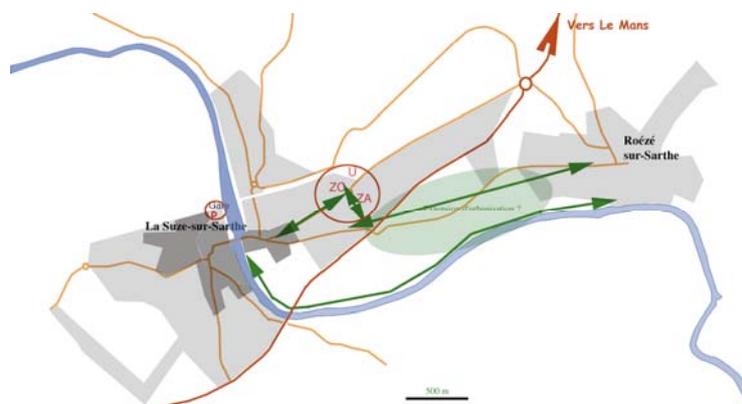


Des parkings sous-utilisés entre les différents commerces.

Le lien est difficile entre les secteurs habités et la rivière. La rive ouest, surélevé par rapport au lit de la rivière, ne dispose pas de chemin. Le halage, sur la rive opposée au bourg, commence au pont vers le secteur industriel contre lequel il butte au nord-est. Au sud du pont, sur la rive ouest, le camping marque une rupture. Camping et parking de « camping-cars » occupent le bord de rive. Les barrières ne permettent pas l'accès au bord de l'eau.

Sur la commune voisine de Roézé, les bords de rivière sont au contraire très préservés. Le camping, en retrait du halage, est largement arboré et ne détruit pas la continuité du site. Situé à moins de 3 km de la Suze, le secteur loti de Roézé est à une distance du centre commercial très accessible en vélo d'autant que le parcours est relativement plat jusqu'à proximité de l'ancien centre villageois. Par contre, sur la route de Roézé, rien n'est présent pour les cyclistes. Le problème de la vitesse de circulation y est manifeste : la voie est coupée à deux reprises par des signalisations qui n'ont d'autres fonctions que de contraindre les véhicules à ralentir.

Le parking du supermarché pourrait-t-il alors constituer un lieu du covoiturage ? Le site est effectivement bien situé par rapport à la route principale menant vers Le Mans. Il pourrait aussi constituer le lieu d'un arrêt de car, alternative au train cependant plus efficace. Un tel type d'équipement renforce la nouvelle centralité commerciale autour des diverses enseignes situées dans la périphérie de la Suze. Ce site favorise une urbanisation nouvelle entre la Suze-sur-Sarthe et Roézé-sur-Sarthe.



On perçoit ici comment pourrait se poser la question de l'urbanisation sur le thème des trajets partagés et des mobilités douces. Ici, les circulations cyclistes pourraient constituer l'armature du développement de l'urbanisation et du lien entre Roézé et La Suze Est. Ceci passerait par l'aménagement des giratoires routiers qui constituent aujourd'hui des ruptures à la circulation cycliste ; la transformation du plateau commercial par un aménagement de type urbain, c'est-à-dire moins automobile en intégrant les nouveaux commerces aux cheminements piétons et vélos ; l'aménagement d'une voie cycliste sur un chemin de halage.

#### *Questions posées par l'observation*

Les nouvelles polarités induites par les zones commerciales. Ici elles disposent d'un potentiel de « centre » intercommunal.

Quel échange intercommunal pour réfléchir l'urbanisation à partir des mobilités et de l'accessibilité aux lieux du commerce ?

## 2.9. La Chartre sur le Loir : les petites gares, pôle d'urbanisation (1) ?

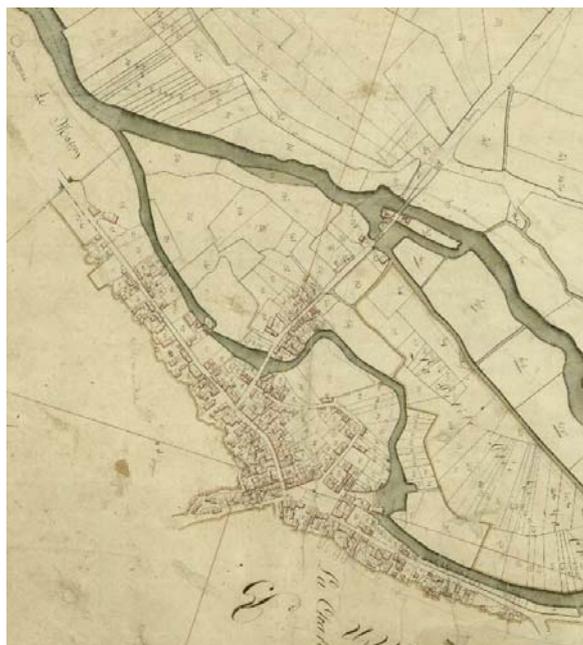
Dénombrant aujourd'hui 1 497 hab. (2006), La Chartre-sur-le-Loir se situe dans une zone viticole. Sa vie économique est centrée sur l'agriculture et le tourisme et la présence d'une industrie traditionnelle : celle de l'usine « Rustin » du nom de l'inventeur de la célèbre rustine. De par sa situation en limite départementale au sud-est du Mans, la commune de La Chartre-sur-le-Loir n'est plus dans la couronne proche de Le Mans et ne semble pas vraiment concernée par des mouvements pendulaires quotidiens domicile/travail vers la ville capitale.

La gare est située sur la commune riveraine de L'homme. Mais la ligne de chemin de fer ne dessert plus les voyageurs. Le supermarché et la zone artisanale et commerciale sont également situés sur le territoire de cette commune qui fait face à La Chartre-sur-le-Loir. La commune de L'Homme est de 966 habitants (en 2006). Les deux communes cumulent ainsi 2 463 habitants. Adossé à une falaise boisée, le bourg de la Chartre-sur-le-Loir est un site de qualité sur le plan du patrimoine urbain. Il a par ailleurs conservé un appareil commercial exceptionnel pour une commune de cette taille.

Entre falaise et prairie humide, le contexte géographique limite naturellement l'extension de l'urbanisation qui ne s'étend difficilement sur le nord. Depuis longtemps, l'urbanisation s'est étendue sur le linéaire est-ouest.



Un centre actif



Urbanisation linéaire

Malgré une population limitée, l'appareil commercial du bourg s'est visiblement jusqu'à aujourd'hui particulièrement bien maintenu. Est-ce l'éloignement des grands centres urbains, et peut-être surtout l'absence d'une quelconque galerie commerciale autour du supermarché ?

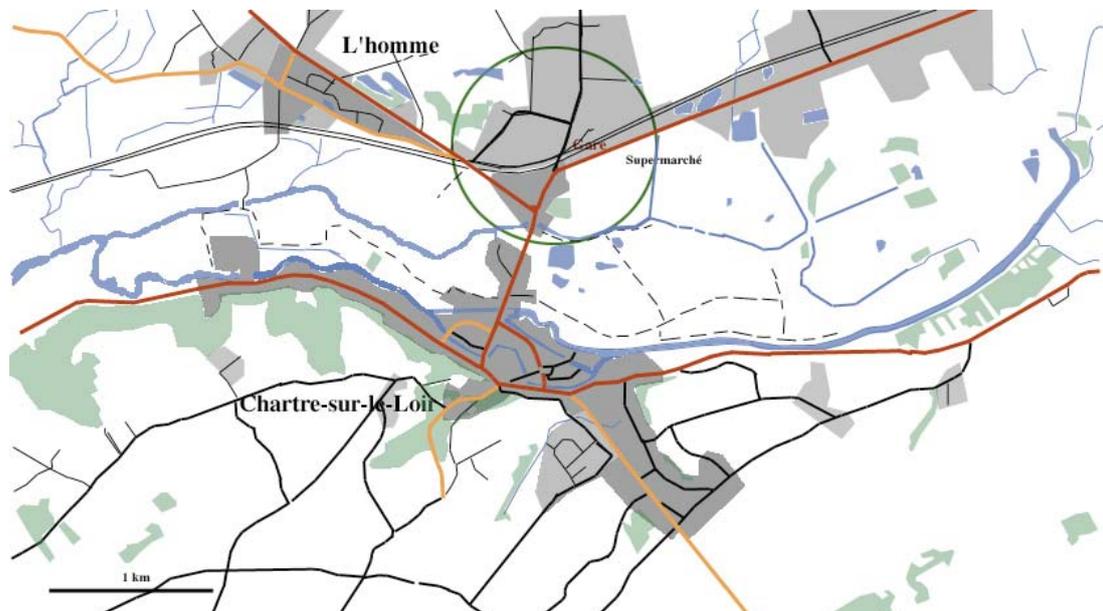
L'analyse de la structure urbaine montre cependant clairement la double polarisation à la fois des secteurs résidentiels et de deux secteurs commerciaux différents et complémentaires. Environ 1 km séparent les deux polarités que forment le secteur d'activité de L'Homme et le bourg de La Chartre-sur-le-Loir. Les deux centres, coupés par une zone humide, sont reliés par un seul axe de voirie.



Dans cet ensemble urbanisé comme ailleurs, le déplacement motorisé domine pour se déplacer d'un secteur à l'autre. Ici pourtant, la topographie très plate de l'ensemble du secteur construit jusqu'à la falaise rend aisément accessible l'ensemble des lieux d'urbanisation par un réseau cyclable que la largeur de la voirie principale permettrait aisément d'aménager.. Mais il est aujourd'hui inexistant.

La gare est située en position centrale au sein du secteur artisanal et commercial. Un rayon de 2 km couvre l'ensemble du territoire urbanisé à partir de la gare. Le réseau viaire très linéaire et la topographie permettraient ici une circulation cycliste aisée.

A La Chartre-sur-le-Loir, les secteurs urbanisés pourraient bénéficier à un accès confortable à la capitale départementale par liaison ferroviaire et relais doux si la desserte de la gare était réouverte.



#### Questions posées par l'observation.

- L'abandon de gares ferroviaires, véritable potentiel à réactiver.

La question des pistes cyclables fait-elle l'objet des préoccupations des aménagements de voirie ?

## 2.10 Bresse-sur-Braye : des centralités en concurrence.

La commune dénombre aujourd'hui 2 430 hab. (2006). Située en limite départementale au sud-est du Mans, la commune de Bresse-sur-Braye n'est plus dans la couronne proche de Le Mans et, à l'instar de La Chartre-sur-le-Loir dont elle est éloignée de quelques kilomètres, elle n'est pas non plus concernée par des mouvements pendulaires quotidiens domicile/travail vers Le Mans. Ici encore, le covoiturage est inexistant.

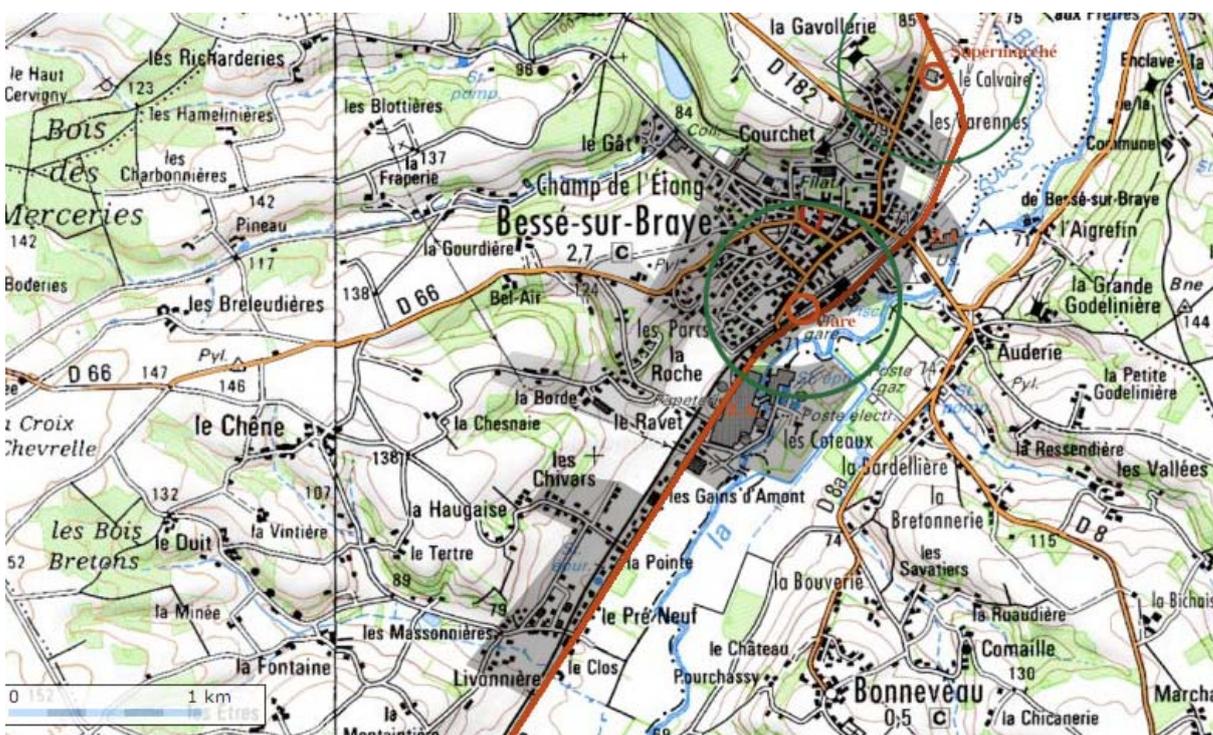


La gare est aujourd'hui abandonnée. Alors que la jonction automobile vers Le Mans est longue, la gare n'est plus desservie. La voie de chemin de fer n'a pas été démontée. Le bâtiment de gare appartient à un particulier que nous avons rencontré. Cherchant à revendre ce bâtiment (juillet 2010), il nous a déclaré que le rachat n'intéressait pas la municipalité.

Gare à vendre

### *Centralités et mobilité.*

Une grande surface commerciale a été implantée à l'entrée de la commune.



Elle est distante d'environ 800m du centre bourg.

L'urbanisation de la commune est marquée par un bourg compact, prolongé d'un faubourg linéaire au sud qui fait face à une grande usine qui constitue l'essentiel de l'activité au sein de la commune.

La géographie (rivière, zone humide, secteur boisé à l'ouest) et les infrastructures (voie ferrée et route principale parallèles à la voie d'eau) ont typé une urbanisation restée concentrée autour du centre ancien et se développe à partir de hameaux sur la rive ouest.

Le secteur aggloméré est très bien desservi par la gare pourtant abandonnée. Le linéaire sud est largement accessible en vélo compte tenu du profil sans pente de la route au sud du bourg.

A la gare pourrait ici s'articuler aisément un réseau cyclable pour assurer la desserte du secteur urbanisé. La remise en circulation de la desserte ferroviaire semblerait ici pertinente pour accéder à la capitale départementale, car elle est longue à rejoindre par voie routière.



Ci-dessus : le supermarché-



Ci-dessous : l'avenue entre centre et supermarché.

A Bressé-sur-Braye, on est frappé peut-être plus qu'en d'autres endroits par un problème apparent de concurrence entre centre bourg, dévitalisé sur le plan commercial et supermarché qui concentre désormais l'attractivité. Entre le supermarché et le secteur aggloméré, l'avenue est suffisamment large pour disposer d'une piste cyclable qui, en favorisant les circulations douces, permettrait peut-être une meilleure interaction entre les deux pôles.

### Questions posées par l'observation.

- L'abandon de gares ferroviaires.
- L'aménagement des pistes cyclables.
- La concurrence entre polarité commerciale externe et bourg.

## 2.11 La Guierche : les effets multiscalaires de diffusion des mobilités.

Dans les communes péri-urbaines, le mode de développement urbain à proximité immédiate des petites gares et leur aménagement ne reflète pas l'enjeu qu'elles représentent en terme d'urbanisation. On a pu l'observer à Ecommoy, Beaumont-sur-Sarthe, Montbizot. A quelques kilomètres au sud de Ste-Jamme-sur-Sarthe, La Guierche en est un autre exemple. A une dizaine de kilomètre au nord du Mans, La Guierche, est un ancien village. Au bord de la voie ferrée qui longe ici la Sarthe, le centre est desservi par une halte. La commune compte aujourd'hui 1107 habitants.



Ci-contre : situation.

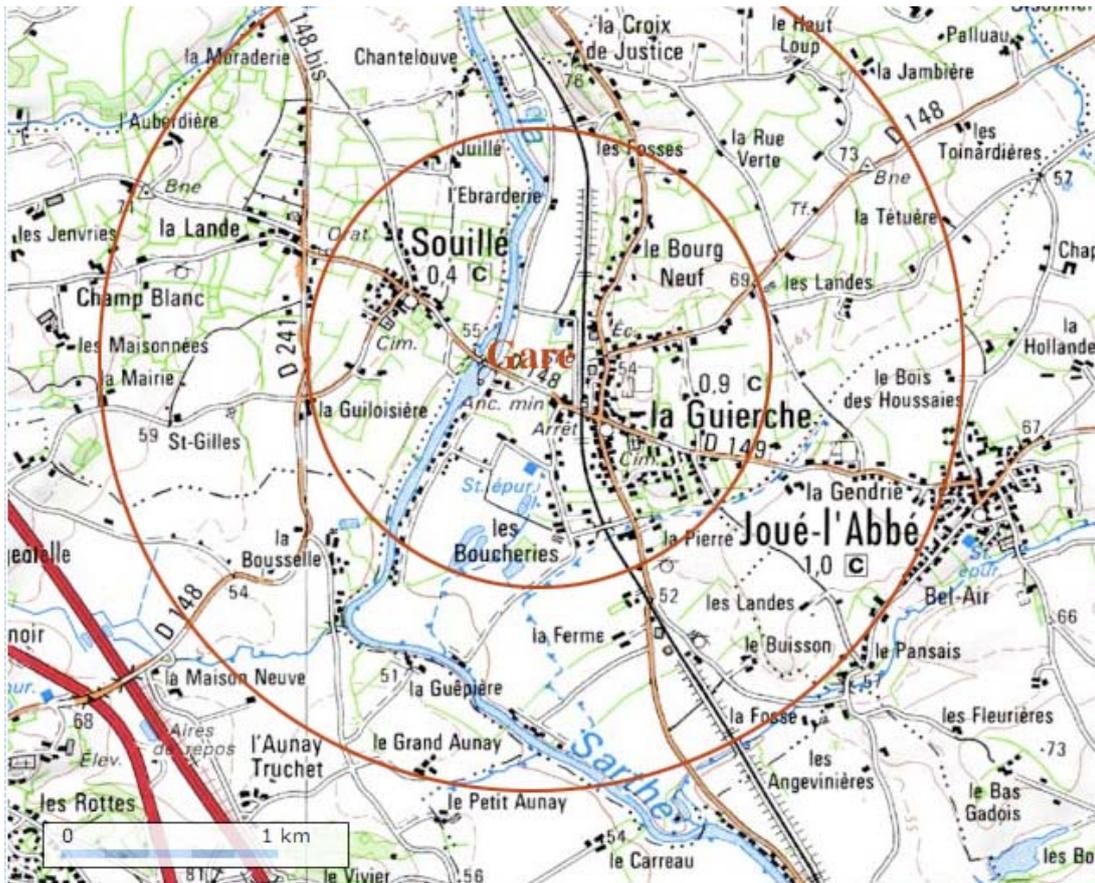
Ci-dessus : vue aérienne entre gare et centre bourg de La Guierche.



Le site est de qualité et le bourg est aménagé avec soin.



Quand on reporte sur un plan les distances de 500m et de 1 km autour de la gare, on constate que la halte dessert trois communes dans ces périmètres. Outre La Guierche, ce sont Souillé et Joué-l'Abbé. Ste-Jamme-sur-Sarthe est au nord à moins de 2 km. Ce sont au total 2906 habitants que cumulent les trois communes.



### Conclusion : vers une durabilité des périphéries mobiles ?

Dans cette analyse, nous avons visé à confronter le partenariat public/privé à l'origine de la mise en place d'aires de covoiturage, avec la réalité urbaine des communes concernées. Entre des formes d'incohérence et d'efficacité, le dispositif permet de questionner plus profondément les polarités des communes et les types de déplacement que cette politique systématique pourrait entraîner. Le type d'urbanisation développé dans toutes les communes tend à organiser la vie en périphérie, parfois en isolant les anciens centres (exemples de Montfort-le-Gesnois et Beaumont-sur-Sarthe). 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 terme d'aménagement n'incitent pas aux modes doux.

La « culture routière » de l'aménagement reste une véritable question encore abordée en pointillée. En confrontant deux logiques, celle des flux sous l'autorité des départements et celle de la vie locale sous l'autorité des communes, c'est majoritairement la première qui prime dans le cas de la Sarthe.

L'objectif initial de ce travail était d'enquêter beaucoup plus systématiquement les usagers des systèmes de covoiturage qui se sont révélés difficiles « capter » autrement que sur le mode de l'observation in situ. A défaut d'enquête approfondie sur les trajets, les origines, les motivations, enquête initialement programmée par cette recherche, l'orientation de ce travail s'est focalisée sur l'analyse des lieux de covoiturage et de leurs réalités concrètes.

Au final, cette analyse conforte l'idée que la mise en œuvre de la durabilité des périphéries urbaines aurait plus que jamais à réfléchir et agir sur la question des transports auxquelles sont soumises les populations tant dans leur déplacement vers le lieu de travail que vers l'accès aux services de première nécessité (commerce et santé). C'est en partant de cette hypothèse que nous avons observé l'urbanisation des communes pour voir en quoi et comment ces objectifs étaient ou non facilités par la répartition urbaine et les voies de circulation. Cette observation des modes d'urbanisation ne peut en aucun cas prétendre à l'intégration de tous les paramètres – en particulier économiques et sociaux- qui fondent toute analyse complète d'un système urbain. Elle s'est donnée pour objet essentiel de relever les atouts et enjeux qui pourraient émerger d'une volonté forte de développement de l'urbanisation sur le thème des trajets partagés entre villes et modes doux pour la vie locale.

Les lieux de covoiturage et gares ont été au cœur de l'observation. Car ils sont ceux du regroupement vers les lieux de l'emploi. Qu'ils soient reliés à des pistes cyclables tant que la topographie le permet, que le développement de l'urbanisation s'appuie sur ce type de mobilité représente un enjeu à la fois pour les économies de déplacement automobile et pour l'accès aux services centralisés pour les populations captives (jeunes, personnes âgées). Les grands oubliés des périphéries urbaines ne sont-ils pas les adolescents ? Paradoxalement, la pris en charge par les bus scolaires à la sortie du collège et du lycée les isole de contacts intermédiaires entre lycée et domicile. Ils n'auront que la disponibilité familiale comme solution pour des activités communes (cinéma, etc.)... et Internet pour garder les liens.

#### **a. Covoiturage, supermarché : l'enjeu déterminant d'une réflexion sur les centralités.**

En interrogeant les centralités engagées par les lieux du covoiturage, la question du lien avec l'offre commerciale est apparue de manière inattendue compte tenu du partenariat engagé entre le Conseil Général de la Sarthe et une chaîne de supermarché. L'enquête cartographique qui en a résulté montre qu'il y a là une difficulté redoutable. L'accessibilité au supermarché – quelle que soit sa taille- est systématiquement offerte aux automobilistes. Or, dans toutes ces petites communes dont nous avons fait le relevé, le supermarché est souvent le seul commerce du bourg dont il tend à capter la chalandise. Ne subsistent au mieux dans les centres que des commerces argumentant d'une qualité supérieure : un boulanger, un boucher et, surtout une banque (toujours présente), un ou deux cafés, le coiffeur. La localisation du supermarché pose ainsi un double problème : celui de l'accessibilité et celui de la vitalité des centres. Le supermarché offre la vente des produits de première nécessité, il attire ainsi toujours obligatoirement les résidents. Dans une petite structure urbaine, un commerce de détail ne pourra se développer qu'à son immédiate proximité. C'est d'ailleurs ce qui est proposé dans les galeries marchandes qui se sont développées aux périphéries. La

localisation du supermarché soulève un véritable problème de centralité et conditionne les déplacements locaux.

Mais est-il à distance ou intégré ? A La Suze-sur-Sarthe, nous avons vu plus haut comment le supermarché est éloigné de plus d'un kilomètre du centre ancien. La rivière tend à accentuer une fracture entre d'une part le bourg et son extension ouest, et d'autre part un second secteur d'urbanisation en cours d'extension autour de la polarité nouvelle que constitue la zone commerciale de périphérie. Ici, le bourg conserve une offre commerciale attractive. Il en est de même à la Chartre-sur-le-Loir où l'éloignement important semble tendre à maintenir un commerce de bourg d'une qualité étonnante pour une commune de cette dimension.

En revanche, à Lanvollon, inscrite au cœur d'un système d'urbanisation en réseau de petites villes, contrairement à des communes très directement liées à une métropole régionale, ce système produit des polarités locales en matière de commerce. Ici, l'offre commerciale de périphérie diffuse au-delà de la commune même de Lanvollon pour intéresser l'ensemble du secteur rural qui est sa chalandise. La situation périphérique centrée sur la route et non sur le bourg correspond à une logique d'accessibilité ici forcément automobile pour les résidents des campagnes. Mais aussi, la distance entre le centre du bourg et son extension urbaine intègre le système commercial à l'urbanisation, même en situation périphérique. Pourquoi cependant, le secteur commercial ne laisse-t-il aucune place aux déplacements doux pour desservir la commune elle-même ?

Cette question de la centralité est-elle inscrite au cœur des réflexions des communes quand elles offrent des terrains aux promoteurs commerciaux ? Dans les petites communes, le déplacement vers le supermarché qui constitue l'armature commerciale essentielle (quand ce n'est pas la seule offre), n'est jamais envisagé sous l'angle de l'accès piéton ou vélo. Dans certaines communes l'implantation du supermarché est de façon caricaturale un défi aux modes doux compte tenu de la distance aux secteurs habités et de la géographie locale. Quand, par contre, dans nombre de communes, une grande proximité avec les centres et les nouveaux lieux d'urbanisation permettrait d'envisager une intégration, la formalisation dans un soin systématique apporté à des cheminements piétons de qualité et des pistes cyclables formalisées jusqu'à l'abord du commerce, est inexistante. Comment intégrer cette réflexion dans le cadre des projets d'urbanisation locaux ?

Lier le covoiturage à des implantations de supermarché non intégrées au bourg et liaisonnées aux routes, accentuera le hiatus entre les usagers et le centre communal.

Les commerçants ne s'y trompent pas : il y a bien enjeux de centralité engagés par tout lieu où l'on change de mode de transport. A l'instar de la Sarthe, le Conseil Général de Loire-Atlantique a, lui aussi, contractualisé avec des gérants de supermarché pour officialiser des places de parking de covoiturage (deux aires : 14 places à Port-St-Père et 20 places à Arthon en Retz). Il ne s'agit que d'officialiser une pratique observée par les commerçants qui ont remarqué que quelques véhicules stationnaient pour la journée. Mais, en officialisant ce partenariat la puissance publique affiche un appui au mouvement de concentration de l'offre commerciale dont on peut se demander si elle est consciente de l'impossible concurrence qui en résulte pour le maintien ou le développement du commerce de bourg. Face au système de concentration de la distribution qui correspond aux grands réseaux, la production artisanale et les initiatives individuelles en matière de petit commerce ne peuvent constituer une alternative quand les lieux qui leur sont offerts sont marginalisés par le système d'urbanisation. Beaumont-sur-Sarthe, Montfort-le-Gesnois en sont parmi les meilleurs exemples. Outre la question des mobilités, ce que la disposition urbaine du supermarché induit s'inscrit

dans le mouvement plus large de concentration en faveur des grands groupes. Il y aurait là aussi une véritable question en terme de développement « durable » économique et social.

### **b. Dans les nouvelles centralités : quels déplacements locaux ?**

La question ici ouverte des supermarchés dans les petites communes, montre qu'après un premier réflexe tendant à étudier la réduction du déplacement automobile individuel par le partage des mobilités longues entre domicile et travail entre résidence péri-urbaine et pôles d'emploi, il reste à interroger les polycentralités induites par les nouvelles polarités périphériques. La question du supermarché local n'est pas la seule. En effet, le commerce plus exceptionnel (le bricolage, le meuble, etc.) et les lieux spécialisés de loisir se développent aussi à la périphérie des villes, rendant la fréquentation des grands centres villes inefficace pour les péri-urbains. Le cas du « Family village » des Hunaudières, au sud de Le Mans, en est une illustration. Cet argument en faveur d'un décentrement d'attraction pour les périphéries a été remarquablement analysé par Geneviève Dubois-Taine<sup>14</sup>. Nos relevés n'ont fait que renforcer ce constat déjà analysé, mais il nous semble que, à l'échelle des petites communes qui en ont été l'objet, ils relèvent quelques points qui méritent d'être soulignés. Comment développer une offre de trajets partagés entre centres communaux périphériques et nouveaux ?

Pour desservir un tel type de nouveau centre périphérique, le transport collectif est inefficace. A Cap Malo, le lieu ne semble d'ailleurs avoir été pensé que par et pour les automobilistes. Pourtant proche du centre de La Mézière, il n'y est relié que par un système routier dangereux à parcourir pour les piétons et vélos. Qu'en est-il des adolescents de la commune qui auraient pourtant pu aller au cinéma et aux autres services offerts sans transport automobile compte tenu de la distance? Quand on habite les communes en périphérie nord de Rennes, ce centre est désormais attractif comme lieu de loisir. Il offre de fait une alternative à la fréquentation du centre rennais. Comment peut-on penser et pré-structurer des solidarités locales de déplacement pour pallier à une offre de transport collectif qui semble impossible pour satisfaire à des déplacements entre les communes périphériques ?

### **c. La dilatation de l'urbanisation des communes périphériques par l'automobile.**

Dans presque toutes les communes étudiées, on voit que le supermarché, placé à l'entrée de bourg, mais à sa proximité, tend à étirer l'urbanisation entre les deux pôles que constituent le centre bourg et le supermarché. Quand elle ne le fait pas (ce qui est le cas des dernières décisions d'urbanisation de Changé) l'extension urbaine tend à quasi imposer l'usage automobile en aggravant la circulation dans le bourg. La voie qui relie les deux polarités que sont centre et espace commercial périphérique est un support essentiel qui mériterait la plus grande attention en matière de déplacement local. Une piste cyclable systématique quand la largeur le permet, des trottoirs accueillants, n'engageraient-ils pas l'amorce d'une pratique par modes doux au sein des communes ? L'intégration des voies à cette question majeure des modes doux dans

---

<sup>14</sup> - « La ville émergente »- Geneviève DUBOIS-TAINE PUCA 2002

l'urbanisation des petites communes semble rester un vrai problème. Quand les routes sont gérées par les départements, la « culture routière » des gestionnaires de routes départementales semble difficile à faire évoluer. Logique de fluidité du trafic opposé à inertie du centre : passer de la route à l'avenue ne semble se réaliser que difficilement. Pourquoi des ralentisseurs, des plots qui induisent des circulations alternées quand la piste cyclable n'est pas systématique alors que son emprise peut être une solution alternative pour en remplissant la même fonction de rétrécissement des voies de circulation automobile ? La question des mobilités locales semble totalement ignorée. Le cas d'Arnage, dont la voie centrale bénéficie d'une large emprise est un cas exceptionnel par la rareté.

Car trafic et centre devraient cesser d'être considérés comme incompatibles pour peu que la route laisse place à une avenue, transformation qui intervient dans la typologie de l'aménagement. La circulation permet le désenclavement. Elle permet la découverte d'une commune ou d'un centre. La vitalité qu'elle amène, (même par le bruit !) est un facteur de potentiel local. Est-ce un hasard si Arnage, par exemple, conserve des commerces le long de l'avenue centrale ?

#### **d. Des nouvelles formes d'urbanisation produites par les décennies automobiles.**

Il nous semble relever deux types d'urbanisation périphérique dont les potentiels mériteraient d'être approfondis : le « faubourg automobile » et les réseaux arborescents. La commune de Changé en est un exemple caractérisé. Si nous utilisons ici l'appellation de « faubourg automobile », c'est que les routes forment l'accroche d'une urbanisation largement diffusée, mais qui préserve des super-îlots verts. C'est en fait la typologie en « zoom » agrandi des modèles de développement urbain du 19<sup>ème</sup> siècle, autrefois resserrés à une échelle plus restreinte du fait de la continuité des constructions et de l'échelle du déplacement piéton. La différence essentielle tenant bien entendu du rapport à la rue, autrefois principe d'édification abandonné depuis la construction des lotissements marqués par le retrait systématique des habitations par rapport à la voie, derrière un jardin. Cette disposition, désormais état de fait dans de nombreuses communes, pose des questions de développement urbain. On pourrait en effet considérer cette armature comme un avantage dans la mesure où elle préserve de vastes cœurs d'îlots qui peuvent d'une part supporter des cheminements doux et d'autre part constituer le terrain des écoulements temporisés des eaux pluviales. Par ailleurs, les routes rassemblant la desserte des logements peuvent être le support de réseaux de transport léger interne qui desserve les différents points d'attraction communale. Le « vaotram » de Changé, à bonne fréquence, pourrait ainsi devenir un réseau qui desserve les secteurs habités vers le bourg et le secteur commercial périphérique.

#### **e. La question des petites gares et haltes.**

La présence de la gare ne semble pas toujours représenter le point essentiel du développement de l'urbanisation. L'abandon d'une gare comme dans le cas de Bressé, est-ce normalement présager d'un redéploiement du trafic ferroviaire alors que cette gare est à proximité du bourg ? Gare isolée, gare entre deux communes comme à La Guierche, ces situations n'exposent-elle pas la question d'un nécessaire raisonnement intercommunal manquant lors des décisions d'urbanisation ?

Il nous reste à évoquer la question de la gare comme élément essentiel d'urbanité naissante. 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. Et on tend à remplir : des logements plus compacts, quelque surface laissée à un éventuel commerce. Tout projet d'urbanisation tend à clôturer le lieu sur lui-même. Ne faudrait-il pas dégager de suffisamment d'espace autour des haltes et gares ? Ce sont les initiatives individuelles qui sont les moteurs d'implantation de commerces, de café, etc. Ces activités ne se décrètent pas. Elles se développeront avec le temps... pour peu que l'espace soit disponible. Avec les meilleures intentions, l'urbanisation rigide qui est celle des dernières décennies et qui se prolonge aujourd'hui, permet-elle la progressivité nécessaire à l'appropriation individuelle ou collective ?

#### **f. Faut-il soutenir systématiquement les lieux de covoiturage ? Entre échangeurs et centres.**

Réfléchir à l'évolution des sites de covoiturages en se posant la question de leur « urbanité » nous a engagé dans une démarche a priori un tant soit peu absurde puisqu'il s'agissait d'observer des sites qui n'existent aujourd'hui que comme des parkings. Peut-on institutionnaliser le covoiturage systématiquement lorsqu'il résulte d'initiatives parcellaires et sans liens ? Comme le pensent dans un premier temps certaines collectivités (en Côtes d'Armor par exemple) il est utile de répondre aux besoins spontanés : quand un lieu est investi (comme à St-Pierre-de-Plesguen où une douzaine de véhicules « squattent » chaque jour le bord de la route à l'endroit de l'échangeur) il est probablement temps de se poser la question d'une adaptation.

Mais il semble bien que l'aménagement des aires aurait une influence sur les pratiques, ou favoriserait la concentration. Le département de la Loire Atlantique constate que « sur l'aire de Bois Hérault à Vallet, plus grande aire de covoiturage du département avec 84 places inaugurées en octobre 2009, on atteint les 75 véhicules alors qu'avant l'aménagement il y avait environ 35 voitures ». Dans le même département, le mouvement des implantations « sauvages » est systématiquement accompagné, visant un objectif 50 aires sur le département, avec la création d'un logo « Lila covoiturage », la collectivité considérant que la signalétique « constitue un vecteur majeur d'information (illustration).<sup>15</sup>

Est-ce alors une forme de pédagogie ou d'information que de proposer des abris à vélos dans des lieux qui ne permettent pas l'accès à ce type de véhicule ? Ces installations dont on a pu relever le caractère limité voire absurde sur des aires le long de la RN 12 sont-elles vraiment utiles ? On a pu remarquer à Jugon-les-Lacs par exemple qu'une alternative proposée par l'installation de l'aire à quelques centaines de mètres en contrebas, à l'entrée du bourg, paraîtrait une réelle alternative en matière de relais entre site de covoiturage et mode doux quand cette disposition ne pénalise pas les automobilistes.

Les aires autour des échangeurs des plus grandes routes se sont révélées systématiquement pertinentes. Le covoiturage de voiture à voiture est une disposition qui répond à la rencontre des résidents des nombreux lieux d'habitat de zones de rupture, disséminés. Elles permettent visiblement, au travers les réponses à l'enquête,

---

<sup>15</sup> - Dossier de presse CG 44- 10 février 2010- « Lila covoiturage : le Conseil Général ouvre 3 nouvelles aires et engage le partenariat avec les grandes surfaces ».

de faire se rejoindre au point de jonction le plus proche des personnes qui parcourent parfois plus d'une dizaine, voire 20 kilomètres.

Quand on constate l'éclatement des polarités périphériques, n'est-il pas cependant pertinent de réfléchir au type d'offre auquel peuvent répondre ces lieux pour tenter d'éviter des déplacements complémentaires ? Surtout sans déplacer des fonctions usuelles au milieu urbain telles les commerces de proximité. 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. Quand les producteurs d'agriculture biologique proposent leurs « paniers », quand des intercommunalités proposent des maisons de découverte de leurs milieux, ces aires ne peuvent-elles représenter des enjeux ? Les communautés de communes partagent des équipements qui les fédèrent. Entre domicile et travail, ces sites externalisés peuvent-ils être efficace en terme de regroupement qui permettent alors de rendre efficaces des transports collectifs locaux ? Cette question, déjà ouverte dans un précédent rapport<sup>16</sup> nous semble devoir être posé.

#### **g. Covoiturage, urbanisation, et aménagement : vers une harmonisation.**

Les enquêtes ont permis de dégager une « typologie » des aires de covoiturage. Un premier critère distingue celles situées aux échangeurs des grands axes de circulation à quatre voies, de celles situés sur des routes à deux voies.

##### *Aux échangeurs des grands axes, voies rapides.*

Dans ce premier type, il faut alors distinguer deux cas : les échangeurs connectés et ceux déconnectés des centres habités. Cette connexion ou déconnexion tient autant à la distance qu'à la disposition des voies qui les desservent.

A plusieurs kilomètres d'un centre, desservies par des voies routières avec de grands ronds-points et un fort trafic, inutile d'imaginer un relais vélo avant que des dispositions réelles en matière de piste cyclable ne soient mises en œuvre. Par ailleurs, quand les centres sont à proximité, toute implantation d'aire mériterait d'être étudiée en fonction des dispositions qui favorisent la desserte des sites d'habitat les plus proches par modes doux. Enfin, la question du développement de l'urbanisation à partir des échangeurs situés à proximité d'un centre ou entre plusieurs commune se doit d'être posée en étudiant la disposition des équipements et commerces et leur accessibilité sans voiture.

##### *Le long des grandes routes.*

Les routes sont généralement à une immédiate proximité en intégrant zone artisanale et commerciale comme à Lanvollon, ou traversent des lieux-dits comme c'est le cas entre St-Jamme et St-Jean d'Assé, voire encore des centres communaux comme à Beaumont-sur-Sarthe ou Ecommoy.

Dans le cadre de cette typologie, le choix du lieu du covoiturage est particulièrement sensible en terme de réflexion sur l'urbanisation, l'aménagement.

Quand la route traverse l'agglomération, la circulation est limitée à 50 km/h. Toute disposition qui tend à réduire la chaussée devrait y être prise. Quand elles sont situées

---

<sup>16</sup> Axe Rennes/St-Malo

sur la route desservant à courte distance les sites habités, (comme dans les communes celles qui sont citées ci-dessus) des aires significatives présenteraient non seulement l'opportunité d'une réelle efficacité, mais également les équipements pour vélos, l'aménagement soigné d'une aire, l'information sur le covoiturage, auraient alors une réelle portée pédagogique.

Entre gestionnaires des routes et décisions locales d'urbanisation, les conditions semblent réunies pour une harmonisation volontaire des démarches en faveur de ces dispositions. Mais on ne décrètera jamais le covoiturage qui reste l'œuvre de dispositions individualisées. Toutefois, dans le cadre d'opérations d'aménagement qui tendent à favoriser la vie locale sans voiture en se donnant tous les moyens de réduire les vitesses à la norme, l'action publique trouverait alors ici tout son sens.

Cette analyse témoigne, enfin, d'une absence de logique intercommunale dans la définition des aires de covoiturage, mais aussi d'un système de structuration erratique en partenariat avec le privé (cas de la Sartre). Elle témoigne aussi de la présence de nombreux potentiels impensés tels que les sites de gare parfois prêts à être réactivés.

Au final, il apparaît que les logiques mobilités ne sont pas assez systématiquement prises en compte dans les décisions d'urbanisation : gares sans enjeu, 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 questions clés auquel il serait grand temps de répondre pour offrir aux décennies qui viennent de vraies alternatives au tout automobile qui aura été la réalité de la seconde moitié du siècle qui vient de finir.

## Bibliographie

- ASCHER, François (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
- AUDIAR (2008). *Enquêtes ménages déplacements en 2007*. Une production partenariale du comité technique. Document de travail, mai 2008, 8p.
- BACCAÏNI Brigitte, SEMECURBE François (2009), *La croissance périurbaine depuis 45 ans. Extension et densification*, INSEE Première n°1240, juin 2009
- BAILLY Jean-Paul, HEURGON Edith (2001), « Nouveaux rythmes urbains, quels transports ? », L'Aube.
- [BAUDELLE](#) Guy, [DARRIS Gérard](#), [OLLIVRO](#) Jean, [PIHAN Jean \(2004\)](#). Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages. *Revue Cybergeo : Revue européenne de géographie*, N° 287.
- BERGER Martine (1999). *Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France*, *Espace, Populations, Sociétés*, n° 2.
- BONNET Michel, AUBERBEL Patrice (2006), « La ville aux limites de la mobilité », Editions PUF, collection Sciences sociales et sociétés.
- BOURRIQUEN, L. (2007). *Enquêtes ménages déplacements*, 2007, Rapport déc. 2007, Audiar, 8 p.
- BOURDIN, Alain (2007). *Mobilité et écologie urbaine*. Paris : Descartes & Cie.
- BOURDIN, Alain (2007). *Penser la ville des flux*. In Alain Bourdin (Dir)
- CERTU (2009), *La mobilité des années 2000. Vers un découplage entre la possession et l'usage de la voiture ?*, *Mobilités : faits et chiffres*, fiche n°3 – octobre 2007, 8p
- CERTU (2002), *La mobilité urbaine en France : les années 90*, Références n°26 Certu, 103p.
- CHARMES, E. (2007/8). Les périurbains sont-ils anti-urbains ? *Les annales de la recherche urbaine*, n°, 7-18. (revu en 2008).
- COLLINS, D. & KEARNS, R.A. (2010). Walking school buses in the Auckland region: A longitudinal assessment. *Transport Policy*, Volume 17, Issue 1, pp. 1-8..
- COUTARD Olivier, DUPUY Gabriel, FOL Sylvie (2002). La pauvreté péri-urbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? *Espaces et sociétés*, n° 108-109.
- DARRIS Gérard, LEMOINE Agnès (CERUR), « La mobilité du temps libre : de nouveaux usages et perceptions de la ville », In « La ville aux limites de la mobilité », sous la direction de Michel Bonnet et Patrice Aubertel, Editions PUF, collection Sciences sociales et sociétés, 2006
- DARRIS Gérard, LEMOINE Agnès (CERUR), « La mobilité du temps libre, le cas de l'agglomération rennaise », PUCA, programme de recherche « mobilités et territoires urbains », sous la direction de Michel Bonnet et Patrice Aubertel, 2003
- DARRIS Gérard (CERUR), CHEVRIER Stéphane (MANA), « Systèmes résidentiels des jeunes retraités en double résidence dans des territoires littoraux en Bretagne » PUCA, Programme « habitat et vieillissement », sous la direction de Francine Benguigui et May Huynh, 2007-2008
- DARRIS Gérard, « Usages sociaux et représentations des lieux du temps libéré dans l'agglomération de Lorient », PUCA, Programme « Ville émergente », sous la direction de Geneviève Dubois-Taine et Yves Chalas, 1998.
- DEPEAU Sandrine (2003). *L'enfant en ville : autonomie de déplacement et accessibilité environnementale*.
- Thèse de Doctorat de Psychologie. Université René Descartes Paris 5. 422 pages.

DEPEAU, S., RAMADIER, T., 2005. Les trajets domicile-école en milieux urbains : quelles conditions pour l'autonomie de l'enfant de 10-12 ans ? *Psychologie et Société*, 8, 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 » (châpître 5 : pp. 139- 166), in T. RAMADIER & coll. *Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement*. Final report (254 pages) ATIP n°41799. CNRS (French National Scientific Research Centre) SHS (Human and Social Sciences) Department.

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 ? *Recherche Transport Sécurité*, n°101, 253-271.

DEPEAU, S., RAMADIER, T. (2010). L'espace en représentation ou comment comprendre la dimension sociale du rapport des individus à l'environnement. *Revue Pratiques psychologiques*. Database : Elsevier. ISSN : 1269-1763, revue en ligne.

DIAS Dominique, LANGUMIER Julien, DEMANGE David (2008), Mutabilité du périurbain. Le modèle pavillonnaire face aux crises énergétique et environnementale, *Annales de la Recherche urbaine* n°104, 2008, PUCA, p.149-156.

DUBOIS-TAINE Geneviève (2002), « La ville émergente », résultats de recherche, PUCA

DUMONT Marc, DELAVAILT-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 2<sup>e</sup> session (2007-2008), PUCA, MEEDDAT et Ministère de la Culture. Laboratoire RESO, rapport remis en janvier 2009.

DODIER Rodolphe (dir.), *Vivre les espaces périurbains*, *Norois* n°205-2007/4

Dodier, R.(2007). Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives Itinéraires croisés en Pays de la Loire. *Les annales de la recherche urbaine*, 102, pp.31-39 .

DOWLING, R., 2000. Cultures of mothering and car use in suburban Sydney: a preliminary investigation. *Geoforum*, 31, pp.345-353.

DUMONT Marc, HELLIER Emmanuelle, Séminaire « Les espaces intermédiaires et périphériques contemporains en Europe : modèles ou contre-modèles urbains ? » 2007-2009, soutenu par la MSH Bretagne. 4 février, 3 avril, 22 mai, 1<sup>er</sup> décembre 2008, 23 mars et 11 mai 2009.

DUPUIS (1998), « Les territoires de l'automobile », *Anthropos*.

DUPUY Gabriel (1999). *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos.

EMELIANOFF Cyria (2009), Mobilité durable, in *Dictionnaire de l'aménagement du territoire. Etat des lieux et prospective*, Belin, p.171-175.

ESTEBE Philippe (2008), *Gouverner la ville mobile*, coll. La ville en débats, Paris, PUF, 76p.

FORTIN, Andrée & DESPRES Carole (2008). Introduction : Villes denses, villes diffuses, quelles mobilités pour quelles familles ?. *Enfances, Familles, Générations*, Numéro 8, printemps 2008.

GALLEZ C., ORFEUIL J.P., 1999, « Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces », in MATTEI M.F., PUMAIN D. (coord.), 2000, *Données urbaine 2*, Paris, Anthropos/Economica, 157-164.

GIRANDOLA Fabien (2003). *Psychologie de la persuasion et de l'engagement*. Presses Universitaires de Franche-Comté.

GODARD Francis (2001), *La ville en mouvement*, Découvertes Gallimard, 128p.

GUERRINHA Christophe (2007), Logiques urbanistiques et logiques de transports au sein d'une intercommunalité périurbaine. L'exemple de la construction territoriale du Pays Voironnais, *Flux*, n°68. ? A consulter

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.

French, S.A., Story, M., Jeffery, R.W. (2001). Environmental influences on eating and physical activity. *Annual Review of Public Health*, 22, pp. 309–335.

Goutard, L. (2011) *Déplacements domicile-travail en Bretagne : plus nombreux, plus longs et souvent en voiture* (Octant Analyse n° 12), INSEE Bretagne, Populations et conditions de vie, n°12, Janvier 2011).

Halleux, 2001, Évolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus. *L'espace géographique*, 30(1), pp.67-80.

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.

KIESLER, C.A. & SAKUMARA, J. (1966). A test of a model of commitment. *Journal of Personality and Social Psychology*, 8, 331-338.

KEARNS, R.A., COLLINS, D.C.A. & NEUWELT, P.M. (2003). The WSB: Extending Children's Geographies?, *Area* 35 (3), pp. 285–292.

KLÖCKNER D. (1998) Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences, *Recherche Transport Sécurité*, no 59, 17-32.

LANNOY P. (2007). Comment comprendre l'attachement aux modes de transport ? *Le Moniteur de la Mobilité*, 1, 4-10.

LANNOY Pierre (2007). Les usagers bruxellois du service d'autopartage Cambio : logiques d'adhésion et pratiques de mobilité. In Thierry RAMADIER (Dir.) *Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement* (Chapitre 6 : pp. 167 – 197. du rapport ATIP n° 41799, CNRS.

LE CORRE, B. (2009). *Les mobilités dans l'agglomération et « l'aire urbaine » de Rennes*, septembre 2009, Rapport de l'Audiar.

LEVY Jacques. (2000). Les nouveaux espaces de la mobilité. In M. Bonnet & D. Desjeux (Eds). *Les territoires de la mobilité* (pp. 155-170). Paris : PUF.

Mobilité durable en Europe, *Cahiers de l'IAU Ile-de-France* n°150 mars 2009.

Mobilités, *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°59-60 juin-septembre 1993.

MANGIN David (2004), « La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine », CERTU, Editions La Villette.

ORFEUIL Jean-Pierre (2008), « Mobilités urbaines, l'âge des possibles », les carnets de l'info.

ORFEUIL Jean-Pierre, MASSOT Marie-Hélène (2005), « Penser les mobilités de demain, essai de clairvoyance prospective » Revue du CERAP, IEP Paris

PAUL-DUBOIS-TAINE, O. (2012). *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, rapport du centre d'analyse stratégique, fév 2012, La documentation française.

POOLEY, C.G., TURNBULL, J., ADAMS, M., 2005. The journey to school in Britain since the 1940s: continuity and change. *Area* 37 (1), 43–53.

PINSON Daniel, THOMANN Sandra (2000), « Les territoires de la maison en périurbain », PUCA.

REMY, Jean et Liliane VOYÉ (1992), *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan.

- REMY, Jean (2007). L'automobilité sans l'automobile. Anatomie d'un « phénomène social total ». In Alain Bourdin (Dir.). *Mobilité et écologie urbaine* (pp. 255-281). Paris : Descartes & Cie.
- SANSOT Pierre (1998), « Du bon usage de la lenteur », Payot.
- THEBERT Marianne (2007), « Stratégies communales et gestion des déplacements : les maires du périurbain rennais face à la mobilité », in MATTEI M-F., PUMAIN D. (coord.), *Données urbaines n°5*, Economica, Paris, pp. 29-36.
- THEBERT Marianne (2005), *Logiques de l'action publique dans le périurbain rennais : Les élus face à la mobilité*, Thèse de doctorat en géographie sous la direction de G. Dupuy, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 488 p.
- THEVENOT, L. (2006). *L'Action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*, Paris, Éditions La Découverte, 2006.
- THEVENOT, L. (2010). Grand résumé de *L'Action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement. Sociologies*. <http://sociologies.revues.org/3572>
- TIZON P.(1996). « Qu'est-ce que le territoire ? ». In Di Méo G. (dir), *Les Territoires du quotidien*. (p. 17-34). Paris : L'Harmattan,
- VERRY Damien (2008), Etalement de l'heure de pointe : pas d'évolutions significatives, Certu. <http://www.certu.fr/>
- WIEL Marc (2002), « Ville et automobile » Editions Descartes.
- WIEL Marc (1999), « La transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée », Mardaga.

## VII. Annexes

### a. Liste des acteurs rencontrés (Région Bretagne)

#### Conseils régional et général

- M. Girard – Responsable service Transports Région Bretagne- 24/08/2010
- M. Lahellec – Vice-président du Conseil régional Bretagne - 24/08/2010
- Mme Thai Wan, responsable service transports – Conseil général 35, Septembre 2010
- M. Lefeuvre, conseiller général – transports, Septembre 2010

**Agence d'urbanisme AUDIAR :** M. Lecorre – Responsable programme d'étude « Mobilité durable) septembre 2010

#### Rennes Métropole

- M. Poirier, Vice-président délégué au développement durable - 07/07/2010
- M. Diserbeau, responsable du service transports urbains – septembre 2010
- M. Pestel, conseiller délégué aux modes doux (et maire de Cintré) – juin 2010
- M. Cadieu et Mme Vallée, pôle études de déplacements

#### Communes :

**Mordelles :** M. Nouvel, directeur des services urbanisme et transports - 23/08/2010, M. Morin, conseiller municipal délégué aux mobilités douces - 03/09/2010

**L'Hermitage :** Mme Guiteny, maire-adjointe à l'urbanisme, à l'environnement et à la vie quotidienne – 09/09/2010

**Chantepie :** M. Loret, ancien maire – 15/02/2010

**Le Rheu :** M. Latreille, adjoint déplacements, circulation, sécurité routière, réseaux et réseaux divers

**Montreuil sur Ille :** Mme Chevrel , 1<sup>ère</sup> adjointe, responsable commission urbanisme/environnement, cadre de vie, pistes cyclables, juin 2010. Puis l'association Ille Emoi – objet : la protection de l'environnement, le développement durable, le patrimoine, le cadre de vie rurale

### b. Grille de questionnement et d'analyse acteurs institutionnels

NB. Les éléments d'analyse sont indiqués en italique.

#### - Les orientations de la politique publique déplacements de la collectivité (de l'opérateur)

- A resituer dans une perspective historique (étapes, périodes, tournants)(cf.axe 1 - Généalogie)
- Constats, diagnostics à partir desquels sont définies ces orientations
- Déclinaisons opérationnelles de cette politique : actions mises en œuvre, projets...

→ **Analyse : Identifier le ou les référentiels d'action publique sous-tendant ces orientations**

- Quels sont les fondements, les valeurs au nom desquels sont définies les orientations : performance technique ? Rentabilité économique ? Développement économique du territoire ? Équité sociale ? Qualité de vie urbaine ? Enjeux environnementaux ?...
- Quelles sont les représentations (prospectives) de l'urbain à partir desquelles sont pensées les mobilités/les déplacements. *Urbain entendu au sens à la fois de Ville (réalité technique, spatiale) et de Cité (cadre des relations sociales, mode de vie). Standard métropolitain (Transports Collectifs SP, intermodalité, cadencement TGV) ?*

**- Les modes d'élaboration de cette politique : coordinations internes et externes**

- Les liens entre politiques déplacements et autres politiques sectorielles (urbanisme, habitat, DD...): lieux et instances, procédures/processus de validation... GART-Bretagne ?
- Les liens entre institutions pour coordonner et articuler leurs politiques (dépasser les champs de compétences institutionnelles pour des approches plus transversales) : quels lieux, quels instances...

**- Politiques publiques et pratiques des usagers**

- Perception des pratiques des usagers –alter mobilités, trames de déplacements - (évolutions émergentes, tendances lourdes...). Profils des « alter mobiles », (modes de vie, rapport au temps, rapport à la ville, au territoire, au travail...)

→ *Analyse : Quels outils de repérage, de construction de connaissance et d'expertises, quelles compétences mobilisées (observatoires, études prospectives, groupes d'usagers etc...) cf. enquête Ille-et-Vilaine Conseil Général 35 E. Lebreton*

- L'association des usagers à l'élaboration de ces politiques publiques
- Enjeux des politiques publiques par rapport aux pratiques :
  - o *faire évoluer les pratiques, les contraindre ;*
  - o *repérer des pratiques émergentes et les accompagner (par des aménagements, des infrastructures, de l'offre nouvelle, des sites internet...);*
  - o *créer les conditions favorisant l'émergence de nouvelles mobilités (alter mobilités) etc... (moyens humains, financiers et politiques)*
  - o *les pérenniser*
- Rythmes de ces politiques ? *calage temporel par rapport aux pratiques ?*

**- Recompositions urbaines, recompositions des territoires**

- Comment ces pratiques et/ou les dispositifs d'aménagement (infrastructures...) créent **localement** les conditions d'évolution du cadre urbain ? (nouvelles centralités, émergence de services associés...). Peut-on parler de nouvelles polarités, quelles relations entretiennent-elles avec l'existant (centre-ville, axes de circulation, quartiers d'habitat, zones d'activités) et/ou comment le

reconfigurent-elles ? (Problématique notamment traitée par Th. Delavault pour le covoiturage)

- **A l'échelle des communes et des grands territoires** : sous-systèmes urbains au sein des espaces périurbains. Formes périurbaines produites par les trames de mobilité semi-collectives

## **b. Grille d'enquête auprès des usagers**

**Les pratiques** : la pratique du train/du vélo : description : pour quels usages, motifs (travail : lieu et rythmes de travail, profession...), fréquence, journée, semaine we..., depuis quand...

**Les motivations** (un choix délibéré ou un choix contraint)

**L'évolution de la pratique** : liée à quoi (avantages du train ou évolution du service rendu, installation de dispositifs pistes cyclables ; changement personnel – lieu, horaires de travail, âge des enfants ). Autres raisons : économiques...

**L'appréciation de la pratique** :

*Le train*

- le temps du trajet (temps réinvesti, comment ...), ce que l'on fait dans le train...
- le train comme lieu : un lieu agréable (confort, places assises, propreté...), contraintes (bruit, monde, retards...). Les limites aujourd'hui perçues
- les + à apporter pour en faire un lieu de convivialité (idée de plaisir), les commodités... .
- les gens du train (un + ou un -) : quels types de relations se créent, comment on apprécie ses relations (un + ou un -)

*Le vélo*

- le temps du trajet (appréciation – plaisir, commodités, contraintes, limites météo..
- temps personnel, connivence autres usagers réguliers

L'évolution de **l'image du mode de transport** : image du train / du vélo par la pratique : préjugés et vécu.

**Choix résidentiel** lié à la présence d'une gare / de pistes cyclables?

- lieu d'habitation (dans la commune, autre commune) - depuis quand-propriétaire ou locataire – composition familiale –
- choix ou contrainte du périurbain
- choix de la commune par rapport au train / aménagements modes doux sur la communes ou liaisons vélos vers lieu de travail.

**Les chaînages de mobilités : autour du train/du vélo, l'ensemble du trajet**

**Train**

Point de départ à la gare, et de la gare au point de destination.

Les modes de transport employés (voiture, vélo, pied, covoiturage, car...) *reconstituer la chaîne du déplacement*, le point de vue sur les intermodalités :

- les temps annexes au train, les articulations ou points de rupture *en fonction des modes utilisés (PK pour voiture, Parking pour vélo sécurisé...)*, puis, en cas de « panne »/rupture dans le dispositif, dans la chaîne de déplacement (intermodalité, un des dispositifs): quelle solution de recours (individuel ou collectif). Repli systématique sur la voiture, ou autre altermodalité...

#### Organisation des pratiques (autour de ce trajet train) :

- point de vue sur le lieu d'attente (gare) : pratiques, appréciations..
- perception de l'inscription de la gare dans la commune (à l'écart, dans le bourg) ? – perception d'une nouvelle centralité autour de la gare, émergence de services associés ou attente pour des services associés (lesquels : pressing, supermarché, boulangerie...).
- organisation des pratiques (courses)
- perception des impacts pour la commune : place du stationnement sur les espaces publics, nouveaux programmes de construction, évolution des prix du foncier, impacts positifs ou négatifs sur les commerces du centre bourg, impacts sur les finances locales etc...

#### **Vélo**

Adapté selon la nature du déplacement (régulier, pendulaire/travail), déplacements quotidiens intra communal, déplacements loisirs : reconstituer la chaîne du déplacement, le point de vue sur les intermodalités : articulations ou points de rupture etc...

#### **Autres mobilités**

Les déplacements de la personne pour les autres activités (loisirs, courses, sociabilité...) : où (territoire pratiqué), comment (recherches d'alternatives, recours systématique à la voiture), pourquoi (facilités ou rareté de l'offre), rationalisation du type, du nombre de déplacements... , organisations individuelles et collectives, point de vue sur l'offre à l'échelle du territoire vécu (et périurbain)

**Impact de ces mobilités sur (et réciproquement) :** les modes de vie, le rapport au temps, le rapport à la ville, au territoire, le rapport au travail, l'organisation des déplacements de la famille (opportunités, contraintes), les valeurs (l'aller-mobilité s'inscrit-elle dans un seul registre de rationalité d'efficacité fonctionnelle et économique ) ; au-delà, quelles cohérences/incohérences, quelles recherches de cohérences avec d'autres registres de pratiques (pratiques d'achat et de consommation, habitat économe en énergie, réseaux sociaux, militantisme, pratiques de loisirs, valeurs éducatives etc...)

**La connaissance des acteurs :** les rôles respectifs perçus de la commune, de la CDC, de la SNCF, de la Région, de RFF (qui paie, qui décide, qui négocie...), les attentes particulières à l'égard des acteurs et institutions