



HAL
open science

La mobilité des périurbains lointains d'Île-de-France, usage des réseaux et sécurité des déplacements

Dominique Mathieu-Huber

► **To cite this version:**

Dominique Mathieu-Huber. La mobilité des périurbains lointains d'Île-de-France, usage des réseaux et sécurité des déplacements. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2007. Français. NNT: . tel-00250079

HAL Id: tel-00250079

<https://theses.hal.science/tel-00250079>

Submitted on 9 Feb 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ DE PARIS I – PANTHÉON – SORBONNE

INSTITUT DE GÉOGRAPHIE

Année universitaire 2006-2007

La mobilité des périurbains lointains d'Île-de-France

Usage des réseaux et sécurité des déplacements

THÈSE

Pour obtenir le grade de
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS I
GÉOGRAPHIE – AMÉNAGEMENT

Présentée et soutenue publiquement par
Dominique MATHIEU-HUBER

le 7 décembre 2007

Directeur de thèse
Gabriel DUPUY

JURY :

Francis BEAUCIRE, Professeur à l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne, Président du jury

Gabriel DUPUY, Professeur à l'Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne

Dominique FLEURY, Directeur de recherche, INRETS

Jean-Pierre ORFEUIL, Professeur à l'Université de Paris XII – Val-de-Marne, rapporteur

Joël YERPEZ, Directeur de recherche, INRETS, rapporteur

L'Université Paris I Panthéon-Sorbonne n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Remerciements

Ce travail est le fruit de la collaboration entre l'Université et la Recherche publique, je tiens donc à remercier sincèrement Gabriel Dupuy et Dominique Fleury de m'avoir guidée, car sans leurs conseils, attention et soutien précieux rien n'eût été possible. L'un et l'autre m'ont laissé une grande autonomie tout en dirigeant clairement et aiguillant parfois mes recherches vers des voies que je n'aurais peut-être pas tentées seule.

Ce travail a également bénéficié de l'appui et de l'intérêt d'institutions et de personnes que je tiens à remercier :

- l'INRETS qui m'a accordé une allocation de recherche et m'a offert des conditions de travail et un encadrement scientifique de grande qualité, au sein du département Mécanismes d'Accident ;
- la région Île-de-France qui a conjointement participé au financement de cette recherche ;
- l'Université de Technologie de Compiègne et spécialement les membres du département Génie des Systèmes Urbains où j'ai été ATER pendant deux ans et qui m'ont apporté un réel soutien moral dans quelques moments délicats.

Enfin et peut-être aurais-je dû le mentionner plus tôt, je tiens à exprimer mes plus vifs remerciements à toutes les personnes qui se sont prêtées au jeu d'un entretien approfondi sur leur choix de vie dans ces espaces périurbains. Sans leur disponibilité et leur sincérité, ce travail n'aurait tout simplement pas pu aboutir.

Ainsi, beaucoup ont-ils concouru, qui directement, qui de façon plus lointaine, à la réalisation de ce travail, j'espère qu'ils se reconnaîtront et accepteront mes remerciements.

Je ne mentionnerai pas plus avant certains à qui je dois tant, mais ils savent que mes pensées vont vers eux, ils m'ont tant soutenue et supportée... pour finir je reprendrai donc les mots de Stendhal : *To the happy few.*

Sommaire

Sommaire	4
Introduction générale	6
Première partie : De la complexité du système urbain, et de la mobilité contemporaine.....	11
Chapitre 1 Quelques mises au point sémantiques.....	12
1.1) La controverse de la ville et de l'urbain.	13
1.2) De l'hésitation à l'affirmation du périurbain.....	20
1.3) Les mobilités « a-cinétiques ».	40
1.4) La mobilité spatiale.....	44
1.5) La sécurité corollaire de la mobilité.	48
Chapitre 2 Périurbanisation et automobile, une relation privilégiée ?.....	58
2.1) Étalement urbain et moyens de transports.	59
2.2) Quel lien relie périurbanisation et motorisation massive ?.....	64
2.3) Des compétences spécifiques pour habiter en périurbain ?.....	76
Chapitre 3 Les discours des habitants.	85
3.1.) L'enquête, un choix méthodologique adapté.....	86
3.2) Quelques traits saillants issus des entretiens.	96
Conclusion à la première partie.	101
Deuxième partie : Déplacement et sécurité dans le quotidien de la vie périurbaine.	103
Chapitre 4 La périurbanisation à l'œuvre.	104
4.1) Les critères de sélection des terrains d'étude.	105
4.2) Les terrains d'étude et leurs caractéristiques.....	117
Chapitre 5 Les mobilités résidentielles.	135
5.1) Les parcours résidentiels.....	136
5.2) Vers un ancrage résidentiel périurbain en Île-de-France ?.....	144
Chapitre 6 Les mobilités quotidiennes.....	153
6.1) Les choix de déplacements sont-ils influencés ?.....	153
6.2) Quelles pratiques de l'espace ?.....	163
6.3) Les déterminants des choix d'itinéraires.	171
Chapitre 7 La sécurité des déplacements.....	179
7.1) Risque ou danger ?.....	180

7.2) La sécurité selon les usagers et celle issue des chiffres.....	189
7.3) L'impact de la sécurité ressentie sur les pratiques de déplacement.....	202
Conclusion à la deuxième partie.....	207
Troisième partie : Le périurbain : un espace qui fonctionne.....	209
Chapitre 8 L'observation locale.....	210
8.1) L'urbanisation des communes de Chenoise et Mareil-sur-Mauldre.....	212
8.2) L'évolution des réseaux.....	235
8.3) Mobilité et insécurité locales.....	252
Chapitre 9 Un fonctionnement territorial possible grâce à la volonté des acteurs.....	259
9.1) L'apport des acteurs institutionnels.....	260
9.2) Le rôle des individus.....	265
Conclusion à la troisième partie.....	271
Conclusion générale.....	273
Références bibliographiques.....	278
Table des sigles et abréviations.....	301
Table des figures et tableaux.....	303
Annexes.....	305
Table des annexes.....	306
Table des matières.....	316

Introduction générale

*« Tout bien considéré, la vie urbaine se compose de deux éléments essentiels qui recouvrent toutes les fonctions et tous les actes de la vie.
L'homme se repose, l'homme se meut : c'est tout.
Il n'y a donc que repos et mouvement.
Tous les actes de repos ont lieu dans les volumes finis occupés par la construction ;
tous les actes concernant le mouvement ont lieu dans les espaces indéfinis appelés
voies. »*

Ildefonso CERDÁ (2005), La théorie générale de l'urbanisation (p.147).

Cette mise en exergue des propos d'Ildefonso Cerdá donnera le ton général de la recherche qui sera ici présentée. En effet, bien que publié il y a déjà cent cinquante ans, le texte de Cerdá est toujours d'actualité. Différents phénomènes contemporains maintenant bien connus et analysés tels que la métropolisation ou la mondialisation attestent toujours que, dans les espaces qu'ils ont investis, les hommes se déplacent mais aussi se regroupent et se fixent. Ainsi le travail géographique guidé par l'étude des deux fonctions que privilégiait l'inventeur de "l'urbanisation", habiter et circuler, se présente-t-il toujours comme un projet pertinent.

Dans cette démarche renouvelée, il conviendra de tenir compte des évolutions que les sociétés ont connues depuis le milieu du dix-neuvième siècle. Il n'est par exemple plus possible d'admettre que les seuls espaces où le mouvement se déploie sont des « espaces indéfinis appelés voies ». Tout d'abord parce ce que la mise en mouvement des hommes et des idées peut actuellement se faire de manière moins matérielle qu'aparavant mais aussi car les espaces du mouvement ne sont plus si indéfinis, si mal connus voire peu intéressants qu'ils ne le furent.

Un autre point à souligner est que les formes de la mobilité ont également changé, tout au moins se sont diversifiées. Les progrès scientifiques et technologiques ont permis des révolutions de la mobilité grâce auxquelles se déplacer est devenu, au moins techniquement, à la portée de chacun. C'est pourquoi il convient aussi de concevoir la mobilité comme un phénomène total qui, complexe, s'applique aux personnes, aux biens matériels et aux idées. C'est ainsi qu'en ce début de vingt-et-unième siècle la mobilité connaît à nouveau des évolutions importantes dans les formes qu'elle revêt tout en s'intensifiant substantiellement (Sheller & Urry, 2006). Dès lors certains observateurs

(Allemand et alii, 2004 ou Donzelot, 2004) n'ont pas hésité à qualifier les individus contemporains d'hypermobiles.

La mobilité pose actuellement plus de questions et de problèmes aux acteurs y concourant que ceux-ci ne le souhaiteraient. C'est bien là ce qu'il faut comprendre des propos de Georges Amar (2004, p.13) pour qui « la mobilité est manifestement l'une des questions critiques et même cruciales pour la ville du XXI^e siècle ». Lorsque cet auteur cite les points majeurs qui attestent de cette criticité : congestion, problème de financement, de pollution, de sécurité notamment, on ne peut qu'adhérer à ce point de vue. Dès lors il convient de reconnaître que la mobilité est bel et bien devenue un réel problème de société (Thébert, 2005) auquel il est impératif de faire face ou du moins, du point de vue des élus et des décideurs, de répondre par une bonne gestion. Le travail cité démontre que dans l'émergence, voire l'affirmation, d'une puissance publique locale spécifiquement périurbaine, les élus font généralement grand cas de la gestion de la mobilité et l'intègrent souvent à leur projet de développement territorial. Cependant, cette mise en place d'une politique puis d'une gestion de la mobilité s'interrogeant sur la place et le rôle de l'automobile ne vont pas sans difficulté. Bien qu'avertis des questions et des enjeux, les acteurs publics, spécialement périurbains, ne semblent pas toujours pleinement convaincus de l'urgence à traiter ce qu'ils considèrent malgré tout comme un problème.

Le travail que nous avons mené n'est pas, quant à lui, centré sur les décideurs politiques ni les gestionnaires techniques de réseaux, mais place les habitants, les individus qui se déplacent, au cœur de la réflexion. Une proposition de recherche nous a été faite en ce sens par l'INRETS soutenu par la région Île-de-France. En effet, il est connu et reconnu que l'étalement urbain, qui est un fait marquant dans la métropole francilienne, est consubstantiel d'une forte mobilité devenue un véritable problème de société. À côté de certains aspects bien documentés tels la congestion des réseaux ou les coûts engendrés par cette mobilité, d'autres points demeuraient moins étudiés et notamment les questions liées à la sécurité des déplacements. C'est ainsi qu'un accord est intervenu pour engager un travail de recherche sur ces questions. Cet accord prit la forme d'une commande, d'un contrat de recherche dans lequel les commanditaires nous ont laissé une très grande marge de manœuvre.

Le parti a donc été pris d'étudier la sécurité des déplacements du point de vue des individus qui les pratiquent et non de tenter une analyse technicienne de la question. C'est donc non seulement au conducteur et à son comportement que nous nous sommes intéressée mais aussi à l'habitant avant qu'il ne devienne ce conducteur. Dès lors il est devenu également fondamental d'appréhender comment l'habitant effectue des choix qui le conduisent à devenir conducteur.

Compte tenu de tous les paramètres dont il convient de tenir compte, il est incontestablement apparu que la sécurité des déplacements est un phénomène complexe qui ne se laisse pas approcher simplement. Il serait naïf et simpliste d'imaginer le comprendre en le fragmentant en des composants, même nombreux et compliqués qui, une fois étudiés isolément et ré-additionnés, permettraient de déchiffrer l'ensemble.

En conséquence, il nous a paru essentiel de comprendre et d'analyser la mobilité des individus pour pouvoir aborder la sécurité de leurs déplacements de façon englobante et contextualisée.

Plusieurs questions émergent alors : la sécurité, qu'elle soit nommée routière ou des déplacements, peut-elle se concevoir comme un objet de recherche purement scientifique ou bien faut-il plutôt la considérer comme un sujet technique ? Est-il légitime et pertinent de s'interroger sur ce qu'elle recouvre ou comment elle se construit par exemple, bref de la traiter en objet intellectuel comme un autre, ou convient-il au contraire de se concentrer sur la recherche et la proposition d'actions à mener pour l'améliorer, tant les enjeux qu'elle recouvre sont graves ? Est-il possible de s'en tenir à une recherche distanciée et objectivante ou faut-il s'impliquer dans l'action ?

Ces interrogations nous ont longuement préoccupée voire dérangée. En effet si nous comprenons que le rôle du chercheur est d'apporter des arguments et des connaissances pour qu'un débat, une réflexion puissent s'engager sur des questions de société, est-il pour autant attendu de celui-ci qu'il propose des solutions immédiates pour résoudre des problèmes existants ? Les propos de Rodolphe Dodier (2006, p.15) relatif à un projet précis de recherche universitaire commandé par une région vont dans le sens vers lequel nous penchons et sont ainsi généralisables. Selon lui c'est aux chercheurs que revient « le chantier de [la] connaissance fine [qui] a pour objectif d'éclairer le monde de l'action qui doit répondre à ces questions », ainsi avons nous tenté, en fonction de nos moyens, de contribuer à une connaissance fine de la sécurité des déplacements, telle que les acteurs périurbains qui la pratiquent la ressentent.

Ce questionnement sur la constitution d'un phénomène en objet de recherche scientifique n'est pas inédit, récemment encore le sociologue Pierre Lannoy (2003) s'interrogeait sur le manque de prise en considération de l'automobile par les sociologues de l'École de Chicago. En transposant la réflexion à nos préoccupations, force est de constater qu'hormis en certains lieux peu nombreux se rapprochant plutôt de la recherche appliquée, la sécurité des déplacements ne fait que peu voire pas partie de l'ensemble des objets de recherche de disciplines telles que la géographie ou l'urbanisme. Ce phénomène est plus volontiers repris par certains ingénieurs qui élaborent des réflexions et des propositions techniques, ou encore par des psychologues qui cherchent à comprendre le

fonctionnement individuel du conducteur lors de situations de dysfonctionnement, c'est-à-dire d'insécurité routière par exemple. En fait, une des raisons pour lesquelles la sécurité des déplacements n'est pas traitée en tant que telle par les géographes est que ceux-ci réfléchissent plutôt en termes de risques qu'ils soient dits "naturels", environnementaux ou anthropisés. Ils s'interrogeront plus volontiers sur la vulnérabilité d'un système spatial particulier, sur l'adaptation de celui-ci. Ce type d'approche ne pose donc pas les questions dans les mêmes termes que ce que nous avons voulu faire. Malgré tout il n'est pas impossible d'envisager que l'intérêt des géographes puisse se porter sur la sécurité des déplacements analysée sous l'angle du risque routier.

Pour compléter ces observations, Frédérique Hernandez (2005) remarquait que, pour le chercheur, l'objet scientifique a plutôt été l'accident de la route que la sécurité des déplacements. En effet, l'accident de la route peut-être analysé factuellement, décomposé de façon séquentielle puis modélisé. De ce fait, des propositions visant à en atténuer voire à en supprimer totalement certaines causes sont possibles. Tel n'est pas le cas de la sécurité des déplacements car améliorer celle-ci ne se résume pas à réduire les occurrences d'accident. Le sentiment de sécurité qu'éprouve un individu lors d'une activité dépend aussi de facteurs plus subjectifs ou conjoncturels. Cependant, nous pensons que dans la configuration spatiale caractérisant actuellement les régions occidentales développées, des déplacements facilités, efficaces et sûrs contribuent au bon fonctionnement du système urbain dans son ensemble. Dès lors, l'étude de ce phénomène peut revenir au spécialiste de l'espace et de son fonctionnement, qu'il soit géographe, aménageur ou urbaniste. Il ne s'agira pas là d'un quelconque projet redondant ou concurrent d'autres approches scientifiques mais bien d'une démarche justifiée et légitime visant à enrichir la connaissance dudit phénomène.

En suivant une fois encore les analyses de Pierre Lannoy (2003, p. 498-499) il faut admettre que « la pertinence d'un phénomène pour l'investigation scientifique (...) est une construction sociale, c'est-à-dire qu'elle est produite dans une configuration sociale particulière ». Nous ajouterons dans le cadre de notre réflexion : "et dans une configuration spatiale particulière". Ainsi, cette posture analytique et interprétative de la sécurité des déplacements dans les espaces périurbains de l'Île-de-France, a-t-elle influé sur le déroulement et la présentation de notre travail auxquels le lecteur est ici convié.

D'une part, elle a nécessité un retour précis et quelque peu théorique sur certaines connaissances couramment manipulées dans nos champs de recherche. La première partie de ce texte propose ainsi quelques réflexions conceptuelles. L'éclairage est alors porté sur des points fondamentaux comme la caractérisation du type d'espace dans lequel l'objet de la recherche a été analysé. Une étude minutieuse de ce qu'est le périurbain en France a donc été indispensable. C'est pourquoi à plusieurs

reprises dans ce texte, nous nous sommes interrogée sur ce qu'est actuellement cet espace et sur ses conditions de fonctionnement. De la même manière, l'omniprésence de l'automobile dans ces espaces a été questionnée. Existe-t-il un lien intrinsèque et primordial entre automobile et périurbain ? Ou bien ne faut-il voir le mode de déplacement automobile que comme un des aspects de la vie périurbaine au même titre que la recherche d'un certain rapport au paysage par exemple ?

D'autre part, il a fallu nous livrer à une enquête méthodique et approfondie sur les rapports de ses habitants à ce type d'espace particulier. Afin d'étudier la mobilité et la sécurité de leurs déplacements, il était essentiel de bien comprendre les comportements des habitants mais aussi leurs motivations, appréciations, et ressentis des espaces dans lesquels ils ont choisi de vivre. C'est ainsi que pour en arriver à l'étude précise de la sécurité des déplacements, il a fallu nous livrer à des manœuvres d'approche et consentir à quelques détours. La deuxième partie est donc essentiellement consacrée à l'analyse et à la compréhension des comportements. C'est en abordant les pratiques de mobilité quotidienne du point de vue des périurbains que les questions de sécurité sont appréhendées. Le point de départ de l'analyse n'est pas une étude statistique des accidents qui, en négatif, révélerait le niveau de sécurité des déplacements, mais bien celui du ressenti des usagers de la route.

Enfin, après avoir éclairé les caractéristiques de la mobilité et de la sécurité des déplacements dans les espaces périurbains, il conviendra d'expliquer pourquoi tout ceci fonctionne somme toute plutôt correctement. La troisième partie apportera alors des éléments de réponse s'appuyant tout d'abord sur l'étude de la construction de l'espace périurbain et ensuite sur la volonté des acteurs de ces lieux. Il n'est évidemment pas question de mettre en avant quelque déterminisme spatial que ce soit. Le point important à souligner est plutôt que ces espaces périphériques de la ville n'ont pas connu de plan de développement expressément établi ni contrôlé, et que dès lors le rôle des individus dans leur construction a été majeur. Cependant toutes les actions engagées n'ont pas été concertées. Les nouveaux habitants devenus périurbains ont donc dû adapter leur genre de vie à leur nouveau lieu de résidence, mais ce faisant ils ont aussi contribué à la transformation de l'espace lui-même. En fait, on pourrait conclure que les espaces périurbains fonctionnent dans la ville contemporaine grâce à la volonté de ceux qui les composent. Contrairement à la ville dont les pratiques urbaines s'imposent aux habitants, les espaces périurbains perdurent parce que les individus le souhaitent et œuvrent en ce sens.

Première partie :

De la complexité du système urbain, et de la
mobilité contemporaine.

Chapitre 1

Quelques mises au point sémantiques.

*Ce que l'on conçoit bien s'énonce clairement,
Et les mots pour le dire arrivent aisément.*

Nicolas Boileau (1674), l'Art poétique, chant I, 153, 154

Au moment de présenter les tenants et les aboutissants de son travail de recherche, tout chercheur se doit de s'interroger sur les concepts qu'il a maniés et va encore utiliser, car s'ils lui sont devenus familiers et allant de soi, tel peut ne pas être le cas pour d'autres. Ainsi, la compréhension des notions fondamentales employées peut être, au mieux, aisée et limpide pour ses pairs, au pire difficile voire incertaine pour le grand public voire pour une partie d'autres spécialistes. C'est pourquoi il nous semble nécessaire de nous arrêter quelque peu sur le vocabulaire et les idées qu'il recouvre, et, ce faisant, nous aborderons explicitement notre sujet.

Ce qui est applicable aux questions de l'urbanisme et de l'aménagement est valable pour toute science, qu'elle soit « jeune » et cherche à poser ses concepts spécifiques ou que bien établie, elle tente de se renouveler. Dès lors et pour citer un scientifique s'attachant particulièrement à l'étude de la ville, nous ne pouvons que souscrire aux propos d'Yves Chalas (1997) qui pointait une première difficulté dans l'usage d'un vocabulaire, et donc de concepts précis et signifiants en posant la question des conséquences de l'utilisation de mots ou concepts trop vieillis qui, pensait-il, nous conduirait à passer à côté d'une réalité urbaine nouvelle et à l'œuvre. Il appelait alors à « l'élaboration de nouveaux concepts en urbanisme [qui] pourrait être une tâche urgente de la pensée » (p. 33). Cette préoccupation semblait partagée et relayée puisque la revue *Urbanisme* trouvait utile de présenter à l'automne de la même année, un dossier intitulé « la ville et ses concepts », dans lequel Thierry Paquot soulignait les confusions fréquentes entre le signifié et le signe mais aussi « les dérapages langagiers, les abus terminologiques [traduisant] les hésitations des chercheurs et leurs désaccords ».

À la suite de ces remarques fortes et injonctions pressantes, des intellectuels ou praticiens de l'urbanisme ont proposé tantôt des termes nouveaux tantôt des acceptions nouvelles de vocables existants. Toute cette effervescence de la pensée justifie l'intérêt de présenter, dans ses grandes lignes, le débat actuel dans ces aspects sémantiques et conceptuels majeurs.

1.1) La controverse de la ville et de l'urbain.

La notion même de ville est une réalité mal aisée à appréhender cependant il existe parmi les chercheurs et les praticiens un consensus minimal portant sur deux dimensions essentielles de « la ville ». En se référant aux termes latins¹ dont notre langue procède grandement, constatons d'une part que ville dérive de *villa* (Pinson et Thomann 2001), ce terme était employé pour qualifier une grande propriété située à la campagne, dans les champs voire une ferme et est donc radicalement éloigné de ce que nous comprenons par le mot ville. D'autre part, il existe deux substantifs latins pouvant exprimer ce que le français recouvre soit *urbs* c'est à dire le territoire physique, le lieu particulier le plus souvent entouré d'une enceinte et *civitas* la communauté des citoyens qui vivent en ce lieu (Choay 1994 ou Piron 1997). De ces substantifs sont dérivés les adjectifs urbain et citoyen qui chacun renvoie au sens originel et ne sont donc ni synonymes ni interchangeables. Par ailleurs, il est notable de constater que le terme grec de *polis* n'a pas été repris par un vocable autre que politique, qui ne relève pas du même champ sémantique que les précédents.

Compte-tenu de nos orientations de travail, il sera ici plutôt fait appel à des géographes, des urbanistes ou des sociologues pour décrypter ce que peut être la ville contemporaine, mais nous ne négligerons pas l'apport des économistes qui, de façon spécifique, contribuent à cette réflexion. Chez ceux-ci, l'attention sera plus portée aux activités développées en un lieu par les agents économiques et à leur mode de fonctionnement. Pour Baumont et Huriot (1997, p. 516) « la ville est le résultat de la combinaison de la proximité spatiale et de la proximité organisationnelle », c'est donc un type d'espace particulier dans lequel les activités économiques humaines trouvent les conditions de leur réalisation. Pour ces auteurs un trait majeur qui pourrait définir la ville est celui de la concentration de moyens productifs en un espace circonscrit, ce que sous-tend « la proximité spatiale ». Cependant, bien qu'ils admettent encore une distinction assez nette entre « les modes d'organisation et de fonctionnement de l'espace urbain et ceux du monde rural », ce en quoi ils sont proches des cadres traditionnels de pensée de l'économie classique, ils renouvellent les termes de la question en considérant que « la localisation périurbaine des ménages dont l'emploi est en ville relève bien du phénomène urbain dans un milieu qualifié conventionnellement de rural » concluant alors que « les zones périurbanisées entrent bien dans le « fait urbain » par le biais de l'emploi » (p. 521-522). Ces économistes manifestent donc une reconnaissance du « fait urbain » tout en continuant à utiliser le concept de ville. Ils tentent ainsi de développer une forme nouvelle d'analyse

¹ Dont les définitions sont extraites de Gaffiot Félix (1991) *Dictionnaire latin-français*, Paris, Hachette, 1719 p. (1^{ère} édition 1934).

des lieux de l'activité économique tout en continuant à utiliser certains termes anciens. Cette démarche semble assez peu partagée par d'autres auteurs d'horizons disciplinaires différents.

Alors qu'en 1999 selon l'INSEE, 82% de la population française métropolitaine vivait dans « l'espace à dominante urbaine » (Bessy-Pietri et Sicamois 2001), le vocabulaire communément employé pour exprimer cette réalité était, et reste, plutôt celui d'une impression de « vie en ville ». S'il existe bien un décalage entre le langage commun et le langage savant, il apparaît également que des désaccords opposaient les scientifiques eux-mêmes quant à l'usage des mots tels « ville » et « urbain »

Pour résumer cet état de fait, lisons Philippe Genestier qui en 1998 écrivait qu'à partir du début des années 1980, « plus le terme « ville » est largement diffusé, plus son contenu sémantique devient incertain, plus il n'apparaît constitué que de simples connotations morales et de stéréotypes formels, sans traits définitoires précis ». Ce constat intervenait alors que des passes d'armes parfois vives, à tout le moins vivifiantes animaient le milieu de l'urbanisme.

1.1.1) Vers une prééminence de l'urbain ?

Dans le contexte francophone, dès 1982 Paul-Henry Chombart de Lauwe posait la question de la fin des villes. Ses propos étaient empreints d'une vision assez dualiste et radicale de la civilisation dite industrielle fondée sur l'opposition des classes, cependant ils posaient des questions pertinentes sur le devenir de la grande ville traditionnelle et ouvrait le débat prospectif. Ainsi fallait-il selon cet auteur tout d'abord trouver « une autre conception de la ville (...) ou plutôt une autre conception de la répartition des hommes dans l'espace » (p. 187) mais aussi se garder d'« envisager la fin de villes dans la vision d'un retour à une vie rurale idyllique [ce qui serait] une forme de régression illusoire » (p. 196). Cet ouvrage tantôt provocant tantôt visionnaire eut notamment l'avantage de susciter des réactions mais aussi de permettre à certains auteurs d'avancer des propositions nouvelles parfois délicates.

Dix ans plus tard en 1994, le débat fut relancé par Françoise Choay, celle-ci dans un article devenu célèbre diagnostiquait « la mort de la ville »². Elle commençait son analyse, en relevant les

² Ghorra-Gobin dans sa contribution au dossier spécial de la revue *Urbanisme* n°296 paru en 1997 nous rappelle que ce type de questionnement avait déjà agité le milieu des urbanistes américains dès les années 1960, et qu'un auteur Kenneth E. Boulding avait, en 1963, publié un article intitulé « The death of the city : a frightened look at post-civilization », titre dont la traduction littérale est la mort de la ville... que F. Choay reprit à son compte.

faiblesses d'un mot et les contradictions qui l'entachaient, elle affirmait ainsi, que ce mot « ville » était à ses yeux devenu « un mot à tout faire (...) un mot alibi » (p. 26). Poursuivant par un développement historique prenant appui sur les travaux d'urbanistes et d'architectes des plus célèbres³, elle invitait le lecteur à accepter « sans états d'âme, la disparition de la ville traditionnelle et [à] s'interroger sur ce qui l'a remplacée » (p. 26). Il faut en effet comprendre que Françoise Choay n'acceptait plus de penser une situation présente⁴ identifiée comme nouvelle, en rupture avec le passé, en utilisant des cadres théoriques anciens jugés non opératoires. C'est alors que sa proposition se révélait : si l'objet classique, ancien était devenu obsolète c'est parce qu'un nouveau système s'y substituait, savoir l'urbain présenté comme ayant la particularité de défaire « l'ancienne solidarité d'*urbs* et de *civitas* [et où] l'interaction des individus est désormais à la fois démultipliée et délocalisée » (p. 33). Pour clore son propos, l'auteure exhortait les spécialistes à « penser l'urbain » quand bien même l'acceptation du constat qu'elle dressait, pourrait paraître difficile voire désagréable à certains car pour le moins dérangeant.

Un peu plus tard en 1998, Françoise Choay insistait toujours voire tançait ceux qui, de façon à ses yeux incorrecte et déraisonnable, continuaient à utiliser le mot ville, elle les enjoignait de reconnaître que « « la ville » n'est pas un universel culturel, mais qu'elle est désormais une figure de l'absence, au mieux une image » (p. 47). Elle précisait alors ce qu'était cet urbain qui supplantait la ville, il s'agissait de nommer ainsi « cette réalité à double face, matérielle et psychosociale, constituée à l'échelle mondiale d'un côté par les réseaux d'équipements techniques et de l'autre côté par les référence culturelles et les conduites, communes à toutes les populations de la planète » (p. 47). Pour arriver à cette définition complexe et plutôt globalisante de l'urbain qui en s'appuyant sur les possibilités des nouvelles technologies de l'information et de la communication conclut que les interactions entre individus sont démultipliées et surtout délocalisées, Françoise Choay s'est beaucoup inspiré d'auteurs anglo-saxons tel Melvin Webber. Cependant il semblerait que cette proposition n'ait pas reçu l'accueil espéré, car l'urbain dans le sens précis qui lui a été ici donné, ne semble pas aujourd'hui être repris par de nombreux auteurs.

En 1997 Jean Viard aboutit à des constats similaires à ceux de Françoise Choay. Pour lui également « nous venons de vivre la fin des villes » (p. 237) cependant ce n'est pas seulement la ville qui se

³ Tous les « pères fondateurs » étaient convoqués depuis Cerdá ou Howard jusqu'à Le Corbusier, rappelons tout de même qu'il ne s'agissait pas là d'une quelconque « coquetterie intellectuelle » puisque F. Choay connaissait fort bien ces auteurs et les pratiquait depuis longtemps pour les avoir présentés dès 1965 dans *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, Paris, Le Seuil, 447 p.

⁴ Elle identifiait l'émergence de ce changement, de cette « mutation urbaine » à la fin des années 1960.

serait éteinte mais également « la dualité historique ville/campagne » (p. 232), pour tout dire « nous vivons le deuil de la vieille distinction ville/non ville » (p. 234), ces propos recourent bien le diagnostic émis par F. Choay. Par contre, Jean Viard diffère du pronostic que celle-ci émet, lorsqu'il affirme que les changements ne sont pas liés à « un problème de taille des concentrations urbaines [mais] à la nature même du fait social urbain : la ville n'a pas seulement grandi, elle est devenue autre » (p. 234) ce qu'il identifie comme étant « la naissance des mégapoles »⁵.

Si l'urbain n'est pas accepté tel quel et pour tout ce qu'il recouvre, il n'en demeure pas moins que de nombreux auteurs s'accordaient sur le constat d'un changement de nature du phénomène urbain. En effet, il serait inconcevable de ne pas reconnaître que la ville entendue au sens de la ville européenne compacte et minérale⁶ ne peut plus prétendre à se poser en modèle unique, pérenne et incontestable des structures urbaines contemporaines. C'est pourquoi nous pouvons suivre Thérèse Spector lorsqu'elle pose la question suivante : « le prochain siècle sera-t-il celui des villes ou de la fin des villes ? ». Sans apporter de réponses définitives, T. Spector préfère proposer des scénarii possibles d'évolution du phénomène urbain tout en posant comme acquis que relativement au modèle de la ville européenne, « il devient nécessaire de changer notre vision de la ville, de la dématérialiser, de passer du concept d'urbs à celui de ville-socius » (p. 147).

1.1.2) La réaffirmation de la ville... mais sous une nouvelle forme.

Bien évidemment les propos de Françoise Choay n'ont pas manqué de provoquer des réactions de la part des tenants de la ville, mais ils ont également permis de révéler qu'un accord se dessinait pour reconnaître que la ville n'était plus ce qu'elle avait été, telle une certaine nostalgie.

Les premières réactions vinrent plutôt des universitaires ou de membres des ministères spécialisés, mais assez peu voire pas des politiques ou praticiens de l'aménagement. Tout d'abord citons Olivier Piron⁷ (1997) qui acquiesce aux propos de Choay, mais s'il reconnaît qu'une certaine forme de ville

⁵ Reprenant en cela le vocabulaire et les concepts proposés par Philippe Haeringer voir notamment dès 1993 « La mégapolisation du monde. Du concept de la ville à la réalité des mégapoles », in *Géographie et cultures*, L'harmattan, n°6.

⁶ Ce qu'en 1998 dans sa contribution au dossier Techniques, territoires et sociétés n°35 dirigé par la DRAST pour le METL, Thérèse Spector nomme le modèle Haussmannien qui fonctionne autour de son unité de base, le quartier polyfonctionnel et plus largement le modèle de la ville européenne qui comprend « un hypercentre, des immeubles compacts, des îlots, des rues des promenades, des jardins urbains, un substrat historique » (p. 147).

⁷ À l'époque secrétaire permanent du Plan Construction et Architecture du ministère de l'équipement.

est dépassée⁸, celle que comme d'autres il nomme « modèle de la ville latine » et qui recouvre ce que Thérèse Spector qualifiait plus généralement de « modèle de la ville européenne », il refuse de conclure de façon générale et globalisante à « la mort des villes ». Ceci car il diffère sur la définition à donner de « la ville » préférant privilégier la dimension humaine, la *civitas* comprise comme communauté de citoyens, à l'aspect physique et spatial, l'*urbs* le lieu de la concentration humaine. Selon lui un point essentiel à admettre est qu'il n'y a plus conjonction de ces deux aspects mais que pour autant la ville peut continuer d'exister car c'est dans sa dimension sociologique qu'elle soit être comprise et admise, ce qu'il affirme ainsi : « admettons l'hypothèse que la substance de la Ville –les rapports humains– a (...) plus d'importance que sa forme ou son ordonnancement » (p. 81)... Quand bien même pour la différencier de la forme ancienne il reprend le vocable proposé par Dubois-Taine et Chalas (1997) c'est-à-dire celui de « la ville émergente », c'est bien à une affirmation de la ville, certes renouvelée, que Piron se livre et qu'il nous intime d'accepter.

En des termes un peu différents et dans un contexte plus universel, Jürgen Habermas⁹ dès 1962 affirmait que « notre conception de la ville est étroitement liée à notre mode de vie. Or, ce mode de vie a évolué à une vitesse telle, que la conception de la ville dont nous avons hérité ne peut plus se développer en symbiose avec lui ». Ce philosophe insistait déjà sur la déconnexion non plus entre lieu et communauté de personnes, mais entre lieu et mode de vie qui s'y développe, ce que d'autres ont repris par la suite. De même, la notion d'héritage est intéressante à relever car il a été effectivement rare dans le monde dit développé du XX^e siècle que la vie urbaine ne s'établisse en des lieux, si ce n'est déjà, tout au moins en partie construits, et donc la ville est bien un objet physique et technique mais aussi intellectuel hérité avec le quel il faut composer.

Ces réflexions semblent avoir influencé Yves Chalas pour définir ce qu'il propose¹⁰ de nommer sans référence territoriale ou nationale, et c'est là une avancée certaine par rapport aux propositions antérieures, la ville d'hier. Pour lui donc, « la ville d'hier (...) c'est la ville de l'harmonie classique, la ville de l'unité fonctionnelle du point de vue architectural, la ville compacte, ramassée sur elle-

⁸ Il insiste bien sur « l'inadéquation d'une certaine idée de la ville européenne à répondre aux réalités actuelles » p. 81.

⁹ Voir notamment p14 de l'article « Territoires contemporains et représentations: des vieux paradigmes urbanistiques aux nouvelles figures de la ville», pp.11-36, in *Revue de géographie alpine*, T.84, n°4. Pour obtenir les références plus complètes de l'ouvrage le lecteur se reportera directement à cet article. 1962 est la date de la première publication en allemand de *Strukturwandel der Öffentlichkeit : Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft* alors que la traduction française n'est parue qu'en 1978.

¹⁰ p. 239 et suivantes in Dubois-Taine et Chalas (1997).

même, fortement centripète et par là même essentiellement minérale et par là même aussi essentiellement dense. (...) La ville d'hier c'est enfin la ville de la forme au contour net et au centre de gravité stable et bien repérable ». Dès lors la réponse à Françoise Choay peut se dérouler, affirmer « la mort de la ville » revient à « confondre la fin d'une certaine ville, datée historiquement et limitée culturellement, avec la fin de la ville tout court » Yves Chalas affirme quant à lui douter de cette dernière et se veut optimiste ainsi « quand un type de ville se meurt, c'est déjà qu'un autre type de ville s'épanouit ». Il propose alors de reconnaître l'existence de « la ville émergente »¹¹. Qui plus est, ces deux conceptions de la ville ne sont pas en totale rupture l'une avec l'autre car il admet une certaine forme de continuité entre la ville émergente et la ville d'hier puisque des composantes de celle-ci se retrouvent dans celle-là. Le raisonnement proposé peut alors conclure que la ville émergente est bien toujours de la ville. Ainsi est démontrée la vitalité du phénomène car « s'il y a bien maintient de la ville, il ne s'agit pas pour autant d'une inertie de la ville [il y a] recomposition de la ville c'est-à-dire perpétuation et changement à la fois de la ville (...) une création ou recréation de la ville sur elle-même et par elle-même »¹².

Enfin, il n'est pas possible de clore cette revue des auteurs favorables à l'usage du vocable ville, sans mentionner le rapide ouvrage de François Ascher (2001) dont une partie du titre est explicite : *la fin de la ville n'est pas à l'ordre du jour* et qui fait directement écho aux propos de Françoise Choay. Le constat de départ est identique à d'autres auteurs, il y a bien eu des évolutions de la ville, qui plus est, F. Ascher parle de révolution urbaine dont la troisième lui semble engagée depuis une trentaine d'années, et ainsi « se constituent des « métapoles »¹³ c'est-à-dire de vastes conurbations, distendues et discontinues, hétérogènes et multipolarisées » (p. 58). Par contre l'originalité de la proposition de François Ascher tient en l'affirmation et la croyance en « une ville à la carte » dans laquelle l'habitant grâce notamment à des capacités de mobilité exacerbées pourrait comme picorer les ressources là où elles se trouvent et ainsi ne pas être contraint de quelque manière que ce soit. Outre que ceci n'est pas généralisable ni accessible à toutes les catégories sociales de la population car certaines plus démunies ne disposent pas des ressources nécessaires qu'elles soient bien sur monétaires ou encore organisationnelles (Coutard, Dupuy et Fol, 2002), certains développements

¹¹ Qui se manifeste sous six grandes figures, pour plus de détails voir p. 245 et suivantes de Dubois-Taine et Chalas (1997).

¹² p. 243 op. cité.

¹³ Pour plus de détails sur ce point nous renvoyons à l'ouvrage de référence de 1995 du même auteur *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 345 p.

urbains actuels¹⁴ (mais le sont-ils vraiment ?) rencontrés en différents lieux de la planète urbanisée, ne semblent pas renvoyer à ce qui est ici décrit comme des « réponses multifonctionnelles et redondantes » (p. 83) ou bien encore à des « villes diversifiées » (p. 93) que le nouvel urbanisme rendrait possible et que l'auteur semble appeler de ses vœux. Malgré ces points soulevés auxquels nous n'adhérons pas si franchement que leur auteur, un aspect, nous semble-t-il, essentiel est bien celui de la confirmation d'un certain bien-fondé à utiliser le vocable ville sans pour autant commettre une trop grossière erreur.

Par ailleurs, nous pouvons constater dans la littérature scientifique que le vocable ville nuancé ou précisé par des qualificatifs les plus nombreux et variés est très fréquemment employé pour signifier ce qui est globalement perçu comme un phénomène d'étalement urbain. Sans prétendre nous livrer à un recensement exhaustif des termes, il semble judicieux d'en rappeler quelques uns afin de constater la réappropriation du concept qui, par là même, témoigne de sa vitalité dans la pensée urbanistique actuelle.

- en 1994 Jean Viard¹⁵ discerne l'apparition de la ville archipel ;
- en 1995 Francis Beaucire¹⁶ pose le paradoxe de la ville invisible dont chacun sait l'existence bien qu'il ne l'appréhende que difficilement, mais qui a la particularité de se matérialiser lors de sa mise en mouvement ;
- en 1997 Geneviève Dubois-Taine et Yves Chalas coordonnateurs d'un séminaire sous l'égide du Plan construction et architecture du Ministère de l'équipement proposent de réfléchir à la ville émergente ;
- en 1998 dans un ouvrage collectif dirigé par May, Veltz, Landrieu et Spector titré la ville éclatée les auteurs analysaient le processus d'éclatement urbain en cours conduisant à l'apparition d'une situation instable et évolutive mais persistaient à reconnaître une forme de ville dans ce nouveau territoire à géométrie variable;
- en 2000 Jean-Samuel Bordreuil¹⁷ présente une ville desserrée dont la caractéristique principale serait liée au déphasage entre l'habiter et le circuler qui après s'être historiquement superposés, se tiennent maintenant à l'écart l'un de l'autre ;

¹⁴ Pensons par exemple aux gated-communities, et autres cités ; en ce qui concerne les « résidences sécurisées » en France voir l'article de presse généraliste de Pascale Krémer « À l'abri derrière les grilles » pp. 27-30, in *Le Monde* 2, n°93 du 26/11/05.

¹⁵ In *La société d'archipel*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 126 p.

¹⁶ p. 3 de son éditorial du numéro 88 de *Transports urbains*.

- en 2001 Bernardo Secchi présente la ville diffuse comme une forme fragmentée en rupture avec la tradition de la ville européenne, celle-ci serait caractérisée par une très grande diversité et un usage élargi du territoire.

Ainsi, bien que certains doutent encore ou sèment le trouble comme à l'envi¹⁸, la question semble tranchée. Se dessine chez nombre d'auteurs un accord pour l'usage du terme ville certes sous une forme et une acception différentes de celles héritées d'hier et que certains se sentent, souvent à juste titre, obligés de rappeler, mais qui pour autant accepte de parler de ville encore aujourd'hui. Ce point essentiel clarifié, toutes les questions de vocabulaire n'en sont pour autant pas résolues. Ainsi, que comprendre lorsque deux mots voisins, mais malgré tout concurrents, sont employés pour qualifier une certaine situation ?

1.2) De l'hésitation à l'affirmation du périurbain.

En préambule à tout développement sur la signification de ces deux termes notons que l'INSEE pourvoyeur de références et de définitions institutionnelles¹⁹, connaît le périurbain mais non le rurbain. Par ailleurs, l'INSEE n'a proposé de définition stable qu'assez tardivement soit après le recensement de 1990 lorsque la nomenclature « aire urbaine » est apparue²⁰, sont alors considérées comme périurbaines les communes dont au moins 40% des actifs résidents ayant un emploi travaillent dans le reste de l'aire urbaine. Pour une compréhension plus rapide et facilitée, ces propos sont illustrés par la figure 1 ci-dessous.

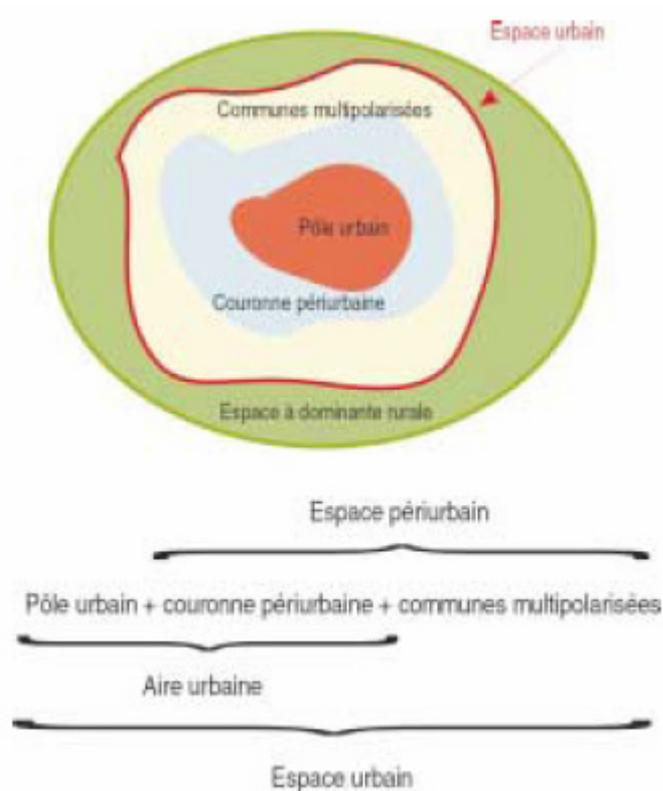
¹⁷ In Paquot, Lussault, Body-Gendrot (2000)

¹⁸ Voir Paquot (2002, p.54) « partout dans le monde, la ville sort de ses limites géographiques traditionnelles et administratives pour s'éparpiller en un « urbain » rebelle à toute définition et analyse rationnelles ».

¹⁹ Plus précisément ce que Julien (2000) appelle des « nomenclatures territoriales » ou « spatiales » c'est selon.

²⁰ En 1996 et selon Julien (2000, p.7) « cette nomenclature vise à prendre en compte des territoires reliés à la ville, non par la continuité du bâti mais par une pratique résidentielle des habitants travaillant à la ville, dont le résultat est souvent désigné par *périurbanisation* ».

Figure 1 : Le schéma de l'aire urbaine



Source : Hassan (2001)

Un point fort est donc posé par l'INSEE, le périurbain existe bel et bien. Cette reconnaissance institutionnelle ne lève pourtant pas toutes les interrogations voire difficultés qui, parmi tant d'autres, nous ont assailli, ainsi quelques questions restent-elles en suspens.

Puisque le terme a été rencontré qu'est-ce que le rurbain ? Le périurbain tel qu'il est défini dans le contexte francophone fait-il l'objet d'un consensus ? Enfin et peut-être surtout, comme le demandent Jean et Callenge (1996, p. 392) « il faut s'interroger pour savoir s'il est pertinent de penser qu'il existe un objet géographique « périurbain », dont les caractères seraient différents de l'urbain et du rural ». Voici ce à quoi nous souhaiterions apporter si ce n'est des réponses définitives, du moins des éléments facilitant la réflexion et permettant d'éclairer les esprits.

Enfin en se plaçant du côté de l'habitant ordinaire, ce que dit P. Sansot [1997, p. 103] des espaces périphériques est transposable aux territoires périurbains, c'est-à-dire qu'il est difficile pour l'homme des les penser, de les appréhender, il s'agit là d'objets intellectuels mal ou peu saisissables : « ce périurbain, ce n'est pas la banlieue, ce ne sont pas les villes nouvelles, ce n'est

même pas une juxtaposition d'îlots bien constitués. (...) On pourrait dire que cette étendue molle, indéterminée, indéfinissable, ce périphérique que l'on essaie de comprendre, n'existe pas ».

1.2.1) Les dictionnaires ou encyclopédies.

Dans un premier temps, une démarche relevant du bon sens peut être envisagée pour clarifier la signification des termes mentionnés, ainsi, l'approche d'un novice consisterait à rechercher dans des dictionnaires ou encyclopédies afin de mieux comprendre ce dont il s'agit. Nous nous proposons d'être ce novice, et c'est le résultat de ce genre de recherche limitée aux publications francophones, que nous allons maintenant²¹ présenter.

Dans sa première édition de 1984 *Les concepts de la géographie humaine*, ouvrage dirigé par Antoine Bailly, ne mentionne pas le terme « périurbanisation », par contre l'index nous indique que la « rurbanisation » est définie dans une notice rédigée par Robert Chapuis. Le titre de cette notice « la géographie agraire et rurale » nous incite clairement à penser que le phénomène recherché relèverait de la géographie ruraliste et non de l'étude de l'urbanisation, contrairement à notre attente. Nous apprenons alors que l'espace rural évolue sous la pression des « citadins [qui] se sont mis à quitter la ville pour venir s'installer dans les campagnes périurbaines », ce phénomène est ainsi qualifié de « rurbanisation » et recouvre « la croissance dans les espaces périurbains de la population et de l'espace bâti par installation de citadins qui continuent le plus souvent à travailler en ville » (p. 108). Nous voici confronté d'emblée à une difficulté, la rurbanisation se déploierait dans les espaces périurbains...que l'auteur ne prend nullement la peine de définir ou localiser, de plus, les deux vocables ou leurs dérivés, que nous souhaitons différencier semblent confusément imbriqués. Nous ne sommes pas plus avancé par la deuxième édition livrée dix ans plus tard, car le texte y est, mot pour mot, identique. La troisième édition de 1995 se contente de rajouter une interrogation nouvelle : et si « ce déversement urbain sur la campagne » était « une contre-urbanisation, c'est à dire une véritable renaissance rurale qui toucherait même les campagnes profondes ? » (p. 124). Force est de constater que le phénomène est toujours vu sous l'angle rural, les principes actifs des transformations perçues ne sont pas identifiés comme provenant de la ville mais bien de la campagne qui saurait attirer pour mieux renaître !

Enfin, dans la quatrième édition publiée en 1998 le mot « rurbanisation » disparaît et cède la place à celui de « périurbanisation ». Le lecteur est alors intrigué, est-ce que la rurbanisation n'existe plus ?

²¹ Le déroulement des commentaires suivra strictement la chronologie de la publication des ouvrages utilisés.

Cependant, il est curieux de connaître enfin ce qu'il cherche, hélas, un mot s'est substitué à un autre, le texte de la notice est le même, la définition n'a pas changé. Ainsi, cette lecture, au lieu de nous avoir éclairé, a semé le trouble et le doute. En tout état de cause, nous retenons que, pour cet auteur, rurbanisation ou périurbanisation sont envisagées comme un phénomène rural, en lien certes avec la ville, mais que la présentation qui en est faite reste centrée sur « les campagnes » et ne dit rien des causes du redéploiement des « citadins » vers les « campagnes ».

Tournons nous vers l'*Histoire de la France urbaine* dont le cinquième et dernier tome publié en 1985 a été dirigé par Marcel Roncayolo. Là encore les termes périurbain ou périurbanisation sont absents de l'index. Par contre, dans le chapitre « l'urbanisation périphérique » Jacques Brun emploie les termes que nous cherchons. Selon ses écrits, la rurbanisation serait plutôt un état d'aboutissement et non un processus de transformation de l'espace, celui-ci relevant d'une forme particulière d'urbanisation. Dans cet ouvrage l'angle d'attaque est totalement opposé à celui que proposait R. Chapuis (1984), J. Brun rattache bien ce concept à l'urbanisation, à la ville et non au rural. Cependant les mots périurbanisation et périurbain sont peu employés, l'auteur préférant développer la notion d'urbanisation périphérique, voire de frange urbaine. Un premier pas essentiel est donc accompli avec cette publication, nous comprenons maintenant que nous avons à faire à un mécanisme d'urbanisation, et qu'il serait envisageable de différencier le processus de transformation de l'espace de la forme finale que cet espace prendrait.

Fort de ces avancées et meilleure compréhension, nous espérons maintenant obtenir des précisions fines dans le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* dirigé par P. Merlin et F. Choay dont la première édition date de 1988. Malheureusement, l'index nous révèle que seule la rurbanisation y est définie dans une notice écrite par Pierre Merlin, mais que rien ne figure pour la périurbanisation, il en va de même dans les deuxième (1996) et troisième (2000) éditions. Nous lisons²² alors que la rurbanisation est un « néologisme qui désigne le processus d'urbanisation rampante de l'espace rural, d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées périphériques », ce qui rejoint assez la définition donnée par R. Chapuis. Par contre, Pierre Merlin estime que cette rurbanisation « diffère de la périurbanisation qui désigne l'urbanisation continue aux franges des agglomérations » cependant rien de plus éclairant n'est dit sur cette fameuse périurbanisation. Ainsi pourrions nous comprendre que les deux phénomènes relèvent de la même nature, une certaine forme d'urbanisation, mais qu'ils s'étendent sur des territoires différents. La rurbanisation toucherait les espaces ruraux tout en leur conservant un certain aspect originel voire

²² p. 708 de l'édition de 1996 et p. 711 de l'édition de 2000, la notice ayant été conservée telle quelle.

original, alors que la périurbanisation s'étendrait aux franges, à la périphérie des agglomérations sans rupture physique avec celles-ci, comme en situation de continuité. Si nous devons accepter ces conceptions, il nous paraît que l'expression d'« urbanisation périphérique » employée par Jacques Brun serait plus adéquate. De même, nous ne pouvons suivre P. Merlin lorsqu'il ajoute que « les territoires rurbanisés forment une nouvelle étape de développement des banlieues » tout au moins si nous acceptons comme le proposait Guy Burgel²³ que « les banlieues sont devenues le reflet de la ville, et pas seulement son excroissance plus ou moins maligne » ce qu'en 1991 corroborait J. Beaujeu-Garnier²⁴ lorsqu'elle affirmait que les « banlieues appartiennent structurellement à la ville » alors que, à ses yeux, le périurbain ressortissait d'une « introduction d'éléments urbains en milieu rural » et n'était en rien un prolongement quelqu'il soit physique ou temporel de la ville. En fin de compte, et plus que chez d'autres auteurs mentionnés jusqu'à présent, le jugement que porte Pierre Merlin sur le phénomène qu'il définit comme la rurbanisation est plutôt péjoratif voire explicitement négatif car il n'hésite pas à le présenter comme une « forme dégénérée des utopies prônant le retour à la nature » !²⁵

Poursuivant nos lectures, nous cherchons maintenant dans l'*Encyclopédie de géographie* dirigée en 1992 par Bailly, Ferras et Pumain. Parmi les cinquante-huit chapitres que comportent l'ouvrage, le chapitre 39 « urbanisation et développement économique » écrit par Mario Polèse attira notre attention car nous pensions qu'il pourrait contenir des informations sur la périurbanisation, qui, comme nous l'avons compris grâce surtout à Jacques Brun (1985), est une certaine forme d'urbanisation. Par mal chance aucun terme dérivé de périurbain ou de rurbain n'y était employé, ces notions semblant totalement oubliées. Ayant également compris avec Pierre Merlin (1988) que les espaces de la périurbanisation, voire ceux de la rurbanisation avaient quelque chose à voir avec la périphérie, nous avons consulté le chapitre 31 « centre et périphérie » rédigé par Alain Reynaud. Là encore aucune trace des notions qui nous intéressaient. Nous apprenions par contre au fil de notre lecture (p. 601), que « la périphérie se définit négativement par rapport au centre et se

²³ In *Les crises de la banlieue aux XIX^e et XX^e siècles, emploi et résidence* (1986), Villes en parallèle n°10, Université Paris X-Nanterre, 269 p.

²⁴ Dans la préface à Dézert, Metton et Steinberg (1991) p 5.

²⁵ Notons que ce parti pris se trouve confirmé par exemple dans une publication récente (Merlin 2003) où le ton est toujours défavorable à la périurbanisation accusée d'avoir dégradé les paysages, et même relevant d'un mode de faire égoïste puisque « l'intérêt collectif ne correspond pas à la somme des intérêts particuliers » (p. 103) et que « si l'étalement urbain a un coût pour ceux qui en « bénéficient », sans doute compensé par les avantages qu'ils y trouvent, il a un coût social pour la collectivité qui est très élevé » (p. 105), malheureusement ce coût social n'est que mentionné et non explicité.

caractérise par un niveau de vie moins élevé, des productions moins élaborées, mais surtout par un affaiblissement et une perte de substance au profit du centre » !

Quelque peu désenchantée par notre recherche dans les dictionnaires ou encyclopédies, nous pensions trouver dans *Les mots de la géographie* datant de 1992 une certaine simplicité ; et si un lexique ou ce qui pourrait l'être était vraiment pratique et explicite ? Bien que rapidement présenté, « périurbain » figurait, mais non « rurban », dans cet ouvrage qui nous révélait qu'est périurbain « tout ce qui est autour de la ville et en réalité fait partie de la ville par ses activités et les modes de vie des habitants » (p. 343). Cette fois il apparaissait clairement que pour les auteurs le périurbain relevait explicitement de la ville et non comme précédemment (voir Bailly 1984) du rural, il s'agissait là d'un retournement majeur de point de vue. Cependant que devons nous comprendre par ce « tout » ? Était-ce les paysages, le bâti, les activités, les hommes ?

La dernière publication consultée le *Dictionnaire de géographie humaine* publiée en 2000 par Barret, Charvet, Dupuy et Sivignon précise enfin les deux concepts. De toute évidence une certitude s'impose maintenant, il faut effectivement considérer rurbanisation et périurbanisation comme des phénomènes d'urbanisation qui certes se développent dans des espaces qui ne sont pas traditionnellement urbains mais qui ne sont plus totalement ruraux pour autant. La rurbanisation est rapidement traitée et présentée comme un phénomène daté et plus guère d'actualité, le terme traduirait simplement « la progression d'un habitat de citadins dans les campagnes sur les marges périurbaines » (p. 161). Par contre la périurbanisation est plus développée, il s'agit d'un phénomène aboutissant à « la création de nouveaux espaces habités (...) en France la périurbanisation s'effectue dans l'espace rural en prenant appui sur les villages ou les bourgs pré-existants ». Il faut donc comprendre que ce phénomène d'urbanisation s'accroche à un noyau existant et n'est pas indépendant de toute installation humaine antérieure, par ailleurs pour réussir les auteurs signalent que les points d'accroche doivent fournir un certain niveau de service offrant les avantages de la proximité, ainsi le nouvel habitat périurbain ne pourrait-il pas se développer dans des espaces dépourvus de toute commodité commerciale ou scolaire par exemple. De plus, les développements périurbains « tendent à réduire la polarisation exercée par la ville au profit de mouvements tangentiels » ainsi si les habitants de ces espaces périurbains gardent une relation avec une ville centre, ils n'en sont pour autant pas tant dépendants que ceux de la rurbanisation. La périurbanisation aboutirait alors à une recomposition des espaces et de leurs modes de fonctionnement, certes liés à la ville et ses fonctions de centralité notamment, mais en partie autonomes également. Pour terminer cette présentation et résumer l'embarras et la difficulté que nous avons rencontré à recueillir une définition simple et opératoire de ce qui est périurbain,

relevons que lorsque ces auteurs se posent la questions des limites des espaces urbains et ruraux, ils ne peuvent que se demander « où finit la ville et où commence la campagne dans un périurbain indescriptible ? » (p. 181). Ainsi le périurbain est-il identifié comme un certain type d'espace ni tout à fait urbain ni vraiment rural, par contre, bien que nommable, il demeure encore difficilement qualifiable.

1.2.2) Les textes pratiques.

Après avoir cherché du côté des outils pédagogiques proposés par des spécialistes universitaires, nous est venue l'idée de nous intéresser aux documents émanant de praticiens de l'espace. *A priori*, nous espérions trouver chez les professionnels qui travaillent à formaliser, à construire ou à aménager l'espace, des notions pratiques et efficaces nous permettant d'enrichir les définitions des phénomènes qui nous préoccupent. Effectivement certains aménageurs, juristes ou élus ont réfléchi et écrit sur cette urbanisation à l'œuvre en dehors du cadre traditionnel de la ville. Nous avons choisi de ne présenter maintenant que trois documents car ils montrent bien les hésitations ici aussi rencontrées à trancher et à proposer une définition claire des phénomènes, et car ils paraissent chacun emblématiques d'une façon de penser : de la découverte, à l'acceptation voire l'encouragement puis à la méfiance, en tout cas ils démontrent que le périurbain n'a pas laissé, ne laisse toujours pas indifférent.

Chronologiquement, c'est le texte de Bauer et Roux (1976) *La rurbanisation ou la ville éparpillée*²⁶ qui le premier s'intéresse à la question. Notons immédiatement que ce sont des urbanistes et aménageurs qui, avant les universitaires géographes, ont introduit voire banalisé dans le vocabulaire français, certes peut-être un peu vite, une nouvelle expression pour parler de ces espaces qu'ils voyaient en changement.

Une première remarque de forme porte sur l'emploi des termes voire la confusion qui peut s'en suivre. Le titre de l'ouvrage affirme qu'il sera traité d'un nouveau phénomène, de la « rurbanisation » cependant dans le corps du texte le mot « périurbain » est employé et son usage ne facilite guère la compréhension puisqu'il est par exemple noté (p. 133) que « les ruraux périurbains poussent à la rurbanisation ». Rurbanisation ou périurbanisation ? Il semblerait par ailleurs que les auteurs réservent le substantif « rurbanisation » à la qualification et l'analyse d'un phénomène, alors

²⁶ Pour un critique complète et définitive de cet ouvrage nous renvoyons à Berger et alii (1980).

que l'adjectif « périurbain » serait plus descriptif et est de fait appliqué à la description topographique voire quelque peu statique des espaces.

Quant au fond, ce texte²⁷ part du constat que la ville n'est pas un espace figé mais au contraire en constante évolution, ce qui historiquement ne souffre aucune contestation. Les auteurs repèrent ainsi cinq formes d'extension des villes depuis le milieu du XIX^e siècle jusqu'aux années 1970. Ils proposent alors de nommer « rurbanisation » le phénomène le plus récent, qu'ils identifient comme un déploiement et une dissémination des villes dans leur grande périphérie. Ils continuent leur présentation par la mise en évidence de « types morphologiques d'ensembles rurbains » (p.42 et s.) ceci en s'appuyant abondamment sur des observations recueillies lors d'enquête de terrain et des citations d'habitants. Pour nous, l'intérêt du texte ne réside pas dans cette description des formes de bâti²⁸ que peut prendre la rurbanisation, quoiqu'elle soit intéressante et détaillée, mais plutôt dans certaines notations sur les aspects sociaux accompagnant cette rurbanisation et bien sûr dans l'analyse qui est faite de la « rurbanisation » comme partie prenante des transformations affectant les espaces urbains et/ou ruraux.

Pour ces auteurs les points majeurs qualifiant la rurbanisation sont les suivants :

- psychologiquement, et en amont du phénomène, une grande partie des Français développerait un réel attrait pour le logement individuel (la maison et le jardin) et le statut de propriétaire, dès lors ils manifesteraient un certain rejet de la ville où ces désirs sont difficilement réalisables ;
- quantitativement ces nouveaux espaces sont « le « déversoir » d'une croissance démographique qui ne peut trouver place au centre » (p. 167) des villes car l'espace y manque ;
- socio-économiquement, « la clientèle de la rurbanisation est composée de jeunes couples (...) ayant des enfants à charge » (p. 52) et s'apparentant beaucoup plus aux « catégories sociales les plus aisées » (p. 50).

Certains de ces points sont discutables. Ainsi, quelle étude complète menée à la fois auprès d'urbains, de « rurbains » tant heureux que mécontents de leur localisation résidentielle, pourrait

²⁷ Dont un des auteurs J-M. Roux dit dans le dossier du numéro 296 de 1997 de la revue *Urbanisme* qu' « il a connu un certain succès de librairie ».

²⁸ À savoir et en reprenant les mots des auteurs : les « chapelets de pavillons » généralement implantés le long des routes en sortie de village, « les lotissements compacts » relativement indépendants du village et caractérisés par une certaine diversité architecturale ou enfin « les opérations intégrées » aussi appelées « nouveaux villages » qui par leur grande ampleur et leur uniformisation architecturale tranchent systématiquement avec les constructions anciennes et qui surtout ne s'intègrent pas au noyau villageois d'origine !

révéler la part des habitants préférant intrinsèquement un mode de vie urbain à un autre ? Il faut en effet tenir compte des contraintes de toute nature qui s'imposent aux individus lors du choix de localisation résidentielle. Il n'est pas rare que celles-ci soient intégrées par les individus qui alors se mettent à « rationaliser un choix sous contrainte » (Brun et Fagnani 1991, p. 98 et Jaillet 2004, p. 47) et donc justifient *a posteriori* leur comportement par l'adéquation de leurs vrais désirs à leur choix final. De plus, assimiler le choix de « rurbanisation » à une certaine forme de rejet de la ville est un peu rapide, en ce sens que les auteurs prennent bien soin de rappeler que les « rurbains » ne rompent pas le lien avec la ville. Il la pratiquent parfois voire souvent contraints par leur emploi quand il s'y trouve localisé mais aussi de façon choisie pour y rechercher des aspects plus culturels, ludiques ou festifs par exemple qui semblent faire défaut à ces nouveaux espaces « rurbains ».

Voir également en tous ces « rurbains » des représentants des classes sociales supérieures est quelque peu exagéré. Deux arguments nous confortent dans cette affirmation. Citons d'une part les « chalandonnettes »²⁹ qui s'adressaient à des populations moyennes, en tout cas certainement pas à des membres de catégories sociales les plus aisées, et qui ont été plutôt construites ailleurs que dans la zone agglomérée de la ville, dans des espaces périurbains par exemple. Reprenons d'autre part les propos de Martine Berger (1986, p. 27) pour qui « la participation des catégories modestes d'ouvriers et d'employés à la rurbanisation est très forte ». Il convient de préciser que l'auteur aboutit à cette conclusion en utilisant des résultats de recherche de terrain menée en Haute-Normandie et publiés la même année que le livre de Bauer et Roux.

Enfin, notre désaccord fondamental porte d'une part sur la compréhension de « la rurbanisation (...) comme un prolongement de la banlieue traditionnelle » (p. 51), et d'autre part sur la tâche que Bauer et Roux lui assignent, c'est à dire que pour ces auteurs « la fonction historique de la rurbanisation serait alors de contribuer à la *disparition progressive de la grande ville* et surtout de la ville « millionnaire » en tant que projet de vie collective » (p. 180). Relevons tout d'abord que l'analyse qui est faite de la nature du phénomène dit de « rurbanisation » est erronée. Outre qu'il

²⁹ Les « chalandonnettes » sont des maisons individuelles issues du concours lancé en 1969 par M. Albin Chalandon ministre de l'équipement et du logement de M. Georges Pompidou. Le but de cette opération était de permettre à des familles de se loger tout en devenant propriétaire d'un habitat individuel, cela pour un coût limité. Selon le site des professionnels de la construction www.batiactu.com environ 65 000 maisons dont certaines réalisées pour un prix de 100 000F de l'époque ont été construites entre 1970 et 1972 dans toute la France.

Steinberg in Dézert, Metton et Steinberg (1991) rapporte que des chalandonnettes ont par exemple été construites à Lésigny en Seine-et-Marne, commune qui a supporté de vrais développements périurbains.

n'est pas correct d'y voir une sorte de prolongation ou réplique de la banlieue traditionnelle³⁰, tout au plus cela pourrait-il être présenté comme une « nouvelle banlieue », les auteurs affirment que la rurbanisation relève du « grand mouvement de concentration urbaine » (p. 159). Sans parler d'analyses menées bien plus tard³¹ qui s'accordent à considérer le phénomène de périurbanisation comme partie prenante du processus plus vaste de métropolisation, la rurbanisation telle qu'elle est présentée par Bauer et Roux s'apparenterait plutôt à des phénomènes de déconcentration et de desserrement de la population d'un espace central trop plein vers des lieux plus éloignés voire périphériques où l'espace est plus disponible et la densité de population moindre. Il ne peut donc s'agir à proprement parler d'une forme de concentration urbaine comme celle résultant de l'exode rural d'après-guerre par exemple.

De plus, les notations ci-dessus nous paraissent bien trop imprégnées de contenu idéologique voire partisan et donc peu scientifiques. En effet au nom de quels souhaits ou bonheur prêtés aux habitants, est-il possible de vouloir et d'appeler à la restriction de la taille des villes ? Des économistes ont pu expliquer avoir décelé une certaine taille minimale voire, pour les plus optimistes, optimale de la ville où un équilibre s'opérerait entre les avantages de la concentration urbaine, par exemple les économies d'échelles, et les inconvénients engendrés par un tel mode d'organisation socio-spatiale telle la congestion. Dans ce cas, la réflexion est menée au nom de la recherche d'un optimum économique et est explicitement affichée comme telle, alors que Bauer et Roux ne prennent nullement la peine de préciser sur quels critères ils fondent leur propos. Rappelons également que les préoccupations dites de développement durable qui pour certains pourraient justifier de telles assertions, n'étaient en rien à l'ordre du jour ni même dans les esprits français au milieu des années 1970 puisque cette réflexion n'est apparue au plan politique international³² que près de deux décennies plus tard.

Compte-tenu de ce que nous venons de mentionner et malgré l'apport intéressant notamment dans la tentative de dévoiler et de définir une nouvelle forme d'urbanisation en des lieux qui en sont traditionnellement éloignés, nous ne pouvons retenir le terme de rurbanisation dans la forme et sous

³⁰ Pour une perspective plus historique du phénomène de banlieue nous renvoyons à l'*Histoire de la France urbaine* qu'a dirigé Georges Duby en 1983 aux éditions du Seuil notamment au tome 4 « la ville de l'âge industriel » et surtout au chapitre écrit par Marcel Roncayolo « la production de la ville » pp.73-155.

³¹ Voir par exemple Bassand Michel (1997) *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 245 p., ou Lacour C. et Puisissant S. (eds.) (1999) *La métropolisation, diversité, croissance, fractures*, Paris, Anthropos-Économica, 190 p.

³² Voir le rapport Brundtland de 1987 et le sommet de Rio de 1992, Cf. www.un.org

l'acception qui sont ici est proposées³³. Nous tenons cependant à insister sur un point important, cette publication pionnière a permis d'une manière ou d'une autre d'attirer l'attention sur un phénomène au moment même où celui-ci s'opérait en France. Dès lors, les réflexions théoriques ou les textes pratiques de prospective en ont été stimulés.

Peu de temps après la publication de Bauer et Roux, les pouvoirs publics se sont emparés de la question et par la voix de M. Michel d'Ornano ministre de l'environnement et du cadre de vie du gouvernement de M. Raymond Barre, ils ont lancé à l'automne 1977 une mission de réflexion qui devait conduire à ce qu'il est convenu d'appeler le rapport Mayoux dont le titre exact est : *Demain l'espace, l'habitat individuel péri-urbain*.

Il s'agit donc là d'un texte de commande du pouvoir politique à un organisme gouvernemental le Commissariat Général du Plan chargé notamment de prospective économique. La direction de la mission et la rédaction du document final ont été confiées à un inspecteur général des finances, un grand commis de l'État qui n'était ni élu, ni praticien ni spécialiste universitaire de la question donc une personne plutôt neutre voire sans *a priori*. Dans le rapport final rendu dix-huit mois après la commande, Jacques Mayoux précise que le travail qui a été mené comporte deux facettes, c'est d'une part un diagnostic de la situation présente, un état des lieux, mais aussi et d'autre part, un recueil de propositions, de pistes pour l'action que les pouvoirs publics voudraient mener.

Du point de vue formel, notons que ce rapport ne définit pas le substantif « périurbanisation » mais utilise l'adjectif accolé à des termes comme développement, processus, domaine... Par ailleurs, une certaine reconnaissance en tant qu'espace de nature si ce n'est intermédiaire entre l'urbain et le rural, tout au moins différente, lui est reconnu. Le rapport propose très rapidement une définition de ce qui n'est pas qualifié de périurbanisation mais sous-entendu, il s'agit « du développement des agglomérations bien au-delà de leurs limites historiques, sous forme peu dense et où prédomine l'habitat individuel » (p. 17). Constatons immédiatement que contrairement à Bauer et Roux ce ne semble pas être le type de lieu où la périurbanisation se développe qui importe le plus, mais l'aspect morphologique qu'elle revêt, c'est à dire la faible densité du bâti et la prééminence de l'habitat individuel.

Le ton général de ce rapport est certes plutôt favorable au phénomène, mais le plus important est de souligner que Jacques Mayoux relève très tôt et de façon clairvoyante qu'il s'agit là « d'espace stratégique » pour le développement urbain à venir. Les prises de propositions développées dans ce rapport étaient-elles trop radicales voire iconoclastes pour l'époque ? Faut-il plutôt chercher des

³³ Nous rejoignons donc Berger et alii (1980) sur ce point.

explications dans les changements politiques intervenus et que tout le monde connaît ? Toujours est-il qu'au début des années 1980 les pouvoirs publics n'étaient peut-être plus disposés à entendre ce genre de discours. Qui plus est, les préoccupations et projets politiques ayant changés cela expliquerait pourquoi la « question périurbaine » ne fut plus à l'ordre du jour et qu'ainsi ce rapport ne reçut pas le meilleur accueil possible. Il fallut alors attendre près de vingt ans pour que la réflexion politique se ressaisisse de ce sujet.

En 1997 M^{me} Corinne Lepage ministre de l'environnement du gouvernement de M. Alain Juppé a souhaité engagé une réflexion sur le système des Parcs naturels régionaux³⁴ afin semble-t-il d'envisager son application aux espaces plus urbanisés et non plus de le réserver aux seuls espaces ruraux. Cette commande a été maintenue à la suite du changement de gouvernement et de l'arrivée de M. Lionel Jospin. La mission ainsi confiée à la commission des affaires économiques et du plan du Sénat a donné lieu en 1998 à la rédaction d'un rapport d'information sous la direction de M. Gérard Larcher, c'est donc à ce document *La gestion des espaces périurbains*, que nous allons nous intéresser.

Il s'agit cette fois d'une réflexion politique émanant d'élus et non de spécialistes ou de praticiens et force est de constater que la tonalité générale du rapport est assez nettement hostile au périurbain. Celui-ci qui n'est jamais réellement défini³⁵, est présenté comme un délaissé, un espace sans caractéristique affirmée positivement, en fait comme un ensemble disparate réalisé « sans qu'il existe de plan d'ensemble » (p. 10) constitué de « zones floues, sans identité propre, manteau d'Arlequin composé d'un damier de zones industrielles, de quartiers d'habitation et d'exploitations agricoles [qui] échappent au modèle traditionnel de la ville européenne » (p. 15). Dès lors cet espace « colonisé et dévolu » à des constructions en tout genre « perd peu à peu de son identité rurale sans parvenir à trouver un visage proprement urbain » et « le manque d'unité [et] la laideur » (p. 16) le disqualifient aux yeux du rapporteur. Logiquement le raisonnement peut se poursuivre, car malgré une volonté affichée de « proposer des solutions pour un développement harmonieux des

³⁴ Le texte fondateur instituant les PNR est un décret en Conseil d'État du 1^{er} mars 1967 assorti d'une circulaire d'information du 1^{er} juin de la même année. Rappelons que dès son origine le PNR est un dispositif ambigu car il doit concilier deux objectifs qui peuvent être contradictoires, c'est ainsi un outil d'aménagement du territoire qui doit permettre le développement économique des espaces concernés mais aussi assurer la préservation et la protection de la faune et de la flore de ceux-ci.

³⁵ Le rapport mentionne même qu'« aucune étude scientifique n'a avant le milieu des années 1990 permis d'en donner une définition univoque » et que « les géographes éprouvent d'ailleurs une véritable difficulté à qualifier cet espace singulier » (p. 9).

territoires périurbains » (p. 23), il semble bien que ce soit une autre volonté qui guide ce rapport ostensiblement favorable à ce qui est reconnu comme « la campagne », l'objectif serait de contenir, maîtriser, limiter à défaut de réduire la périurbanisation. C'est bien ce qui est exprimé de façon éloquente dans la conclusion du rapport : « sans la volonté des élus et de l'État, l'extension progressive et désordonnée de la ville au détriment de l'espace rural se poursuivra. Prenons garde... » (p. 68).

Que retenir donc de cette réflexion ? Bien que ce rapport n'apporte rien à la construction intellectuelle et scientifique du concept de « périurbain », il existe et propose des solutions pour lutter contre ! Ensuite et de façon plus constructive, il propose la création d'un label « territoire urbain et paysager » pour protéger ces espaces en y réglementant les possibilités de construction à venir, mais surtout le seul vrai acquis valable porte sur l'usage du terme périurbain qui semble enfin sorti des sphères universitaires et, accepté, puis vulgarisé par les politiques.

Pour autant cette réflexion récente – rapport et journée de colloque « Ville et campagne ensemble » organisé par le Sénat – ne semble pas avoir suffi à informer ni convaincre tous les décideurs publics notamment qui, peu ou prou, étaient concernés par la question. Ainsi, « de quoi parle-t-on quand on parle de périurbanisation ? » était la question que (se) posait encore en 2000, un élu membre de la Communauté urbaine de Lille³⁶. Faut-il y voir la preuve que le flou demeurait encore chez certains, notamment des élus malgré les tentatives tant politiques qu'institutionnelles ou scientifiques de préciser le phénomène ? En l'espèce, il n'est pas possible de soutenir que ce terme n'est pas connu du public tant il est utilisé (parfois à bon escient mais pas toujours) à des fins commerciales notamment. Cela démontrerait plutôt que l'incertitude régnait encore car il est vrai que le processus de périurbanisation n'est ni figé ni terminé, que c'est un concept qui a le désavantage de s'intercaler entre deux catégories facilement repérables que sont « la ville et la campagne » et en tout cas de susciter des craintes ou des envies.

1.2.3) Les textes scientifiques.

Le détour par des écrits et prises de position plutôt pragmatiques n'a pas été inutile pour révéler que, bien que connus à défaut de familiers, les termes n'en sont pas moins mal compris. Venons-en maintenant à l'étude de travaux scientifiques consacrés pleinement aux phénomènes, force est de constater que les recherches et publications sont nombreuses sur le sujet. Parmi cette masse

³⁶ M. Yves Delacourt cité p. 179 dans *La ville aux champs*.

d'informations nous avons ici choisi de ne mentionner que certains auteurs majeurs dans la mesure où ceux-ci contribuent particulièrement à la définition de l'objet scientifique, nous ne tenterons donc pas d'effectuer une revue exhaustive des écrits ce qui peut expliquer les absences de certaines références. De même, nous avons limité nos commentaires aux écrits francophones contemporains, c'est pourquoi certaines références seront plus évoquées que détaillées.

Tout d'abord, comme cela est apparu très tôt et assez clairement à certains auteurs (par exemple Berger 1980), les emplois des termes rurbain et périurbain n'ont pas la même origine. Il n'est plus ici question de l'étymologie gréco-latine mais des contextes linguistiques³⁷ dans lesquels les mots ont été utilisés. Ainsi semblerait-il que le vocable rurbain soit plus ou ait été d'abord utilisé par des anglo-saxons, alors que celui de périurbain relèverait plutôt du champ francophone.

Martine Berger (1989) en se livrant à travers la littérature scientifique européenne à une étude comparative du phénomène conduisant à la production d'espace périurbain, rappelait que c'est dans le contexte britannique R.E. Pahl³⁸ qui, dans des publications de 1965 et 1966, le premier étudia ce qu'il appela « rurban belt » voire « rurban fringe » c'est-à-dire l'urbanisation des zones d'interfaces entre villes et campagnes. Matthieu Mille (2000, p. 24) quant à lui signale qu'en 1968 dans *The dictionary of Human Geography* publié à Oxford l'expression « rural-urban fringe » apparaît employée par R. J. Prior pour décrire la structuration de l'espace urbain périphérique. Par contre, parmi les francophones, Martine Berger (1989) rapportait l'emploi du terme périurbain pour la première fois en 1967 par J-B. Racine dans un article publié dans la revue de géographie de Montréal portant sur l'exurbanisation dans la région urbaine de Montréal.

Par ailleurs, il faut admettre comme l'expliquait Cynthia Ghorra-Gobin (1989) qu'il peut ne pas y avoir de stricte équivalence, de traduction littérale d'un terme dans tous les systèmes de langue. À proprement parler donc, il n'existe pas de terme équivalent à « périurbain » dans le contexte américain, bien que conceptuellement il existe des processus et des états du développement urbain qui sont proches de ce que ce terme peut signifier pour un francophone. Cynthia Ghorra-Gobin (1989) dit alors trouver les termes de « ex-urbia » ou « counterurbanization process » les plus adaptés pour exprimer ce type de développement urbain compris selon les spécialistes américains comme une déconcentration spatiale. Récemment elle a opté pour un terme maintenant très utilisé aux États-Unis ainsi explique-t-elle (2003, p.140 et s.) qu'« *urban sprawl* » est un terme qui certes

³⁷ Seuls l'anglais et le français seront ici observés, l'auteur n'ayant une pratique courante que de ces deux langues bien que l'allemand ne lui soit pas étranger.

³⁸ Nous renvoyons à l'article cité pour les références bibliographiques complètes.

fait débat, mais qui est aussi largement repris par des urbanistes et géographes pour « définir le processus d'urbanisation en cours, qui s'étend en dehors de toute notion de limite et souvent au détriment des terres agricoles ». Par ailleurs, elle précise également pourquoi le terme *suburbia* ne lui semble plus pertinent pour qualifier l'état du fait urbain américain actuel. Ainsi, compte-tenu que l'emploi s'est aussi disséminé hors de la ville-centre dans les banlieues par exemple, ces *suburbs* en ont perdu leur caractère strictement résidentiel qu'elles avaient antérieurement lors de la période que Cynthia Ghorra-Gobin qualifie d'industrielle. De plus, elle constate que « le paysage urbain du début du XXI^e [est] devenu synonyme d'étalement urbain structuré autour de plusieurs centres et de shopping malls » (p. 49)

Cependant, ce choix n'est pas toujours partagé ainsi plus récemment Caruso³⁹ expliquait-il quant à lui que « si le concept de périurbanisation est de plus en plus largement utilisé (...) dans la littérature francophone, c'est probablement celui de suburbanisation qui s'en rapproche le plus dans la littérature anglophone ». Nous pensons néanmoins que la *suburb* à laquelle le terme retenu par Caruso fait allusion, s'apparenterait plutôt structurellement à la banlieue même si socio-démographiquement elle s'en différencie, et que l'*urban sprawl* recouvre une dimension dynamique qui le rapprocherait plus du phénomène périurbain.

Enfin, le terme de « periurbanization » a été parfois rencontré⁴⁰, mais il s'agit là d'une formulation employée par des francophones pour traduire eux-mêmes le terme « périurbanisation » et d'après nos lectures, il est possible d'affirmer que cela ne correspond en rien à un vocable réellement anglo-saxon utilisé de quelque manière que ce soit.

Examinons maintenant ce qu'énoncent quelques géographes français qui s'accordent sur l'utilisation de « périurbain » et les propositions que chacun apporte. S'il est plausible d'avancer que la périurbanisation est un phénomène dynamique, un processus de transformation voire de production d'espace, le point majeur et délicat à établir est donc bien celui conduisant à donner une signification précise et complète de périurbain, voire comme certains l'ont relevé à localiser le périurbain.

Pour commencer, il faut revenir à des travaux anciens mais essentiels de Bernard Kayser (1981) qui en s'attachant plus aux lieux qu'au phénomène, proposaient une typologie des espaces nouvellement urbanisés. Cette typologie reposait sur l'identification d'auréoles d' « espace d'urbanisation irrégulière » (p. 130) autour des noyaux de la ville-centre et caractérisait les espaces

³⁹ p. 68 in Perrier-Cornet (2002).

⁴⁰ Par exemple dans le Bulletin de l'Association des Géographes Français 2001-1.

périurbains. Les définitions que Bernard Kayser a données des trois couronnes d'urbanisation ont été rapidement acceptées et communément reprises. La première couronne était présentée comme celle de la banlieue en totale continuité tant physique que psychologique avec la ville. Dans la seconde couronne l'urbanisation bien entamée avait définitivement fait passer l'ex-espace agricole sous contrôle urbain. Par contre dans la troisième couronne le processus d'urbanisation nouvellement enclenché n'avait pas encore pris le dessus sur les précédentes fonctions de l'espace, il s'agissait là d'un espace d'affrontement où la nature urbaine des lieux le disputait encore à l'usage rural des sols. Un avantage certain de cette vision en termes de couronnes d'urbanisation est d'être évolutif. En effet ce qui dans les années 1980 relevait de la troisième couronne, par le fait de l'ampleur et de la persistance du processus d'urbanisation engagé pouvait, dans la décennie suivante, ressortir à la deuxième couronne. Dès lors, ce n'est pas un procédé de qualification normative et rigide des espaces qui était proposé, mais plutôt une technique d'analyse souple et adaptable intégrant les transformations passées et récentes des espaces considérés.

Dans un court texte d'introduction à la présentation de résultats de recherche par divers chercheurs, Jacqueline Beaujeu-Garnier définit⁴¹ en 1983 le périurbain en s'attachant plus à des aspects sociologiques que physiques, pour elle plus qu'une zone définie du système urbain, le périurbain est « un lieu de contact où s'interpénètrent et s'affrontent deux modèles : le rural et l'urbain (...) un lieu d'aventure et de spéculation, un espace de conquête » (p. 7-8). Ce qui semble le plus important à ses yeux est ce qui s'opère en ces lieux plus que leur position spatiale par rapport à la ville centre ou les motivations des hommes pour s'y établir.

En 1986 Martine Berger apporte un éclairage différent mais complémentaire du précédent, les espaces périurbains sont des « espaces pavillonnaires en ordre plus ou moins lâche implantés dans des communes où existent encore de vastes surfaces disponibles pour la construction » (p. 26). L'accent est cette fois mis sur la structure interne, le type du bâti, et sur la capacité matérielle et physique que certains lieux, plutôt que d'autres, ont à supporter la périurbanisation. Au cours de ses recherches l'auteur a affiné ces propos initiaux notamment sur la forme privilégiée du bâti, ainsi affirme-t-elle plus tard (Berger 1991, p. 59) que réduire le périurbain « aux pavillons en accession à la propriété construits depuis les années 1960 » serait un constat trop rapide et simplificateur voire

⁴¹ « Les espaces périurbains », pp.7-9, in *Cahiers du CREPIF*, n°3.

erroné, car il existe également des résidences de type individuel ancien réaffecté et/ou rénové ainsi que des logements collectifs⁴².

Un apport essentiel des travaux de cette géographe développés sur plus d'une vingtaine d'années est d'aborder de façon originale et spécifique le périurbain en y voyant certes des espaces où des processus ségrégatifs⁴³ sont à l'œuvre, mais surtout des espaces pérennes et non des aléas du système urbain. Ainsi le périurbain n'est-il pas un phénomène occasionnel ou conjoncturel. Il répond au contraire à une demande vraie des ménages qui doivent être considérés comme les acteurs⁴⁴ principaux de leur localisation dans le système urbain métropolitain et non comme des entités aux choix limités ne subissant que des contraintes externes, telles celles du coût du foncier ou de la localisation des emplois. Enfin, Martine Berger (2002) insiste sur un point, le périurbain ne doit pas être considéré isolément, mais comme faisant partie d'un système urbain dans lequel il joue le rôle d'« une auréole de métamorphisme, un espace de transition entre ville et campagne » (2002, p.14).

En 1991, un ouvrage important et complet sur *la périurbanisation en France* est publié dans lequel Jean Steinberg notamment essaie de donner une définition du périurbain. Pour ce faire il reprend d'une part les conclusions de recherche d'autres géographes mais, d'autre part, se fonde largement sur des recherches originales menées en Seine-et-Marne. Selon Martine Berger (1991) ce département francilien a pour caractéristique d'avoir connu une sorte de rattrapage périurbain intense et rapide après ceux de l'ouest de la région qu'elle avait particulièrement étudié (Yvelines et Essonne). Dans la définition qu'il donne des espaces périurbains, Jean Steinberg accorde une importance particulière à la nature de l'activité économique qui y est pratiquée. Selon lui ceux-ci subissent bien l'influence et la croissance de la ville-centre mais leur particularité est de conserver des activités rurales et agricoles qui marquent encore profondément et durablement les paysages. Par ailleurs, il détaille les traits spécifiques et originaux du phénomène périurbain qui permettent de le distinguer nettement des faubourgs ou banlieues antérieurs. Les apports principaux de Steinberg

⁴² Nos travaux de terrain (voir supra chapitre 4) menés en Seine-et-Marne notamment nous ont permis de constater combien cette remarque était pertinente.

⁴³ Ce que relevait également Dézert (1991) en décrivant la gamme des logements périurbains s'étendant « des lotissements d'HLM (comme à Chanteloup-les-Vignes ou à Montfermeil) aux nouveaux villages de standing des Yvelines (Voisins-le-Bretonneux ou Saint-Aubin) ».

⁴⁴ Dans le sillage des travaux de Friedman par exemple, Lannoy (2001) rappelle qu'une des propriétés fondamentales de l'acteur est son intentionnalité, considérons ici que les ménages périurbains ont bien eu l'intention et la volonté de résider là où ils se trouvent.

(et alii) sont donc l'affirmation définitive d'une nette et réelle distinction entre la banlieue et le périurbain. De même, il ne faut pas oublier l'importance d'une certaine dimension rurale, tout au moins dans les paysages de ces espaces périurbains, qui ne sont pas de simples transpositions urbaines à « la campagne » mais conservent des traits des villages originels. En France la périurbanisation ne s'est pas effectuée *ex nihilo*.

Fondé cette fois plus sur des recherches bibliographiques, J-C. Cavard (1993, p. 22) contribua au débat en concluant que « les géographes réservent le terme « périurbain » au seul espace composé de communes rurales ayant connu ou connaissant une croissance démographique rapide se traduisant par des modifications spatiales importantes ». Ce faisant, il mettait l'accent sur l'augmentation de la population qui impliquait des transformations structurelles et matérielles dans les villages périurbanisés, mais en renversant les constats, l'accroissement démographique, principalement dans la composante du solde migratoire, n'était plus la manifestation de la périurbanisation mais plutôt son révélateur.

Enfin dans le sillage des analyses de Rémy et Voyé (1992) et surtout de G. Dupuy (1995), J-M. Halleux (2001) proposait de reconnaître l'importance des mobilités et notamment du rôle de l'automobile comme moyen permissif et facteur consubstantiel⁴⁵ de la périurbanisation.

Après tous les développements et travaux qui viennent d'être analysés, est-il possible de proposer une définition simple et efficace du périurbain ? À l'évidence non, car la complexité du phénomène et les nombreuses facettes qu'il recouvre ne peuvent pas se réduire en quelques phrases globalisantes. Brigitte Prost (2001, p. 288) notait fort opportunément « pour l'heure et contrairement à la ville qui se renouvelle, de siècle en siècle, sur son propre espace, il [le périurbain] se construit par absorption et, de ce fait, il transforme tout et se transforme continuellement ». Les espaces périurbains ne sont donc ni figés, ni dépassés, mais en devenir permanent.

Cependant des dimensions constitutives des espaces périurbains sont décelables et font consensus parmi les spécialistes telles l'augmentation démographique, les transformations des bâtiments et leur multiplication, la transposition aux villages des modes de vie imprégnés de la ville et la dilation des échelles de vie des habitants périurbains mobiles. Par ailleurs, il est possible d'assurer que la périurbanisation est bien une forme particulière d'urbanisation et, de ce fait, comme l'affirmait très tôt Langumier (1982) que « ce type d'espace [périurbanisé] est partie intégrante de la ville (...) ou plutôt de l'agglomération », ce qui est repris plus récemment par Marc Wiel (2002) lorsqu'il pointe

⁴⁵ Ce point est développé en détail voir supra chapitre 2.

l'existence d'une « ville périurbaine » en considérant les espaces périurbains comme un morceau de ville, comme partie prenante de « l'agencement urbain » nouveau qui serait la marque d'une certaine façon contemporaine et occidentale de vivre ensemble ; de même Marie-Christine Jaillet (2004) affirme nettement que les espaces périurbains appartiennent bien à « la ville contemporaine ».

Que l'appréciation provienne de géographes qui vont s'attacher à la nature de l'espace, d'urbanistes ou d'aménageurs qui vont plutôt s'intéresser aux modes d'organisation des espaces où s'entremêlent activités et acteurs, ou bien de sociologues orientant le regard vers les modes de vie des hommes dans ces espaces, force est de constater que l'opposition quelque peu figée entre urbain et rural n'est plus de mise lorsque la dimension périurbaine de certains espaces est reconnue. Il devient nécessaire de penser et d'accepter le périurbain comme un objet singulier que P. Cadène (1990, p. 237) nommait fort opportunément « une sorte d'entre-deux ».

En étudiant sous l'angle sociologique les modes de vie dans différents espaces, Rémy et Voyé (1992) aboutissaient à de conclusions concordantes. Ils précisaient ainsi que les différences dans les façons de vivre dans un village ou en ville s'estompaient, du fait que les nouveaux habitants périurbains pouvaient pratiquer un mode de vie proche de celui vécu en ville puisque « l'intégration de la mobilité dans la vie quotidienne » (p. 151) le leur permettait.

Plus récemment Martine Berger (2002, p.14) nous aidait à comprendre la nature hybride et spécifique des espaces périurbains, car ceux-ci constituent « une auréole de métamorphisme, un espace de transition entre ville et campagne ».

Ainsi que les espaces périurbains soient analysés dans leur morphogenèse par des géographes ou par les sociologues selon les pratiques de leurs habitants, force est de reconnaître que ces lieux, qui ne relèvent purement ni de la ville ni de campagne, empruntent à chacun des modèles urbain ou rural pour, *in fine*, se construire comme une alternative particulière voire originale à ceux-ci.

Nous venons de démontrer que certains termes ont posé des difficultés et n'ont pas toujours emporté une adhésion pleine et entière des membres d'une même communauté scientifique. Il n'en va pas totalement de même pour le concept de mobilité. Un accord semble se dégager pour accepter la définition courante de mobilité, c'est-à-dire une « facilité à se mouvoir, à être mis en mouvement, à changer, à se déplacer »⁴⁶. Telle qu'énoncée cette définition peut être qualifiée de minimale, mais

⁴⁶ Petit Larousse illustré 2000.

c'est peut-être justement pour cela qu'elle ne pose pas trop de problème et est employée facilement tout en étant assortie le plus souvent d'un adjectif qui la précise.

Une rapide recherche bibliographique sur le terme de mobilité, révélera que celui-ci est approprié par de nombreux champs des sciences sociales et que dès lors l'acception première du terme est très, peut-être trop générale. Il paraît donc opportun de mentionner que la mobilité sera ici appréhendée sous l'angle sociologique, géographique et aussi parfois de celui des transports, ainsi du fait des points de vue variés portés sur la mobilité, affiner la définition de ce concept n'est pas sans intérêt.

Sans entrer dans les détails des valeurs attribuées à la mobilité⁴⁷, que celle-ci soit perçue comme positive et recherchée ou au contraire inquiétante et subie, il ne semble pas inutile de rappeler succinctement que le jugement de valeur connotant la mobilité a évolué alors que la société se modernisait. Déjà pour une catégorie d'individus, les femmes, Jacqueline Coutras (1996, p. 13) rappelait que « se déplacer est devenu, dans notre monde moderne, le signe tangible d'une vie dynamique, efficace » par opposition sans doute à un immobilisme pensé comme passif voire invalidant. Cette remarque laisse également entendre que se déplacer n'a pas toujours été aussi bien considéré. Ensuite, et plus récemment, Mathis Stock (2006) a étendu et généralisé le propos en l'appliquant à l'ensemble des individus des « sociétés humaines relativement plus développées ». En s'appuyant sur un argumentaire développé par Jean Rémy, Mathis Stock en vient à affirmer que « la mobilité spatiale est devenue une norme sociale positive ».

Enfin Sheller et Urry (2006) insistent bien sur le fait que la mobilité a changé, selon eux depuis les années 1970. C'est pourquoi ils proposent de considérer l'existence d'un nouveau paradigme des mobilités qui serait fondé notamment sur l'accroissement des mobilités en tout genre et la dépendance envers des machines (c'est-à-dire des moyens techniques) de plus en plus nombreuses. Ils soulignent également que ces nouveaux « systèmes de mobilités »⁴⁸ sont plus compliqués, complexes et interdépendants, en fin de compte plus vulnérables que les précédents.

Pour finir, ces positions reflètent une façon de penser très contemporaine, ce que certains qualifient de postmodernisme ou postmodernité, et qui marque une rupture franche avec les temps

⁴⁷ Pour cela nous renvoyons notamment aux travaux de Tarrus (1989).

⁴⁸ « mobility systems » dans le texte original, p. 221 et suivantes.

antérieurs⁴⁹. Comme le rappelle Robert Castel (2003) ce fut longtemps celui qui bougeait beaucoup voire trop, qui se déplaçait facilement, en un mot le vagabond qui faisait peur et était perçu négativement par la société. Bien que ces façons d'être et de penser soient globalement révolues, il n'est pas interdit de faire un parallèle entre le vagabond d'antan et la figure contemporaine du migrant telle que l'a décrite Alain Tarrus (1993) car l'un comme l'autre interrogent notre rapport au lieu et à la ville en particulier⁵⁰.

1.3) Les mobilités « a-cinétiques ».

Si être mobile est une capacité à passer d'un état ou d'un lieu à un autre, la mobilité ne s'exerce pas, ne se développe pas toujours dans un espace physique concret. Nous entendons par là que certaines dimensions que revêt la mobilité n'impliquent pas toujours de déplacement matériel ni de mouvement des corps, c'est pourquoi nous proposons de qualifier ce type de mobilité d'a-cinétique.

Dans une période déjà ancienne mais avec une perspective toujours contemporaine d'étude de la mobilité des individus, les premiers chercheurs à s'être interrogés sur ce phénomène furent les représentants de ce qu'il est convenu d'appeler l'école de Chicago⁵¹. Ces praticiens promoteurs de l'écologie urbaine, ont porté un regard particulier sur la ville y voyant une sorte de laboratoire social, ils ont ainsi posé la mobilité comme consubstantielle de la vie urbaine⁵².

Un point majeur à retenir de ces travaux est l'accord sur le fait que, comme l'affirme Ernest W. Burgess dans un article de 1925, « la mobilité, c'est évident, implique changement, expérience nouvelle » (p.139). La mobilité serait donc une capacité permettant d'accéder à de nouvelles pratiques de la société et/ou de l'espace, mais dans ces écrits, il n'est pas spécifié si la mobilité recouvre un mouvement physique ou non. Un apport nouveau bien qu'encore insuffisamment précis est effectué par Robert E. Park en 1926. Selon cet auteur, « la mobilité mesure le changement

⁴⁹ Genestier (2004) s'appuyant sur des auteurs incontestés tels Gauchet, Giddens ou Beck, a montré en quoi il s'agissait bien d'un changement de paradigme scientifique qui marque une véritable rupture dans la pensée et pouvait se situer autour des années 1975-1980.

⁵⁰ La littérature est riche de description du stéréotype de l'errant, voir par exemple Jack Kerouac *On the Road* (1957). Celui-ci est bien différent du migrant économique maghrébin arrivant en France dans les années 1960/70 dont Tarrus a pu étudier le parcours.

⁵¹ Les textes essentiels sont présentés et traduits en français dans Grafmeyer et Joseph (1979) toutes les citations suivantes en sont extraites.

⁵² Ce que réaffirme plus récemment Wiel (1999-a).

social » et celui-ci « entraîne toujours un changement de position dans l'espace » (p. 202). L'imprécision subsiste dans l'absence de clarification de l'espace dont il est question. En effet, il pourrait fort bien s'agir d'un espace géographique, tout comme la figure littéraire du villageois qui « monte » à la ville change de lieu de vie en effectuant un déplacement physique, mais ce pourrait également être un espace symbolique tel celui duquel s'extrait le paysan en devenant employé de bureau en ville par exemple passant alors de la ruralité à l'urbanité.

1.3.1) La mobilité sociale.

Lorsque dans sa vie professionnelle un individu change de catégorie d'emploi et que par une promotion il progresse, passant par exemple d'un poste de technicien supérieur à celui d'ingénieur, il est bien évident qu'il s'agit là d'une forme de mobilité. Celle-ci ne comporte pour autant pas toujours de déplacement géographique. Chacun pourrait avancer des exemples de sa connaissance de ce type de parcours, il ne semble donc pas utile de s'y attarder. Toutefois, une des conséquences de ce genre de changement professionnel est un certain mouvement, ici d'ascension⁵³ dans un espace symbolique que Pierre Bourdieu (1979) qualifie d'« espace social ».

Les études le plus variées reposant sur des méthodes quantitatives comme celles déployées par l'INSEE ou au contraire plus tournées vers la compréhension des comportements et des individus (notamment Pinson et Thomann 2001, ADEF 2001-b) ont montré qu'une des tendances fortes et partagées est la recherche d'un certain « entre-soi ». Tout se passe comme si les individus préféreraient se regrouper de façon homogène avec ceux qu'ils reconnaissent et admettent comme des « comme soi » et non pas pratiquer une quelconque forme de mixité. C'est aussi ce que reprend Jean Rémy (2004) lorsqu'il évoque un processus « d'agrégation sélective » auquel se livrent les individus lorsqu'ils ont tendance à rechercher un voisinage paisible correspondant à leur aspirations. Il est alors clair que cette tendance à l'évitement d'individus et de lieux jugés non valorisants voire défavorables ne peut qu'avoir des répercussions fortes sur la mobilité résidentielle et spatiale des individus.

En suivant Pierre Bourdieu (1993, p.259) qui affirme que « rien n'est plus intolérable que la proximité physique (vécue comme une promiscuité) de gens socialement éloignés », il faudra admettre qu'une expérience de mobilité ascendante dans l'espace social peut avoir des incidences sur la mobilité résidentielle qui est le plus souvent facilitée par des possibilités financières accrues. Dès lors la mobilité sociale provoquera un déplacement physique.

⁵³ Rappelons que l'évolution dans l'espace social peut aussi prendre l'aspect d'une descension et entraîner pour l'individu des changements comparables, bien que souvent opposés, à ceux d'une ascension.

À l'opposé Jean Rémy (2004) met au contraire en avant que si le logement est devenu la demeure, c'est-à-dire un espace approprié et un point de centration de l'individu, alors un changement d'emploi qui impliquerait une nouvelle localisation géographique professionnelle et concrétiserait une mobilité sociale n'entraînera pas forcément de changement résidentiel. Dans ce cas, si la mobilité dans « l'espace social » n'est pas accompagnée d'un changement de résidence alors que les modes de vie sont maintenus, celle-ci aurait pour conséquence d'amener l'individu à se déplacer régulièrement. Dès lors il paraît nécessaire de connaître quelque peu cette mobilité sociale mais plutôt de façon incidente, c'est pourquoi elle ne sera pas objet d'étude en tant que tel dans notre travail.

Par ailleurs, la réflexion de Jean Rémy peut souffrir une critique, ainsi, le comportement décrit ne correspondra toutefois à une réalité que si, et seulement si, l'individu mais plus encore la famille a opéré un investissement puissant, que si le logement englobé dans son environnement est chargé d'affects et de symboliques. Or, il est intuitivement perceptible que tous les types d'habitat⁵⁴ ne sont pas éligibles au rang de logement tel que le définissent Ségaut, Bonvalet et Brun (1998), *a fortiori* moins encore au statut de demeure. De plus, il est possible de tempérer cette prise de position en fonction des façons d'être propres à chaque culture, cette remarque ne paraissant pas être valable en tous lieux.

L'intérêt des travaux mettant en rapport mobilité spatiale et mobilité sociale est certain, c'est pourquoi la mobilité sociale figurera parfois en toile de fond et sera envisagée dans ce travail, car celle-ci peut être une cause plus ou moins directe de celle-là.

1.3.2) La mobilité résidentielle.

En 1921 Roderick Mac Kenzie analysait la mobilité d'une population selon trois échelles spatiales concentriques allant du plus vaste territoire au plus restreint, ainsi « le changement de résidence [peut s'effectuer] d'une agglomération à une autre (...) d'un quartier à un autre à l'intérieur d'une même agglomération [ou bien prendre l'aspect de] la mobilité sans changement de résidence »⁵⁵. En conséquence, bien qu'énoncé de façon implicite, il fallait comprendre que c'est par le changement de résidence que la mobilité s'exerce. Cette façon d'envisager la mobilité sous le seul angle du déménagement est trop restrictive mais correspond par contre à un des aspects de la mobilité qu'il

⁵⁴ Pensons particulièrement au collectif du parc social.

⁵⁵ In Grafmeyer et Joseph (1979) p. 220.

convient maintenant de discuter. Car, quant à notre objet de recherche, il semble certain que, toutes choses égales par ailleurs, la mobilité résidentielle d'un individu ou d'une famille aura des effets profonds sur les déplacements ordinaires effectués.

Convenons donc de reconnaître que la mobilité résidentielle lorsqu'elle produit un déplacement physique se traduisant par un déménagement d'un type de logement (appartement ou maison) vers un autre, possède une dimension spatiale en ce qu'elle modifie la position que l'individu occupait dans l'espace. Cependant dans la mesure où cette mobilité est plutôt exceptionnelle à tout le moins peu fréquente voire rare dans la vie ordinaire de tout un chacun⁵⁶, le déplacement n'est pas ce qui la caractérisera le mieux. Pour autant, la connaissance de cette mobilité résidentielle paraît utile à notre travail centré sur les déplacements puisqu'elle est souvent génératrice de va-et-vient entre résidence nouvelle et lieu d'emploi inchangé par exemple.

En s'interrogeant quant aux incidences de la mobilité résidentielle sur les déplacements ordinaires des périurbains, surgit un embarras, le type d'acteur qui décide des choix à effectuer n'est pas le même que celui qui en supportera les conséquences.

En effet, Catherine Rhein (1991, p. 66) affirme clairement que « les choix en matière d'habitat et de mobilité résidentielle sont pris par les ménages, bien plus que par les individus ». C'est donc le ménage et plus particulièrement le couple qui décidera du changement, mais c'est chaque membre de la famille qui verra son quotidien affecté. De la même manière, il est certain que dans le cas d'une famille les enfants ne sont traditionnellement pas associés à la prise de la décision. Est-ce à dire que cette situation de déséquilibre apparent devra se résoudre individuellement ? Nous ne le pensons pas, il est au contraire plus plausible⁵⁷ que la gestion et l'organisation de la mobilité personnelle résultera de transactions opérées par et entre tous les membres du ménage, de la famille le cas échéant.

⁵⁶ Cette remarque générale ne vaut bien sûr pas pour tous mais pour beaucoup d'entre nous cependant. N'oublions pas malgré tout que l'exercice de certaines professions astreint statutairement ses représentants à une mobilité géographique régulière tels les membres du corps de l'administration préfectorale par exemple, pour ceux-ci les déménagements, matérialisation de la mobilité résidentielle, sont fréquents mais aussi banalisés.

⁵⁷ Cette hypothèse a fort heureusement été corroborée par les entretiens de terrain réalisés, voir supra deuxième partie.

1.4) La mobilité spatiale.

Sans vouloir ressasser des points quasi unanimement admis, il est bien évident que les regroupements humains en un lieu aggloméré appelé la ville, ont, entre autres, toujours eu pour objectif de concentrer les possibilités d'action de l'homme en lui permettant de réduire les coûts de transaction nécessaires pour ce faire. Comme le rappelle Marc Wiel (1999-a, p. 65) « la ville est par elle-même une façon de maximiser les échanges pour le moindre investissement de mobilité ». Si tel est le cas, pourquoi la mobilité concrétisée par un déplacement physique est-elle communément et actuellement vécue tantôt comme une nécessité tantôt comme un besoin ?

Une remarque de Salvador Juan (1995, p. 215) assez sévère mais à laquelle nous adhérons tout à fait nous incite à chercher des éléments de réponse du côté de l'évolution récente et de l'appauvrissement fonctionnel des espaces de la ville ainsi « à mesure que la diversité fonctionnelle des quartiers s'amenuise, le *cadre de vie* s'uniformise et les acteurs doivent compenser, par un nombre croissant de déplacements et donc de temps, les défauts de l'espace ». Soit, l'environnement urbain contemporain serait donc trop spécialisé et de ce fait obligerait les habitants à se déplacer pour pouvoir accéder à une forme de variété et de richesse dans leurs programmes d'activités.

Considérant dès lors que se déplacer est devenu une capacité primordiale dans la vie quotidienne des individus, il convient de s'interroger sur la nature même de cette fonction.

Selon un postulat fréquent en économie, un bien ou une capacité peut être considéré comme une ressource mobilisable pour réaliser une action complexe, pour atteindre un objectif. Cette proposition appliquée à la mobilité paraît un peu abrupte voire inadéquate, et n'est ainsi pas partagée par tous. Olivier Crevoisier⁵⁸ par exemple propose de considérer la mobilité non pas comme une ressource en tant que telle mais plutôt comme une manière d'accéder aux ressources. Il est intéressant de rapprocher cette vision de la mobilité de celle de Jean Rémy (2004, p. 14) pour qui « dans une culture de la mobilité, il s'agit moins d'optimiser des coûts que de gérer des avantages, en voyant les déplacements comme générateurs d'utilité. Les déplacements permettent de bénéficier d'opportunités qui méritent quelques efforts et donc des suppléments de coûts en termes de transport ». Ici l'économiste et le sociologue se retrouvent et insistent sur le fait que la mobilité n'est pas un bien ou une capacité à rechercher en soi-même comme pourraient l'être la richesse ou la sociabilité, mais plutôt comme un facteur facilitant, un composant à mettre au service

⁵⁸ In Vodoz, Pfister Giauque et Jemelin (2004)

d'une réalisation supérieure. Enfin, cette proposition est à rapprocher de celle de l'urbaniste Marc Wiel (2002, p.44) lorsqu'il nous suggère de considérer « la mobilité non comme un besoin de l'individu mais comme un investissement pour la réalisation de l'activité qu'elle permet et conditionne ». Osons alors conclure que la mobilité n'est pas un bien supérieur, mais un agent nécessaire voire stratégique (Orfeuill, 1996-a) à la réalisation et au fonctionnement d'un système complexe de relations inter-personnelles et matérielles.

Un dernier point paradoxal reste à mentionner, il est soulevé par J-S. Bordreuil (2000, p. 173) lorsqu'il affirme que « se déplacer en ville est rien moins qu'une activité solitaire. Cela revient à frayer sa route dans un environnement peuplé tout en ménageant aux voisins de circonstance l'espace légitime de leurs courses ». Se déplacer est bien une capacité personnelle propre à l'individu, cependant cette activité à défaut d'être collective est souvent pratiquée parmi une foule d'individus car il est rare en ville d'être seul à marcher dans une rue ou à emprunter le métro, il s'agit dans ce cas d'une action individuelle pratiquée en commun. Ainsi, cette activité ordinaire réalisée dans un environnement construit et habité demeurerait une activité solitaire. Nonobstant la pertinence et la finesse de cette conclusion, la réflexion sur la nature de l'activité de déplacement serait incomplète si n'était faite l'objection suivante : lorsque le déplacement est réalisé intentionnellement par plusieurs personnes ensemble dans un même moyen de transport comme une famille dans sa voiture ou bien un groupe d'individus dans un taxi collectif, alors se déplacer n'est plus une activité solitaire mais revêt plutôt une dimension si ce n'est sociale du moins de sociabilité.

Selon l'angle d'analyse choisi la mobilité sera, par exemple, caractérisée par l'origine et la destination du déplacement, son motif, le mode de transport employé ou encore sa durée et sa fréquence. Comme le rappellent certains auteurs (Andan, Faivre d'Arcier et Raux, 1994) cette optique est celle du spécialiste des transports pour lequel la compréhension et l'analyse de la mobilité n'est rien de très éloigné de la gestion de flux. Cette vision trop réductrice est maintenant dépassée, de nombreux auteurs s'accordent sur la nécessité de la prise en compte de l'individu acteur de son déplacement, ce que résume définitivement Rémy (2004, p. 22) lorsqu'il stipule qu'« on ne peut comprendre la mobilité en ramenant tout à une analyse de flux sans comprendre les motivations sous-jacentes ».

1.4.1) Une typologie des formes de mobilité spatiale.

Les travaux d'Alain Tarrus (1993, 1994) portant sur les migrants et leurs territoires de parcours qualifiés de territoires circulatoires, mais aussi sur la fixation du migrant en ville et donc sur sa

participation à la construction sociale de celle-ci, peuvent éclairer d'un jour nouveau la classification des formes de la mobilité.

Ces conclusions issues de recherches originales ont fait apparaître trois niveaux de pratique de « l'acte de mobilité ». Chacun de ces niveaux combinant des temporalités spécifiques et des échelles spatiales de plus en plus vastes, peut être repris pour permettre de définir les formes de la mobilité plus ou moins ordinaire.

Selon Tarrus (1993, p. 51) le premier rapport à l'espace et au temps de la mobilité est celui alliant « lieux de voisinage intra-urbain » et « rythmes sociaux de quotidienneté », celui-ci correspond aux déplacements quotidiens. En extrapolant quelque peu il apparaît assez clairement que cette analyse est applicable aussi aux sédentaires urbains ou périurbains. Cependant il conviendrait peut-être pour faciliter l'usage de cette proposition, de ne pas être trop pointilleux sur l'aspect quotidien et de comprendre plutôt celle-ci comme une mobilité fréquente et régulière qui malgré tout, peut ne pas s'exercer chaque jour.

Le second rapport mêle pour le migrant⁵⁹ spécifiquement « l'étendue des zones d'accueil » à « l'histoire d'une vie » et exprime donc en termes de projets une trajectoire individuelle parfois familiale. Autrement dit Tarrus définit là une forme de mobilité résidentielle que nous préférons cependant envisager comme différente des mobilités spatiales ordinaires.

Enfin le troisième rapport associe « les longs itinéraires (...) des grandes migrations [à] la succession des générations ». Dans la mesure où les échelles spatiales et temporelles auxquelles se réfèrent cette forme de mobilité dépassent celle de la vie d'un homme, il n'apparaît pas évident de transposer cette vision et de l'appliquer à notre objet d'étude.

En définitive, il semble intéressant de rapprocher les travaux de Tarrus d'une notation plus récente de Bordreuil (2000, p. 179) pour qui aussi « la circulation, autant que la sédentarité, fabriquerait du territoire ». Nous ne nous engagerons cependant pas dans cette discussion sur la notion de territoire tant elle n'est pas simple à trancher comme l'attestent les nombreux écrits de géographes sur ce sujet (voir par exemple les travaux de Di Méo et notamment la contribution in Lévy et Lussault, 2000).

⁵⁹ Mais le nouvel arrivant que Letniowska-Swiat (2002) appelle « le périurbanisant », celui qui par exemple quitte la ville centre pour aller s'établir dans les espaces périurbains ne peut-il pas être considéré comme un migrant d'un genre particulier ?

Quoiqu'il en soit et en introduisant une dimension spatiale concrète, la mobilité s'exprime toujours relativement à un territoire ce que confirment hormis les géographes, des scientifiques⁶⁰ d'horizons disciplinaires variés. Ceci signifie paradoxalement que la mobilité est toujours envisagée par rapport à un lieu, que ce n'est jamais une capacité totalement abstraite, mais qu'au contraire elle ne peut fonctionner que dans un espace tangible.

1.4.2) La mobilité ordinaire.

Des déplacements qui relevaient il y a quelques temps de formes de mobilité exceptionnelle tendent de plus en plus à se banaliser pour devenir ordinaires, il en va ainsi des déplacements liés aux loisirs ou au tourisme. C'est sans aucun doute ce qu'il faut comprendre lorsque Rémy Knafou⁶¹ (2000) souligne que ce genre de déplacements, plus ou moins liés au temps libre, relève du « système général des mobilités ». De plus, il convient de rajouter que compte tenu des changements dans l'organisation du travail avec notamment la flexibilité, les rythmes de la vie quotidienne et les programmes d'activités sont moins standardisés et donc plus ouverts à des formes moins routinières de mobilité.

Il en va de même pour G. Cazes (1998, p. 15) qui s'intéressant au tourisme urbain, assimile les déplacements ainsi générés à des « phénomènes de mobilité éphémère » mais les considère également comme partie prenante de la mobilité actuelle. De fait, bien que ces déplacements ne relèvent pas à proprement parler de la mobilité quotidienne notamment du fait de leur fréquence plus occasionnelle, ils s'apparentent de plus en plus à une mobilité ordinaire.

Comment alors préciser ce que peut être la mobilité quotidienne par rapport à la mobilité ordinaire ? Fort logiquement un élément de réponse est compris dans l'expression elle-même, la mobilité quotidienne devrait s'incarner en des déplacements qui se produisent chaque jour⁶² alors que la mobilité ordinaire ne se pratiquerait de fait pas si assidûment, mais plutôt de façon banale. De manière plus formalisée certains auteurs (Andan, Faivre d'Arcier et Raux, 1994 ou Boulahbal, 2000) emploient cette expression pour qualifier l'ensemble des déplacements qu'un individu effectue couramment, de façon plus ou moins standardisée et dans des territoires familiers. Cette

⁶⁰ Voir par exemple Sheller & Urry (2006, p. 210) « mobility is always located and materialized, and occurs through mobilisations of locality and rearrangements of the materiality of places ».

⁶¹ In Bonnet, Desjeux (2000).

⁶² L'exemple même de ce type de déplacement est celui qui rallie domicile et lieu de travail, également appelé navette. C'est en effet pour un actif occupé le déplacement le plus quotidien et familial qui soit.

définition est tempérée par Orfeuil (1996-a) qui rappelle que la mobilité quotidienne s'est quelque peu transformée dans le courant des années 1990 à cause notamment des changements dans l'organisation du travail. Dès lors celle-ci ne doit plus seulement être considérée comme « une pratique répétitive, de masse » car les rythmes de déplacement eux-mêmes conditionnés par une multiplicité de facteurs, s'individualisent peu à peu, la mobilité quotidienne recouvrerait donc des pratiques de plus en plus variées et variables.

Enfin, il convient de mentionner que contrairement au bon sens, la mobilité notamment quotidienne n'est pas la capacité du monde la mieux partagée. Plus précisément Salvador Juan (1997) ou Jean Rémy (2004) insistent sur son inégale distribution, il apparaîtrait ainsi que certains individus ne disposent pas ou très peu des compétences permettant la mobilité et ceci de quelque nature qu'elles soient. Du coup les individus vivant centrés « sur des territoires de repli plus ou moins introvertis » (Rémy, 2004, p. 24) ne peuvent pas participer pleinement à la conduite de la société actuelle et ainsi, les disparités d'accès à la mobilité deviendraient source de discriminations sociales renouvelées (Ascher in Lassave et Haumont, 2001). Ces remarques provenant de sociologues appuient totalement l'hypothèse d'Orfeuil (1996-a, p. 188) pour qui « l'aptitude au mouvement devient une capacité stratégique » dans la vie du commun.

La réflexion est donc centrée sur la mobilité spatiale. Il semble alors inévitable de s'interroger sur les conséquences que celle-ci peut avoir sur les conditions de vie des individus. Il serait par exemple possible et légitime d'étudier les incidences monétaires de la mobilité sur les choix et niveau de vie des habitants, mais nous laisserons cette perspective aux économistes. Pourquoi ne pas non plus s'intéresser à la sociabilité très probablement affectée par la multiplicité des lieux de vie et les déplacements y afférents ? Ce travail incomberait plus logiquement à un sociologue. Nous proposons plutôt d'adopter une vision plus orientée vers l'aménagement en questionnant l'organisation des déplacements et certains des risques qu'ils engendrent pour l'individu mobile.

1.5) La sécurité corollaire de la mobilité.

La définition courante de la sécurité⁶³ est celle d'une « situation dans laquelle quelqu'un, quelque chose n'est exposé à aucun danger, à aucun risque d'agression physique, d'accident, de vol, de détérioration », il s'agit donc d'un état tendant à maintenir des personnes ou des objets hors de portée de toute atteinte à leur intégrité. Dans le contexte plus précis de l'activité humaine exercée

⁶³ Voir le dictionnaire Petit Larousse illustré 2000.

par exemple dans une organisation comme une entreprise privée, la sécurité est celle des personnes, des biens et des informations. La catégorie « quelque chose » citée par le dictionnaire est alors éclaircie et scindée en deux sous-ensembles, celui des objets matériels comme les bâtiments ou les machines, et celui des données immatérielles comme les ensembles de règles de conduite ou encore des informations ponctuelles à validité voire pertinence parfois limitées dans le temps et l'espace. Ces brefs rappels d'ordre général ont pour objectif de clarifier ce qui sera compris comme la sécurité en lien à la mobilité.

Posons maintenant⁶⁴ comme admis que se mouvoir est une action de l'individu ayant pour conséquence un déplacement matériel de soi-même, ce déplacement pouvant s'exercer soit immédiatement et de façon autonome grâce à ses capacités physiques intrinsèques (telle la marche ou la course) soit grâce à un objet technique, moyen indépendant du corps, comme un fauteuil roulant, un vélo ou une automobile par exemple.

Dès lors la sécurité des déplacements sera principalement étudiée quant à la dimension personnelle de la sécurité de l'individu et moins relativement à celle des biens qui permettent la mobilité. Il faut comprendre par là que ce n'est pas la sécurité de l'objet mobile⁶⁵ qui sera au cœur de nos préoccupations mais bien celles des personnes qui se déplacent à l'intérieur de ce qu'il est convenu d'appeler un système complexe homme-véhicule-environnement.

De même, puisque ce sont essentiellement les déplacements en automobile que nous étudierons⁶⁶, la sécurité de l'utilisateur des transports en commun qui peut s'exposer lors de son trajet à toutes sortes de déboires allant des incivilités mineures aux agressions physiques violentes, ne sera pas non plus considérée en tant que telle. Cependant celle-ci sera prise en compte quand, de façon indirecte, par la volonté de ne pas vouloir s'exposer à de tels aléas, elle aura une incidence sur les choix de déplacements de l'individu. Enfin dans la mesure où les informations⁶⁷ ne sont pas, pour l'activité

⁶⁴ Les sections précédentes de ce chapitre ont, souhaitons le, permis d'envisager les acceptions les plus variées du terme de mobilité, mais nous abandonnerons maintenant celles qui ne comportent pas directement de dimension spatiale.

⁶⁵ Pour illustrer le propos : il ne s'agit pas d'étudier la sécurité de la voiture elle-même contre le vol ou les dégradations ni même ce qu'elle offre comme moyens internes de protection du conducteur avec différents systèmes mécaniques ou électroniques tel celui du freinage assisté par exemple.

⁶⁶ Nous expliquerons en détail pourquoi dans la deuxième partie.

⁶⁷ Au contraire, les règles de conduite doivent être communes, et à défaut de susciter l'adhésion positive du plus grand nombre, il faut que celles-ci soient connues et respectées de tous les acteurs pour permettre le bon déroulement de l'activité.

de déplacement, des données stratégiques à protéger contre quelque agression que se soit, il ne sera pas non plus question de la sécurité des informations dans les développements qui suivront.

Ainsi, la sécurité des déplacements sur laquelle porte notre travail est bien à comprendre au sens de la sécurité routière dans l'action de mobilité. Ceci posé, tout n'est pas réglé car certains auteurs tel Dominique Fleury (1998-a) ont insisté sur un point délicat, savoir qu'il est plus aisé de définir l'insécurité routière à partir d'un accident compris comme la matérialisation d'un dysfonctionnement du système, que la sécurité elle-même. Pour dérangeantes que soient ces affirmations, il paraîtrait vain et inopportun de prétendre les réfuter tant elles s'imposent ne serait-ce que par leur bon sens, de ce fait il convient d'accepter que la notion de sécurité des déplacements est une notion un peu floue dans laquelle se mêlent des faits tangibles (par exemple la non survenue d'accident) et des perceptions psychologiques (comme celle de confort ou de qualité de circulation).

L'éclairage qui va maintenant être apporté sur la sécurité des déplacements relève d'un aspect plus macro que microscopique. En effet, il nous semble judicieux de s'intéresser d'abord aux acteurs politiques et aux actions publiques menées pour améliorer la sécurité routière, pour ensuite appréhender les actions individuelles telles qu'exprimées par les usagers de la route et s'interroger sur une sensibilité des pratiques à des facteurs généraux.

1.5.1) Le point de vue politique et institutionnel.

S'il est peu contestable que, d'un point de vue macro-sociologique, les actions de chacun peuvent être, sont même, influencées par les politiques publiques, alors il n'est pas anodin de se demander si la sécurité routière est actuellement une valeur portée par ces politiques publiques françaises⁶⁸.

Tout citoyen et conducteur informé par quelque moyen de communication que ce soit, ne peut que constater que, depuis quelques temps, plus précisément depuis le milieu de l'année 2002⁶⁹, la question de la sécurité routière a pris une grande place dans les discours et préoccupations publics. Pour autant s'agit-il là de l'émergence d'un consensus autour d'une valeur forte ?

Il n'est pas impossible de le penser compte-tenu notamment de deux faits majeurs. D'une part certains auteurs dont Hélène Reigner (2000) ont expliqué qu'avant ces temps récents, la thématique de la sécurité routière n'apparaissait pas prioritaire dans les objectifs de politiques publiques à

⁶⁸ Pour un point de vue historique sur les aspects normatifs nous renvoyons le lecteur à Fleury (1998-a, p.40 et s.) qui reprend les interventions de l'État depuis le lendemain de la seconde guerre mondiale jusqu'à la fin des années 1990.

⁶⁹ nous reviendrons sur ce moment et expliquerons cette date dans les développements qui vont suivre.

l'inverse de thèmes néo-hygiénistes ou environnementalistes portés par des slogans relatifs au développement durable ou à la qualité urbaine par exemple. D'autre part, dans un contexte politique et social général plus volontiers tourné vers la sécurité globale du territoire et des citoyens, les préoccupations relatives à la sécurité des déplacements peuvent trouver une place plus forte que par le passé. Dans un ordre d'idée similaire, il a déjà été constaté par de nombreux auteurs (dont Fabiani et Theys, 1987 ou Castel, 2003) une certaine montée d'une préoccupation globale vis-à-vis de l'ensemble des risques susceptibles d'affecter les populations. Dès lors cette nouvelle problématique du risque insiste sur les conséquences incontrôlées du développement des sciences et des technologies, il n'est alors pas aventureux de considérer l'insécurité routière comme un des ces risques.

De ce fait, il ne semble pas trop hasardeux ni erroné de considérer la sécurité routière comme une valeur qui s'affirme et devrait durablement s'installer dans l'arsenal des thématiques publiques.

En France traditionnellement la politique de sécurité routière est aux mains de l'État, c'est lui qui détermine les objectifs, fixe les actions à entreprendre et les moyens à mettre en œuvre. Comme le rappelle Jean-Pierre Galland (2002) les collectivités locales françaises n'ont pas de pouvoir autonome quant à la définition de la politique de sécurité routière ce sont bien des instances nationales qui tentent de répondre aux problèmes d'insécurité routière. Sans détenir un quelconque pouvoir juridique que ce soit, les mouvements associatifs peuvent également être acteurs de la politique de sécurité routière. Depuis les années soixante-dix et les premières associations d'utilisateurs des transports se préoccupant de sécurité des réseaux routiers jusqu'aux associations plus spécialisées⁷⁰ tantôt de dimension nationale tantôt issue d'initiative ponctuelle pour répondre à un problème local, force est de constater que ces mouvements associatifs sont de plus en plus porteurs de demandes précises voire parfois de propositions et peuvent être entendus par les services de l'État⁷¹.

Ainsi bien que certains (Reigner 2000) avancent que l'État ne soit plus en mesure de porter seul et d'une façon volontariste quelque politique publique que ce soit et doive composer avec ces

⁷⁰ Citons quelques exemples illustrant la variété de ces associations : la Prévention routière, la Ligue contre la violence routière fondée en 1983, la fondation Anne Cellier apparue en 1987 et dissoute fin 2004, ou La route des jeunes fondée en 1996.

⁷¹ Ainsi la Ligue contre la violence routière a réuni un colloque thématique sous l'égide d'un ministre du gouvernement français en mai 2003. Par ailleurs ces associations peuvent être entendues comme expertes et agir comme des forces de proposition lors de débats et élaboration de loi nouvelle, ce qui fut le cas notamment pour le renforcement de la lutte contre l'alcoolisme au volant, mesure comprise dans la loi n°2003-495 du 12 juin 2003.

éléments locaux au premier rang desquelles les collectivités territoriales, il apparaît que la politique de sécurité routière est encore une politique de type « top-down », c'est-à-dire décidée par les sommets de l'appareil étatique et descendant vers la base pour être appliquée localement. Cependant, si cette situation est encore de mise il convient d'être prudent et de remarquer que compte-tenu des modifications législatives récentes⁷², cette configuration administrativo-politique pourrait fort bien être amenée à évoluer.

Quelles sont donc les instances chargées de la sécurité routière au plus haut niveau de l'organisation administrative de l'État ?

L'acteur de premier plan est bien évidemment le ministère de l'équipement et des transports⁷³ puisque la sécurité routière est nommément dans les champs de compétence politique attribués au ministre chef de cette administration. Sans entrer dans les détails de l'organigramme du ministère il existe des directions centrales opérationnelles⁷⁴ dont les personnels administratifs et/ou techniques supérieurs sont pérennes, à tout le moins peu sensibles aux changements de personnel politique. Dans les faits, c'est sur eux que repose la continuité des politiques et actions favorables à la sécurité routière.

Au début des années 1970⁷⁵, d'autres acteurs publics agissant spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière ont été mis en place, les plus actifs et exposés d'entre eux sont le délégué interministériel à la sécurité routière et le comité.

Le délégué interministériel⁷⁶ est un haut fonctionnaire rattaché directement au premier ministre, il est chargé de traduire et mettre en œuvre les choix politiques du gouvernement. Pour cela il est investi d'une délégation de signature de la part du premier ministre et peut donc prendre des actes administratifs comme des circulaires ce qui lui confère un pouvoir fort. En temps que délégué

⁷² Notamment les lois n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 dite SRU et celle n° 2003-239 du 18 mars 2003 sur la sécurité intérieure.

⁷³ Dont la dénomination à longtemps été METL mais dont l'appellation et le périmètre ont changé à plusieurs reprises durant les cinq dernières années. Ainsi depuis la formation du dernier gouvernement en date (juin 2007) il est inclus dans un grand ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables dont le titre ne porte plus ni l'équipement ni les transports.

⁷⁴ notamment la DSCR et la Direction des routes

⁷⁵ précisément depuis les décrets du 5 juillet 1972 instaurant le CISR, l'ONISR et le CNSR, et celui du 15 mai 1975 qui réforme les structures précédentes et instaure le délégué interministériel à la sécurité routière.

⁷⁶ Dans les temps récents, les titulaires de cette fonction ont été Mme Isabelle Massin de 1998 à 2003, M. Rémy Heitz de 2003 à 2006 et Mme Cécile Petit nommée fin novembre 2006.

interministériel il ne dispose pas en propre de moyens humains mais des conseillers techniques sont mis à disposition par différents ministères. Par contre, puisque dans la pratique il est aussi directeur de la Sécurité et de la Circulation Routière, ce manque en moyens humains est complètement comblé grâce aux personnels de cette direction centrale du ministère.

Enfin le CISR⁷⁷ a quant à lui pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière ainsi que ses mesures générales d'application ; dès lors et théoriquement le METL est conduit à partager ses compétences avec ce comité. Pendant une période récente, en fait depuis la décennie 1990 ce comité a pu se réunir de façon irrégulière⁷⁸ et la primauté politique restait encore attribuée au ministère. Ce relatif équilibre pourrait être remis en cause depuis que, dans la traditionnelle interview télévisée du 14 juillet 2002, le Président de la république a affirmé des choix politiques forts et nouveaux. C'est ainsi qu'il a déclaré vouloir « marquer ce quinquennat par trois grands chantiers mais qui ne sont pas de pierre. C'est d'abord la lutte contre l'insécurité routière »⁷⁹.

Cet intérêt pour l'amélioration de la sécurité routière était déjà sensible depuis quelques temps, ainsi le CISR du 2 avril 1999 avait-il affirmé que « l'objectif [était] de mettre le sujet de l'insécurité routière au cœur du débat sociétal », puis elle avait été déclarée grande cause nationale en l'an 2000. Néanmoins cet affichage politique ne fut que peu suivi d'effet, et les chiffres de l'accidentologie sur les routes françaises n'évoluaient pas favorablement vers la baisse souhaitée du nombre des tués et blessés dans des accidents de la circulation.

Cependant des changements significatifs dans la conduite de cette politique sectorielle sont apparus consécutivement à la déclaration du Président de la république de 2002.

Tout d'abord, le point de départ de l'action gouvernementale fut symboliquement marqué par la tenue le 17 septembre 2002 d'États généraux, dont le public très varié⁸⁰ fut invité à participer activement aux débats. La réflexion menée lors de ceux-ci fut centrée sur des interrogations d'ordre

⁷⁷ Le CISR est présidé par le Président de la république et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière.

⁷⁸ Trois fois en dix ans, soit en 1993, 1997 et 1999.

⁷⁹ Cf www.elysee.fr et pour un dossier complet voir <http://www.elysee.fr/pres/securout/secur.htm>

⁸⁰ Tous les types d'acteurs concernés par la sécurité routière furent représentés, bien évidemment le personnel politique avec des élus et sept ministres, mais hormis d'autres participants qualifiés professionnellement comme ceux des forces de l'ordre, des membres de la société civile ont également pris part aux États généraux, de même que des acteurs du monde économique comme des constructeurs automobiles.

général : comment mieux faire respecter les règles, comment équiper les véhicules pour les rendre plus sûres, comment renforcer la mobilisation des acteurs de la sécurité routière ?

Ce fut ensuite aux CISR de proposer des actions tangibles ayant pour objectif de concrétiser les orientations esquissées par les États généraux. Le rythme des réunions fut alors relancé avec une périodicité bi-annuelle, à chaque fois les comités ont été porteurs d'annonces de mesures pratiques visant à améliorer la sécurité routière. Les décisions⁸¹ prises lors de ces réunions couvrent tout les champs d'actions possibles, allant de la répression à la formation des conducteurs. Il est indéniable comme le confirment chacun à leur niveau divers moyens d'observation⁸² que ces mesures ont eu un impact sur les pratiques individuelles des conducteurs.

Enfin la tenue des Assises départementales de la sécurité routière lors de la semaine de la sécurité routière du 15 au 22 octobre 2003, a permis de prolonger l'action entreprise et surtout de mobiliser des acteurs œuvrant à l'échelon local et non plus seulement national. Portée par le délégué interministériel à la sécurité routière, la volonté affichée de l'État est alors devenue de renforcer « le partenariat avec les acteurs locaux et notamment les collectivités locales, ainsi que la mobilisation des associations et des bénévoles »⁸³.

1.5.2) Les actions pratiques en faveur de la sécurité routière.

Plusieurs services de l'État concourent localement à la sécurité des déplacements des usagers. Tout d'abord il est bien évident que les forces de l'ordre (police et gendarmerie nationales) jouent un rôle particulier en ce qu'elles contribuent au respect des règles du code de la route et le cas échéant sanctionnent les contrevenants. Cependant limiter leur rôle à cet aspect coercitif serait réducteur voire erroné, ainsi nous avons pu constater sur le terrain que certains services contribuent également

⁸¹ Citons deux exemples d'annonces faites dès le CISR du 18 décembre 2002 et suivies d'effets car reprises dans une loi nommément celle n°2003-495 du 12 juin 2003, d'une part le renforcement de la politique de contrôle-sanction avec la mise en place de radars automatisés sur les autoroutes et routes nationales, d'autre part la réforme du permis de conduire dont le but est expressément de réduire la surmortalité des jeunes au volant et qui a abouti à la mise en place du permis probatoire depuis le 1^{er} mars 2004.

⁸² De façon générale et statistique l'enquête « comportement des français au volant : en 5 ans ce qui a changé » réalisée en avril 2004 et commandée par La prévention routière à l'institut Glatard et associés, ou encore de façon plus localisée les résultats des entretiens réalisés pour ce présent travail de recherche.

⁸³ Cf circulaire n°2004-7 du 30 janvier 2004 relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière.

à la connaissance de l'insécurité routière par la rédaction de documents⁸⁴ servant à l'élaboration du DGO.

Les services déconcentrés de l'État dont les DDE sont l'exemple type, ont, ou plus sûrement ont eu un rôle spécifique à jouer. Il n'est pas ici question de faire l'histoire des DDE ni des changements qui y sont intervenus depuis les lois de décentralisation de 1982 ce sujet ayant déjà été pleinement traité (Reigner, 2000), mais rappelons tout de même que jusqu'en 2004⁸⁵ les DDE exerçaient des missions relatives à l'aménagement routier. Il en découlait une compétence et une mission de sécurité routière, celle-ci reste encore de leur ressort. Cependant les DDE sont entrées dans une phase d'incertitude, soit ces compétences et savoir-faire en matière de sécurité routière constitueront à l'avenir le cœur de métier de ces services, soit un glissement s'opérera à leur détriment et comme l'aménagement, la sécurité routière leur échappera. Les DDE ont malgré tout produit de nombreux documents, s'agissant tantôt d'analyse statistiques tantôt de cartographie qui contribuent à la connaissance de l'insécurité routière locale⁸⁶.

Traditionnellement, la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du préfet de chaque département. Pour ce faire le préfet dispose de moyens matériels et humains au premier rang desquels des collaborateurs spécifiques que sont les chefs de projet et coordonnateurs sécurité routière, fonctionnaires situés dans chaque département le plus souvent en préfecture.

Au niveau départemental un document émanant de la préfecture, le DGO, est régulièrement élaboré en collaboration avec les divers acteurs agissant localement pour la sécurité routière⁸⁷. Ce DGO permet de fixer localement mais dans la continuation des choix de l'État, les enjeux et les orientations de la lutte contre l'insécurité routière à mettre en œuvre localement pendant une période de 5 ans. Afin de préciser annuellement les orientations pluriannuelles du DGO, un PDASR est de surcroît élaboré dans les départements à l'initiative du préfet. Tous ces documents permettent d'afficher l'ensemble des volontés et actions publiques menées dans le département en faveur de la

⁸⁴ C'est le cas par exemple de l'escadron départemental de sécurité routière de la gendarmerie de Seine-et-Marne qui élabore un « bilan annuel de la sécurité routière en Seine-et-Marne » où sont synthétisées les principales informations contenues dans les procès-verbaux mais également présentées les actions répressives et préventives globalement menées ainsi que celles prévues pour l'année à venir.

⁸⁵ Des modifications portées par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ont retirées aux DDE leur mission d'aménagement.

⁸⁶ Voir par exemple le « Bilan de la sécurité et de la circulation en 2000 » fait par la DDE 78.

⁸⁷ savoir le Conseil général, les principales communes et groupements de communes.

sécurité routière. Il apparaîtrait cependant que certains PDASR ne s'appliquent pas suffisamment à proposer des projets pratiques et structurés, c'est pourquoi le délégué interministériel à la sécurité routière souhaiterait revivifier ce document et infléchir son contenu.

Dans le même ordre d'idée, il convient de rappeler le programme REAGIR, acronyme qui signifie réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier. Point n'est besoin de trop détailler ce programme commencé en 1982 mais aujourd'hui abandonné. Mentionnons tout de même qu'il consistait à réaliser, sous l'autorité et la responsabilité du préfet, des enquêtes à caractère technique et scientifique sur certains accidents. Un autre volet du programme consistait à mettre en place des animations locales menées par des bénévoles spécialement formés. Le but était donc d'accroître la connaissance des dysfonctionnements pour orienter les actions localement. Il n'est pas déplacé de signaler que les procédures préconisées par ce programme étaient lourdes voire parfois difficiles à mener. De ce fait, dans certains départements peu d'accidents étaient étudiés en une année. quoiqu'il en soit, un apport majeur et probablement durable du programme REAGIR est d'avoir permis de mobiliser localement des intervenants variés afin d'analyser des accidents pour élaborer des diagnostics permettant ensuite d'apporter des corrections aux problèmes de sécurité rencontrés. La continuité des travaux et réflexions engagés repose maintenant sur un nouveau programme de mobilisation lancé en octobre 2004 pour remplacer REAGIR, celui-ci comporte deux facettes l'une nommée ECPA « enquête comprendre pour agir » et l'autre « Agir pour la sécurité routière ».

En ce qui concerne les hommes cette fois et sur le modèle des correspondants sécurité routière désignés dans chaque service déconcentré de l'État, le délégué interministériel souhaiterait que dans les conseils généraux et dans les mairies un référent en sécurité routière soit nommé par les responsables de ces institutions. Ce référent⁸⁸ serait alors une personne ressource et un coordonnateur des actions mises en œuvre par les différents acteurs.

Enfin, pour clore cette revue des initiatives nouvelles prises dans le but de renforcer le partenariat et la concertation entre l'État et les collectivités territoriales, le délégué interministériel a récemment préconisé de mettre en œuvre des contrats d'actions pouvant notamment aboutir à la mise en place d'une maison de la sécurité routière. Ce type de lieu est pensé comme un centre « d'information et

⁸⁸ Si dans l'esprit de cette préconisation toutes les communes ont intérêt à nommer un tel référent, il va sans dire que seules celles disposant de personnels administratif et technique suffisamment nombreux et qualifiés ainsi que de ressources financières conséquentes peuvent envisager la création d'un tel poste. Dans la pratique les communes périurbaines telles que définies au chapitre quatre de cette étude n'ont ni l'ambition, ni l'opportunité de créer seules un tel référent sécurité routière.

d'accueil des citoyens concernés ou intéressés (...) par une question ayant trait à la sécurité routière »⁸⁹, il aurait pour fonction non seulement d'apporter un soutien le plus complet possible aux familles de victimes d'accidents de la route, mais aussi d'être tourné vers toutes les personnes physiques et/ou morales souhaitant œuvrer dans le champ de la sécurité routière.

Quelque soit la mobilité, cette compétence est devenue une composante majeure de la vie quotidienne des individus dans les grandes agglomérations contemporaines. Lorsqu'un habitant souffre pour quelque raison que ce soit de déficit de mobilité, il apparaît que c'est l'ensemble de sa vie qui en pâtit, certains vont alors jusqu'à avancer que pour être pleinement citoyen et participer au monde qui nous entoure, il serait nécessaire d'instaurer un droit à la mobilité. *A contrario*, les individus hyper-mobiles disposeraient d'un avantage relatif, car, à condition bien sûr que cette mobilité soit maîtrisée, ils pourraient exploiter au mieux toutes les possibilités, toutes les aménités urbaines, et de ce fait pourraient devenir des espèces de citoyens de transnationaux. Poussant le raisonnement à l'extrême, la mobilité en deviendrait presque une capacité à rechercher pour elle-même. Nous ne souhaitons pas intervenir dans ce débat qui repose sur des visions du monde si radicales qu'elles en deviennent caricaturales, par contre il est essentiel de garder en mémoire que la mobilité n'est pas neutre, en effet, elle a des incidences sur les personnes qui la supportent et/ou la pratiquent, sur les espaces qu'elle contribue à faire évoluer voire à transformer et elle a toujours un coût⁹⁰.

⁸⁹ Cf circulaire citée en note 83.

⁹⁰ Il faut comprendre que ce coût est individuel aussi bien que collectif et, que si sa dimension monétaire semble la plus évidente voire la plus importante, elle n'est peut-être pas la caractéristique primordiale de la structure complexe de ce coût global de la mobilité.

Chapitre 2

Périurbanisation et automobile, une relation privilégiée ?

*Tu ne le croirais pas peut-être : depuis un mois que je suis ici,
je n'y ai encore vu marcher personne.
Il n'y a point de gens au monde qui tirent mieux parti de leur machine que les Français.
Montesquieu (1721), Lettres persanes, XXIV*

Dans un dossier reprenant les grandes lignes des débats actuels autour de la mobilité et particulièrement de l'automobile, Jean-Pierre Orfeuil relève quelques permanences et notamment que la mobilité est bien à considérer comme un réel « facteur de transformation des territoires » (2001, p. 4). Il pointe le rôle essentiel de l'automobile qui transforme les conditions de déplacement, mais aussi permet l'extension urbaine. Il est vrai que la voiture ou plutôt le support qui lui permet de se mettre en action, la route, (re)dessine les paysages pour contribuer à en créer d'un type nouveau (Dupuy 1995). Ainsi le réseau routier façonne-t-il l'espace, mais dans la continuité de Jean-Marc Offner (1993) nous ne nous risquons pas à parler « d'effets structurants » que les infrastructures routières pourraient avoir sur l'espace. Constatons malgré tout que beaucoup d'études ont révélé que les lieux desservis par des infrastructures routières nouvelles ou améliorées, évoluaient, assez fréquemment même une densification des constructions a pu être observée. Mais ne s'agirait-il pas de la réalisation d'un potentiel subitement mis en lumière, révélé par les réseaux et non pas créé par ceux-ci, voire de la réalisation opportune d'opérations antérieurement projetées ? Quoi qu'il en soit, apparaissent par exemple les alignements commerciaux le long des routes nationales, ces entrées de ville tant décriées, ou encore les zones industrielles ou d'activités économiques implantées tantôt au carrefour de voies de communication principales tantôt à proximité des roades de contournement.

Marcelle Demorgon (1991) a bien mis en évidence qu'à certains types de routes correspondaient certains types de commerce, et que l'évolution des routes nationales semblaient propices à un changement d'affectation des sols. Elle a démontré que plus que créer des activités là où il n'y avait rien, les transformations des infrastructures routières induisent des changements dans les usages possibles de certains terrains, des réaffectations de ceux-ci, l'ancienne activité agricole n'étant par exemple plus praticable, les terrains sont réemployés « ce sont sur ces bandes de terrains devenus vagues que les communes choisissent (...) d'implanter leur zone industrielle » (p.48). Ce qui vient

d'être signalé pour les activités économiques peut aisément s'appliquer aux constructions résidentielles, des lotissements seront alors construits dans la mesure où les réseaux routiers permettront d'accéder facilement aux aménités de la ville et d'être en relation efficace avec de nombreuses ressources perçues comme nécessaires à la vie courante.

Les remarques précédentes permettent de faire l'hypothèse qu'il existe bien une relation entre urbanisation, réseaux et moyens de transport. Il semble d'emblée très probable que ce lien soit de nature plutôt complexe tant il est vrai que la morphologie urbaine ne saurait se résoudre en une simple addition de formes et d'objets.

2.1) Étalement urbain et moyens de transports.

S'interroger sur les conditions de possibilité et de réalisation de la ville étalée⁹¹, peut certes conduire à mettre en avant la question foncière⁹², sans espace disponible pour la construction point de nouveau bâti massivement réalisable. Cependant nous ne tenterons pas une analyse économique-géographique de ce genre, nous souhaitons par contre questionner le rôle des transports dans ce processus.

Cette préoccupation n'est pour autant pas nouvelle, J-M. Offner (1993, p.239) tentait déjà de démonter des prises de positions à ses yeux trop fréquentes et simplistes voire erronées, qui assimilaient les « relations entre transport et organisation socio-économique de l'espace » à des effets d'impact mécanistes. Dans cet article il signalait par ailleurs que de nombreux hommes politiques et scientifiques s'étaient interrogés sur cette relation.

Quant à nos thématiques de recherche, il nous a été possible de constater lors de confrontations avec d'autres chercheurs géographes que la systématisation réductrice d'un lien causal entre automobile et développement périurbain est parfois encore pratiquée. Il semble en l'espèce que les mises en garde d'Offner n'aient pas été entendues. Cet auteur stigmatisait une façon de penser conduisant explicitement aux erreurs de jugement rencontrées. Celle-ci consistait à transférer vers les sciences sociales « le modèle de la causalité linéaire, acceptable en toute première approximation dans les sciences dites exactes, [mais qui] aboutit à une impasse » lorsqu'elle est appliquée à l'analyse d'un système socio-spatial complexe comme peut l'être celui de la ville. La recommandation qui est

⁹¹ pour reprendre le titre du colloque de 2002 de l'Association des professionnels de l'urbanisme de Midi-Pyrénées.

⁹² Voir par exemple Cavailhès J., Wavressky P. (2002) « Les valeurs foncières dans le périurbain » pp.14-17 in *Études foncières*, n° 97.

alors faite est de ne pas isoler tel facteur par exemple « la variable transport » afin d'en faire la principale voir seule explication aux changements rencontrés, mais au contraire de tenir compte du contexte global dans lequel ce « système spatial (...) est capable d'anticipation, de détournement, de tactique et de stratégie » (p. 238).

2.1.1) Les cas anglo-saxons.

L'étalement urbain tel que défini comme « urban sprawl » par Cynthia Ghorra-Gobin (2003) ayant commencé le plus précocement aux États-Unis, c'est d'abord vers cet exemple qu'il convient de se tourner afin de déceler si des relations ont pu exister et le cas échéant lesquelles entre moyens de transports et urbanisation.

Dans sa démonstration partant de l'exemple américain Dominique Fleury (1998-a) expose les changements des modes de déplacement qui au cours du XX^e siècle ont permis le passage d'une mobilité plutôt lente et de portée limitée à une mobilité plus rapide et étendue, ainsi que leurs conséquences quant au développement de la ville loin des centres originels. Ici le lien qui relie mode de déplacement et extension urbaine serait plutôt de nature interdépendante. Cependant Fleury ne s'exprime pas tant relativement à la nature du mode de transport que par rapport aux capacités qu'offrent les transports eux-mêmes, plus rapides et modernes. S'appuyant sur des auteurs tels James J. Flink ou Clay Mac Shane qui se sont octroyés un certain recul historique, il rappelle d'une part les influences du courant de pensée hygiéniste qui privilégiait la vie en des lieux réputés salubres et sains et, d'autre part, le mélange des rôles qui s'est parfois opéré lorsque des investisseurs privés de type lotisseurs en vinrent à mettre en place les moyens de déplacement nécessaires au succès de leurs opérations immobilières. Ainsi, passant en revue différents modes de transports, peut-il conclure que des « solutions techniques permettent un accès de plus en plus facile de la périphérie vers le centre-ville » (p. 23), et dans ce processus l'automobile se présentera comme un de ces moyens parmi d'autres.

C. Ghorra-Gobin (1989) insiste sur la concomitance du développement des quartiers résidentiels suburbains américains et l'apparition des premières lignes de chemin de fer d'une part, et de l'utilisation massive de l'automobile d'autre part. Bien évidemment cet auteur resituait l'originalité et la complexité de ce système socio-spatial en rappelant les courants idéologiques qui ont concouru pour promouvoir ces quartiers résidentiels hors la ville. Dans des écrits plus récents, Ghorra-Gobin (2003) revient sur l'incidence majeure non plus seulement de l'existence mais de la qualité même des transports en commun (essentiellement le chemin de fer et le tramway mais non l'autobus) dans

l'ampleur de la suburbanisation de la première partie du XX^e siècle. Elle en vient alors à qualifier certains lieux de *railway suburb* ou *streetcar suburb*. Quant à la part de l'automobile dans le processus d'étalement urbain et son état actuel, elle tempère quelque peu l'opinion généralement répandue qui lie substantiellement étalement urbain, départ des ménages des classes moyennes des centres-villes vers les *suburbs* et marché immobilier. Pour ce faire, elle met en lumière le rôle de l'État fédéral qui, par ses programmes et politiques, finance le développement du réseau routier. En retour ce réseau constitue un facteur permissif et facilitant de l'étalement urbain. Ainsi donc chez cet auteur également l'automobile n'est pas présentée comme source de l'étalement urbain mais plutôt comme partie prenante du processus.

Dans le contexte britannique maintenant et sans faire l'erreur de voir les cités-jardins (*garden-cities*) des débuts du XX^e siècle comme des précurseurs de l'étalement urbain contemporain, ce que Panerai, Castex et Depaule (2001) démontrent bien qu'elles ne sont pas, il est notable de constater là aussi le rôle prégnant des transports tout d'abord publics et collectifs dans les développements urbains. Ces mêmes auteurs constatent que dès l'après-seconde-guerre mondiale dans les expansions urbaines entourant Londres « les transports vont encore jouer un rôle déterminant. Il y a d'abord le métro, dont le prolongement des lignes assez loin dans la banlieue provoque, autour de chaque station, des pôles de croissance, pôles dont l'origine pouvait être la compagnie concessionnaire qui allait jusqu'à créer des lotissements et à consentir des tarifs réduits pour les futurs résidents » (p. 49). Sur ce point, remarquons la différence de fonctionnement entre les cas américains et anglais. D. Fleury (1998-a) rappelait que des lotisseurs américains ont facilité voire quasiment installé un moyen de transport pour desservir les nouveaux espaces aménagés et construits, alors que Panerai, Castex et Depaule (2001) tendent plutôt à présenter une situation inverse où les transporteurs ont parfois développé de nouveaux lotissements dont les habitants pouvaient bénéficier de conditions tarifaires préférentielles pour utiliser leurs transports en commun et se rendre à la ville-centre.

Ces études relatives à l'urbanisation aux États-Unis ou en Grande-Bretagne permettent donc d'établir qu'il n'est pas correct de voir dans l'automobile le facteur déclenchant de l'étalement urbain. Pour autant nier qu'elle y contribue serait une erreur. Aussi souhaitons nous affirmer que l'automobile participe de ce phénomène, pour peut-être en devenir le moyen de transport le plus adéquat, le mieux adapté dans la mesure notamment où les individus le privilégient (Sajous, 2003), et où les acteurs économiques et/ou politiques le favorisent. Cet état de fait paraît donc récent et produit d'actions non concertées entre les différents acteurs, tout semblerait concourir au phénomène sans malgré tout que personne ne le souhaite en tant que tel. Il s'agirait alors d'une

conjonction de volontés, de moyens d'action, voire de politiques (ou de leur absence) contribuant au développement de ce qui serait qualifiable de système périurbain (Prost, 2001).

2.1.2) Automobile et production de territoire.

Partant de la remarque de portée générale formulée par Massot et Orfeuil (1995, p. 31) qui pointe une « responsabilité de la mobilité dans la transformations des espaces [dans les] phénomènes de restructuration des espaces par les opportunités et par les contraintes », il n'est pas illégitime de s'interroger quelque peu sur le rôle qu'un moyen particulier (l'automobile) permettant la mobilité peut avoir dans la configuration voire la production de territoire⁹³. Ce travail ayant été largement mené (Pinson et Thomann 2001, Sajous 2003 et Perrin 2004 pour citer les plus récents) seront ici rapportés les points essentiels relatifs aux espaces périurbains.

Par ailleurs, en suivant D. Fleury (1998-a, p.20), nous pouvons considérer l'automobile comme « un outil technique qui permet de se libérer de nombreuses contraintes liées à l'espace et au temps » et donc de permettre, de développer la mobilité. L'automobile n'est bien sûr pas le seul outil de ce genre, il en va de même pour de nombreuses autres innovations techniques tels l'avion, qui malgré sa relative démocratisation concerne moins la vie quotidienne banale, ou les NTIC⁹⁴, mais sans les écarter ni les oublier totalement, notre travail se concentrera sur l'automobile.

Bien que le débat sur la place et la légitimité de la présence de l'automobile en certains lieux⁹⁵ émerge avec parfois beaucoup de force, nous ne souhaitons pas ici l'aborder, dans la mesure où celui-ci est très souvent empreint de connotations idéologiques, partisans, voire politiques et qu'il ne peut pas être de notre ressort de jouer les censeurs. Rappelons simplement pour résumer le dilemme actuel qu'il a été difficile voire long d'adapter la ville à la voiture (Flonneau 2002), mais qu'il devient au moins aussi problématique d'adapter la mobilité aux exigences récentes de qualité

⁹³ Comme beaucoup de géographes l'ont noté définir la notion de territoire n'est pas chose aisée. Suivant les préceptes de la géographie sociale nous emploierons ce terme sous une acception recouvrant l'espace vécu et approprié par un groupe social (Le Berre in Bailly, Ferras, Pumain 1992) mais aussi comme un regroupement et une association de lieux auxquels un sens collectif fort est conféré (Di Méo 1998).

⁹⁴ parmi ces NTIC il convient de mentionner particulièrement Internet qui offre aussi des possibilités permettant de s'affranchir de l'espace et du temps. Nous ne mentionnons ce moyen technique que pour mémoire son étude en relation à la mobilité ou la production de territoire justifiant à elle seule un travail d'ampleur comparable à celui-ci.

⁹⁵ Voir par exemple la récente campagne de sensibilisation lancée le 15/04/05 par la mairie de Strasbourg et décidée par Mme Fabienne Keller maire, et M. Robert Grossmann président de la communauté urbaine, pour réduire la place de la voiture dans la ville. Cf www.strasbourg.fr/Strasbourg/fr/Phantom/voiture_ville/voiture.htm.

de vie et de durabilité et/ou d'équité du développement. Le choix et l'action reviennent aux élus, aux décideurs politiques qui certes peuvent être conseillés de diverses manières par différents types de personnes, mais qui sont les seuls à légitimement pouvoir et devoir trancher la question. Le chercheur n'est pas dans son rôle quand il se substitue à ceux-ci.

Aussi proposons nous d'observer si ce mode de transport automobile faisant maintenant système (Dupuy, 1995) a peu ou prou partie liée avec la production géographique de territoire.

Une remarque préliminaire à tout développement s'impose, dans son ouvrage consacré aux territoires de l'automobile, Gabriel Dupuy (1995) conclut que l'automobile est maintenant partout, en tout lieu, mais, pourrions-nous dire, caractéristique et spécifique d'aucun en particulier. Que dire alors de l'automobile devenue omniprésente dans sa relation au territoire ? Serait-elle devenue une sorte de non-acteur ?

G. Dupuy à nouveau nous permet de ne pas verser dans une forme de pensée nivelante et réductrice dans la mesure où il met en avant un aspect essentiel fondé sur un point de vue novateur. Hormis les nombreuses fonctions traditionnelles qui lui sont attribuées, l'automobile doit aussi se concevoir comme un « instrument formidablement puissant et extraordinairement général pour composer de nouveaux territoires, recomposer ce qui avait été décomposé » (p. 186). Ainsi l'automobile ne permet-elle pas la création *ex nihilo* de territoire mais elle agirait plutôt comme un catalyseur, ou un ferment, permettant à un processus de transformation de s'opérer.

Des chercheurs⁹⁶ d'horizons différents ont d'abord commencé dans le contexte anglo-saxon à étudier l'automobile dans sa relation à la ville. Malgré ces travaux Sheller et Urry (2000) déplorait toujours le manque d'intérêt et d'étude sur le rôle de l'automobile dans la configuration de la vie urbaine. Ils se plaçaient certes du côté des sociologues observant notamment les modes de vie et de sociabilité, mais nous pouvons reprendre le questionnement à notre compte et nous interroger sur l'impact de l'automobile dans la production d'un type particulier de territoire.

Le travail d'Emmanuel Perrin (2004) s'est attaché à identifier et décrire les relations entre une forme de territoire, la ville, et le mode de transport individuel qu'est l'automobile. L'étude met en lumière une certaine évolution de ces rapports selon les époques et les politiques, la ville a pu être comprise comme un territoire adapté à l'automobile qui est alors qualifiée de reine, mais en d'autres temps plus récents la présence de cette dernière devient problématique, voire contestée. Il ne semble

⁹⁶ voir Wachs M., Crawford M. Ed (1992) *The Car and the City, The Automobile, the buildt Environment and Daily Urban Life*, The University of Michigan Press.

donc pas possible de conclure franchement à l'adéquation entre cette forme de vie collective et ce moyen de transport.

Dès lors, compte-tenu que d'une part « l'automobile n'a pas refait la ville, [mais qu'] elle aide les hommes à créer des territoires » (Dupuy 1995, p. 145) et que d'autre part nous avons établi que l'automobile n'a pas créé l'étalement urbain, il semble un peu vain de vouloir démêler si le périurbain est fait, a été fait, pour ou par l'automobile. Pour reprendre et appliquer les termes d'E. Perrin, il apparaît que savoir si le périurbain est une production territoriale exogène ou endogène de l'automobile n'est pas des plus nécessaires. Cependant certains s'y sont essayés (par exemple Lusson in Dubois-Taine et Chalas 1997 ou Wiel 2002), ils ont surtout vu en l'automobile un simple moyen de la production des espaces périurbains, ce en quoi des recherches rigoureuses⁹⁷ leur donnent partiellement tort. D'autres auteurs ne tranchent pas totalement mais semblent également plutôt enclins à considérer l'automobile comme un moyen, c'est le cas par exemple de F. Plassard (2003, p. 89) : « l'automobile et le camion sont devenus l'élément clé de notre organisation spatiale : ils ont tout à la fois produit cet aménagement de l'espace et des activités, et ils sont le moyen de permettre son fonctionnement ».

2.2) Quel lien relie périurbanisation et motorisation massive ?

Jacques Donzelot (2004, p. 26-27) affirme un peu brutalement que « vivre dans le périurbain, c'est s'installer non seulement "à la campagne" mais "dans le mouvement" » pour cet auteur le périurbain est synonyme de mobilité exacerbée, son expression est même celle d'une « hypermobilité contrainte » reposant, bien évidemment, sur « l'omniprésence de l'automobile ». Cette association présentée comme inéluctable voire universelle semble un peu rapide, comme nous l'avons rappelé tous les auteurs n'adoptent pas des points de vue si radicaux. Par ailleurs nos enquêtes de terrain⁹⁸ démontrent qu'il y a une place pour la mobilité mesurée dans le périurbain et qu'en l'espèce celle-ci n'est pas toujours subie ni pénalisante. Cependant et de façon plus globalisante, il est certain que la vie en périurbain est plutôt organisée selon un schéma incluant la mobilité dans la vie quotidienne. C'est pourquoi, compte tenu des modes de vie actuels et des possibilités matérielles, technologiques ou monétaires communément répandues, il est possible de

⁹⁷ Voir infra paragraphe 2.1.1

⁹⁸ Voir supra deuxième partie.

suivre Jean-Marc Offner⁹⁹ lorsqu'il affirme que « les ménages disposent des moyens techniques leur permettant de s'affranchir de l'usage exclusif des ressources locales, en terme de sociabilité comme d'accès aux services de santé, d'éducation, etc... », parmi ces moyens techniques il y a les moyens de transport.

Dans le cadre français les nombreux travaux de Francis Beaucire ont étudié la difficile adéquation des transports en commun aux espaces périurbains. Dans le même ordre d'idée Barré et Ménerault (1995) avaient déjà montré, en s'appuyant sur quatre exemples pris dans la région ouest au sens large, que pour aboutir à des résultats somme toute limités en matière d'usage de transports collectifs en périurbain, il fallait mettre en place des stratégies volontaristes. Qui plus est, ces stratégies devaient être portées par des politiques très fortes, pour n'aboutir, quant à leur rentabilité économique, qu'à des résultats plutôt faibles mais cependant positifs eu égard à une certaine forme d'équité sociale voire de solidarité. En d'autres lieux des tentatives de transport collectif à la demande ont été mises en place et fonctionnent plutôt bien, c'est le cas notamment en Suisse de l'expérience PubliCar¹⁰⁰, cependant n'oublions pas l'effet d'échelle, ce qui fonctionne dans certaines régions telles Ajoie ou Delémont du « petit » canton suisse du Jura n'est pas forcément transposable dans des espaces plus étendus et moins homogènes.

Il n'en demeure pas moins qu'actuellement tout concorde pour affirmer que l'automobile est le moyen de transport le plus utilisé en périurbain, c'est pourquoi nous voudrions maintenant par un retour arrière, revenir sur l'existence et la nature du lien qui unirait ce type d'espace et ce moyen de transport.

2.2.1) Chronologie parallèle.

Est-il possible de trouver une relation simple de type causale ou concomitante entre l'augmentation du parc automobile et l'usage effectif de l'automobile, et l'étalement urbain touchant des espaces de plus en plus éloignés de la ville-centre ? La réponse à cette question serait assez aisée si nous disposions de séries statistiques fiables, homogènes et comparables recensant tout d'abord les évolutions démographiques mais aussi des indicateurs relatifs à la motorisation des ménages ou à la construction de maisons et ce sur un terme de plusieurs décennies. Plusieurs difficultés

⁹⁹ p.228 in Lévy et Lussault (2000).

¹⁰⁰ Voir l'article de David Favre « PubliCar, service sur mesure » pp.233-249 in Vodoz, Pfister Giauque et Jemelin (2004).

apparaîtraient cependant, dont celle fondamentale concernant l'obtention de telles données pour des territoires identiques ou à défaut comparables.

Si les indicateurs démographiques traditionnels issus des recensements de population sont bien librement disponibles auprès de l'INSEE et ce pour toutes les échelles territoriales allant de la commune au territoire national dans son entier, il n'en va pas de même pour tout d'autres types de données. N'ayant pas pu disposer de séries complètes et homogènes concernant, si ce n'est nos terrains d'étude, du moins les espaces périurbains français, il a fallu tenter d'amalgamer des données éparses voire parfois hétérogènes afin de pouvoir avancer une réponse à la question initiale. Cette méthode a des faiblesses évidentes quant aux sources par exemple qui ne sont pas toutes de qualité équivalentes ou à la périodicité des données qui ne permet pas toujours des comparaisons pertinentes, néanmoins cette tentative de construction et de mise en parallèle de séries est la seule qui nous semblait réalisable compte tenu de nos moyens et objectifs notamment.

2.2.1.1) Équipement des ménages en automobile.

Quelle est la nature du bien « automobile » ? Cette question n'est pas que rhétorique car selon la façon dont les ménages vont appréhender le bien économique qu'est l'automobile, leurs comportements d'achat, d'équipement seront différents.

L'affirmation¹⁰¹ de J-P. Orfeuil (2001, p. 3) selon laquelle « le luxe de quelques un, le rêve de beaucoup tendent à devenir nécessité pour tous » permet de comprendre que l'automobile qui a d'abord été considérée comme un bien d'équipement (c'était le cas avant la seconde guerre mondiale) est maintenant conçue comme un bien de consommation de masse. L'économie nous enseigne que la durée de vie d'un bien de consommation est sensiblement moins longue que celle d'un bien d'équipement et que les coûts, essentiellement monétaires, à consentir pour l'obtenir sont moins élevés. Ainsi, depuis les années 1950 dans les sociétés occidentales, l'automobile devient un objet technique dont la l'acquisition est de plus en plus répandue car, notamment, d'un moindre coût relatif.

¹⁰¹ Ces propos semblent très généraux et applicables à de nombreux biens économiques, mais dans le cadre de l'article cité ils traitent expressément de l'automobile.

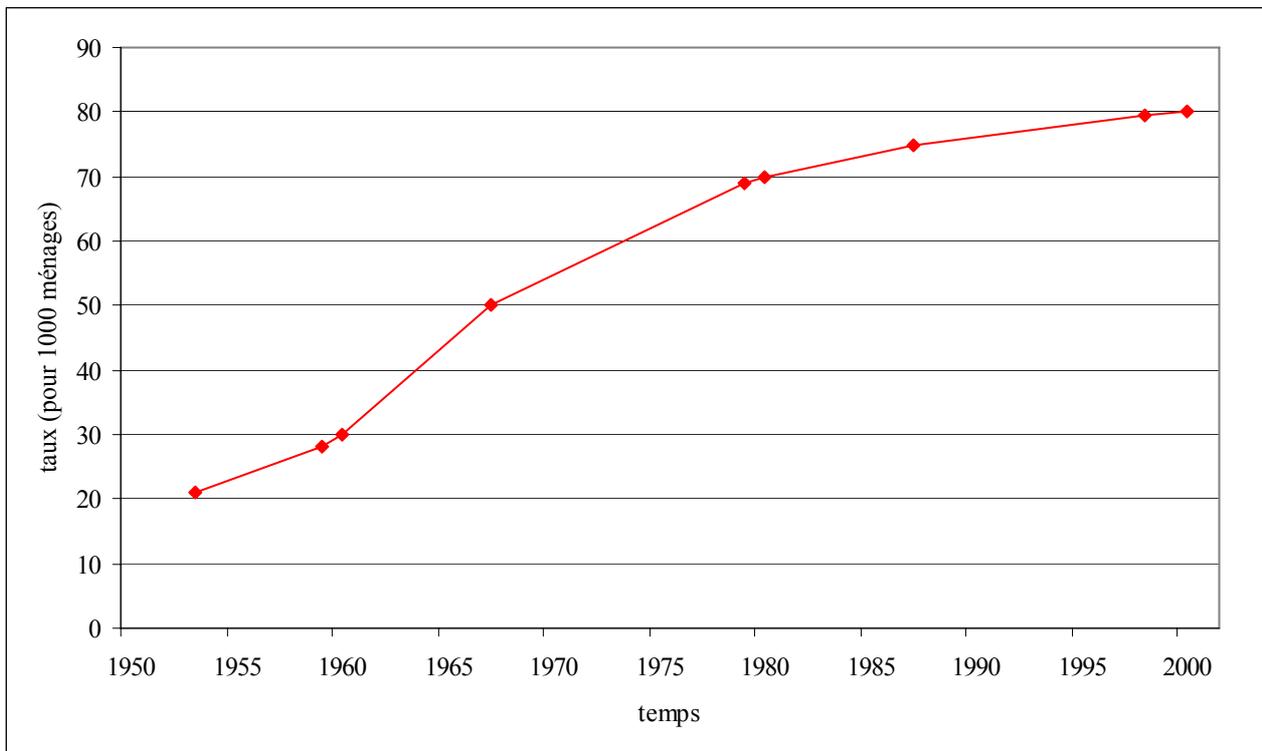
Tableau 1 Proportion des ménages disposant d'au moins une automobile en France

Année	Taux d'équipement	Sources
1953	21%	Dupuy (1995, p. 33)
1959	28%	Langumier (1982, p. 76)
1960	30%	Dupuy (1995, p. 39) et Baron (2002, p. 3)
1967	50%	Dupuy (1995, p. 39) et Baron (2002, p. 3)
1979	69%	Langumier (1982, p. 76)
1980	70%	Baron (2002, p. 3)
1987	75%	Dupuy (1995, p. 39)
1998	79,4%	Hivert (2000, p. 17)
2000	80%	Baron (2002, p. 3)
2004	80,7%	INSEE

Si Boltanski (1975) pouvait décrire la voiture comme un instrument de distinction entre les classes sociales dont la possession conférait entre autre un avantage symbolique à son propriétaire, cette analyse allait en perdant de sa pertinence au fur et à mesure du temps¹⁰². Les automobiles deviennent nombreuses à circuler, de plus en plus de personnes en possédant une, il s'opère alors une forme de démocratisation d'un produit qui, de luxueux et élitiste, devient standardisé et financièrement abordable. C'est bien ce que démontre Jean-François Baron (2002) lorsqu'il analyse la progression de la possession d'une automobile en fonction de la CSP et du type de commune d'habitation.

¹⁰² Précisons que cette remarque vaut surtout pour la possession d'un véhicule qui s'est répandue dans toutes ou presque les classes de la société, par contre l'affirmation d'avantages symboliques reste valable relativement aux modèles de voiture, ce que Boltanski (1975, p.36) notait quand il rappelait l'existence d'une certaine tendance « à maintenir l'adéquation entre la hiérarchie des véhicules et la hiérarchie sociale ».

Figure 2 Évolution du taux d'équipement des ménages français en automobile



Cette courbe permet de distinguer trois phases en fonction du temps. De 1953 à 1960 (phase 1) la croissance du pourcentage de possession d'au moins une automobile est assez modérée marquant une augmentation d'un tiers. De 1960 à 1980 (phase 2) la croissance de ce même pourcentage est très forte les valeurs étant plus que doublées. Enfin de 1980 à 2000 (phase 3) la croissance du pourcentage de possession d'une automobile au moins est faible de l'ordre de 15%.

Quelles sont les principales conclusions issues de ce graphique ? D'une part il est raisonnable de voir la phase 2 comme celle de la démocratisation du produit automobile, d'autre part la phase 3 dénote une certaine stagnation et peut-être considérée comme le moment du passage d'un marché d'équipement à un marché de renouvellement. Il est notoire que le rythme de renouvellement d'un bien est plus lent que celui de son équipement, de plus L. Hivert (2000) mentionne que l'âge moyen de la voiture moyenne de 1998 est de près de 7 ans et s'est substantiellement allongé dans les années 1990. Ainsi, si effort d'équipement il y a eu c'est bien dans les années 1960 qu'il s'est opéré en France.

Voici donc les faits constatés ; ne nous livrant pas ici à une histoire des développements automobiles en France nous nous contenterons de les relever sans réellement chercher

d'explications concernant leurs causes¹⁰³. Cependant nous pouvons avancer sans trop de risque d'erreur que plusieurs facteurs ont concouru : la baisse relative des prix de l'automobile, la multiplication des modèles de véhicules, voire l'arrivée de marques étrangères sur le marché français qui a pu entraîner une diversification de l'offre.

Enfin, il ne faudrait pas non plus oublier deux autres facteurs majeurs dans l'augmentation du nombre d'automobiles en circulation. D'une part les conducteurs deviennent plus nombreux par le fait de l'augmentation du nombre de femmes et de jeunes détenteurs du permis de conduire (Dupuy 1995), bien qu'il soit certain que savoir conduire ne signifie pas automatiquement le pouvoir, encore faut-il disposer d'un véhicule. D'autre part, un phénomène beaucoup plus récent que celui du primo équipement s'est particulièrement accru à partir du milieu des années 1980, c'est celui de la bi-motorisation. À cet égard L. Hivert (2000) rappelle que ce phénomène d'ampleur encore limitée dans la société française va croissant, ce que corroborent les travaux de Berri, Madre et Buisnière (2005) qui soulignent que la part des ménages bi-motorisés atteint 27% en 2003, quant aux ménages tri-motorisés ils ne sont que 5% à cette date. Cette multiplication¹⁰⁴ des propriétaires d'automobiles qui se servent régulièrement de leurs véhicules, entraîne bien évidemment une augmentation du nombre des voitures en circulation.

2.2.1.2) La croissance périurbaine.

Est-il possible de mesurer l'extension urbaine et, le cas échéant, comment s'y prendre (Julien 2000)? De nombreux chercheurs se sont posés cette question et ont tenté chacun selon ses spécialités de mettre au point des techniques permettant d'y répondre.

Pour les géographes par exemple, des méthodes traditionnelles et avérées sont utilisables, pensons à la comparaison cartographique diachronique ou aux photographies aériennes, mais de nouveaux outils tels les SIG offrent maintenant d'autres possibilités peut-être plus nombreuses et variées. C'est ainsi que plusieurs propositions de méthodologies d'étude ont été avancées, certaines utilisées (Herold, Scepan, Clarke 2002) d'autres plus récentes encore en cours d'élaboration et d'application (Enault 2004). Cependant ces techniques sont surtout adaptées à des études faites à des échelles

¹⁰³ Nous renvoyons aux ouvrages d'historiens tels S. Schweitzer ou P. Fridenson ou aux travaux qu'ils ont dirigés.

Notamment Schweitzer Sylvie (1982) *Des engrenages à la chaîne: les usines Citroën 1915-1935*, Presses universitaires de Lyon, Lyon, 204 p. et Fridenson Patrick (1998) *Histoire des usines Renault, naissance de la grande entreprise, 1898-1939*, Le Seuil, Paris, 358 p.

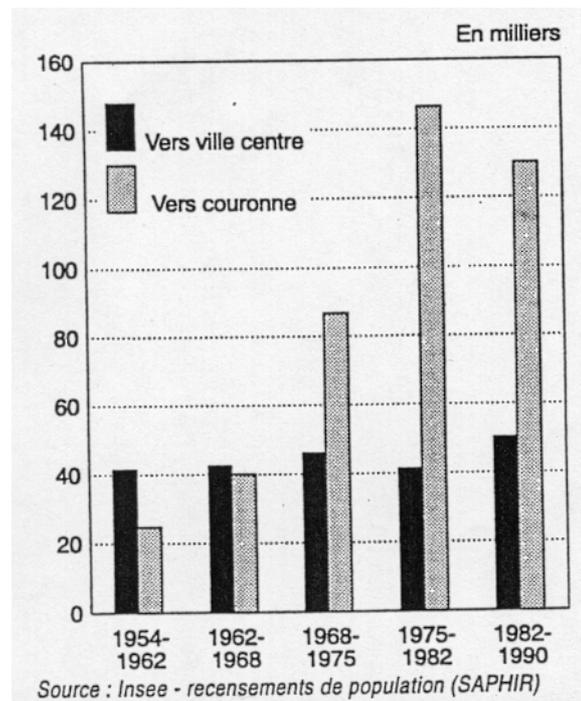
¹⁰⁴ Pensons aussi à l'équipement des jeunes qui, un temps exceptionnel, devient plus fréquent, dès lors c'est bien de multi-motorisation qu'il faut parler comme dans cette famille de trois personnes, parents et enfant majeur, rencontrée lors de nos entretiens, possédant quatre véhicules, un pour chacun plus un de fonction pour le père.

plutôt restreintes comme celle d'une agglomération (Tenedório 2001) voire à celles de territoires plus petits encore. Dès lors qu'il est question de travailler sur des territoires plus vastes comme des espaces régionaux voire nationaux, il sera nécessaire de faire appel à d'autres méthodes souvent plus statistiques comme celles que pratiquent les démographes par exemple.

Puisque notre préoccupation est ici de déceler s'il existe un lien entre périurbanisation et motorisation des ménages non pas sur des territoires spécifiques mais de façon plus globalisante sur l'ensemble du territoire national, nous proposons maintenant d'utiliser des méthodes d'analyse de ce genre.

Les travaux de T. Le Jeannic (1997-a notamment) avec des chiffres issus des différents recensements de population depuis 1954 mais excluant celui de 1999, mettent en lumière une certaine rupture dans l'histoire urbanistique récente (Cf. figure 3 ci-dessous).

Figure 3 Migrations résidentielles annuelles au sein des aires urbaines



Source Le Jeannic (1997-a)

Sur ce graphique figurent des nombres d'entrées annuelles d'habitants soit vers les villes-centres (figuré noir) soit vers le périurbain (figuré gris clair), ici qualifié de couronne. Il apparaît alors clairement que d'un relatif équilibre entre les migrations vers les deux types d'espaces dans les années 1960, l'avantage tourne très nettement au profit du périurbain pendant la période intercensitaire 1968-1975. C'est-à-dire que les migrations vers les couronnes deviennent en rythme annuel deux fois supérieures à celles enregistrées par les villes-centres. Le Jeannic conclut que

« dans les années 1970 la ville s'étale » pour employer un vocabulaire frappant il parle même de « délocalisation de la population » (1997-a, p. 3) et voit dans la très forte progression des migrations vers les couronnes enregistrée lors de la période intercensitaire 1975-1982 l'affirmation de « l'apogée de cette périurbanisation » (1997-b, p. 25).

D'autres études toujours menées par l'INSEE et intégrant les résultats du dernier RGP de 1999, confirment la progression de la population, ainsi P. Bessy-Piétri (2000, p. 38) note-t-elle que « entre 1990 et 1999 (...) les taux d'évolution annuels de la population des villes-centres (...) et des couronnes sont de 0,15% (...) et de 1,19% », ce que confirme E. Hassan (2001) plus particulièrement pour l'Île-de-France « entre 1990 et 1999, la population de Paris, ville centre du pôle urbain, a baissé de 0,14% (...) dans les communes de la couronne périurbaine la croissance de la population a été plus vive : 1,1% ».

Ces données d'ensemble nous permettent de conclure que la périurbanisation en France s'est réellement affirmée à partir du milieu des années 1970, et que, certes moins vive dans les années 1990, elle ne s'est pas arrêtée pour autant (Hassan, 2001). Enfin, au vu des premières analyses des récentes enquêtes annuelles de recensement faites par l'INSEE, concluons qu'il s'agit là d'un phénomène vivace et persistant tant dans sa dimension démographique (Morel et Redor, 2006) que relativement à la construction de résidences principales neuves (Jacquot et Minodier, 2006).

Un autre indicateur de la croissance périurbaine pourrait être le chiffre de la construction de logements. En effet, s'il y a croissance démographique en un lieu il faut que les nouveaux habitants puissent s'y loger, or puisque le périurbain ne peut initialement pas fournir de logements déjà bâtis en quantité suffisante, il devient nécessaire de procéder à des constructions nouvelles. Le chiffre des constructions individuelles neuves peut alors être considéré comme un indicateur de périurbanisation dans la mesure où il est raisonnable, bien qu'un peu rapide, d'avancer que la majorité des maisons individuelles construites ne l'est pas en ville-centre mais en périurbain.

Cette démarche, ou d'autres dérivées, a été bien sûr déjà été employée par des chercheurs à des échelles de travail les plus variées. À l'échelle du territoire national tout d'abord, très tôt J-F. Langumier (1982-b) met en relation l'évolution des constructions collectives et individuelles pour déceler la périurbanisation : « entre 1985 et 1980 le nombre de logements collectifs autorisé [par l'État] est divisé par plus de deux, passant de 311 000 à 150 000 » (p. 80). Le tableau 2 ci-après permet de constater que parallèlement à cette baisse du nombre de logements collectifs autorisé celui des constructions individuelles augmente jusqu'en 1980. Après une période de décroissance une certaine reprise est sensible pendant les années 1990, enfin en 2005 le nombre de constructions

individuelles déclarées commencées redevient comparable à celui de 1982. On peut conclure que ces chiffres illustrent une certaine reprise de la périurbanisation.

Tableau 2 La construction de maisons individuelles en France

Année	Quantité	État
1965	120 000	réalisé
1975	236 000	réalisé
1979	280 000	mise en chantier
1980	265 300	mise en chantier
1982	228 000	mise en chantier
1990	155 400	mise en chantier
1999	193 500	mise en chantier
2005	228 900	mise en chantier

Source : 1965 à 1979 Langumier (1982-b, p. 80 et 81)
 1980 à 1999 MTETM, SESP, Sitadel
 2005 MTETM, SES Infos rapides, n°320, janvier 2006

À l'échelle de la ville, Sylvie Letniowska-Swiat (2002) a récemment utilisé, parmi d'autres types de données, les permis de construire comme indicateurs de la croissance périurbaine dans l'agglomération lilloise, elle a ainsi pu mettre en lumière les recompositions qui se sont opérées dans ce type d'espace pendant les vingt dernières années.

Toujours à l'échelle de l'agglomération mais cette fois en Île-de-France, c'est-à-dire dans l'aire urbaine la plus étendue et plus peuplée du territoire national, les travaux de Martine Berger (1999) ont également analysé les chiffres de maisons individuelles construites (voir tableau 3 ci-dessous) comme révélateur de la périurbanisation.

Tableau 3 Les maisons individuelles selon la distance à Paris

Distance à Paris	Ensemble du parc	Maisons individuelles construites					
		avant 1918	1919-48	1949-67	1968-74	1975-81	depuis 1982
Moins de 10 km	10,0	15,4	20,9	9,4	3,1	2,7	3,5
10-19 km	36,8	28,2	52,4	48,5	28,4	25,6	29,1
20-29 km	24,1	13,9	13,6	23,1	34,2	32,2	33,6
30-39 km	11,4	11,1	4,3	7,0	16,8	17,7	16,0
40-49 km	8,1	11,1	3,8	5,8	9,3	10,9	10,0
50-59 km	4,6	8,9	2,3	2,7	4,2	5,4	5,1
60-69 km	2,6	5,7	1,5	1,8	2,1	2,7	2,6
70-79 km	1,7	3,7	0,9	1,1	1,4	2,0	1,5
Plus de 80 km	0,7	2,1	0,4	0,4	0,5	0,7	0,7
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Ensemble des communes urbaines*	89,2	76,7	96,2	95,0	89,4	86,6	89,8
rurales*	10,8	23,3	3,8	5,0	10,6	13,4	10,8
Part des Villes Nouvelles	7,5	2,8	1,8	3,6	9,6	14,5	15,6

Source : RP 1990, exhaustif et sondage au ¼
* Délimitation 1990 - ** stables : n'ayant pas déménagé depuis 1982.

Source : Berger (1999, p. 425)

À la lecture de ce tableau il apparaît que plus de la moitié des maisons (précisément 54%) quelque soit la date de construction le sont à plus de 20 Km de Paris. On constate aussi qu'à partir de 1968 la majorité des maisons construites le sont plus éloignées de Paris qu'auparavant. Ce qui somme toute est assez compréhensible car ce n'est pas dans la partie la plus anciennement et densément construite de l'agglomération francilienne que le foncier sera facilement disponible et péuniairement accessible pour de telles opérations. Nos calculs effectués d'après les opérations de constructions réalisées à Chenoise¹⁰⁵ entre 1971 et 1974, montrent que la superficie moyenne d'une parcelle en lotissement sur laquelle une maison individuelle était construite, était de 680m². Il est donc bien évident que, dans ces conditions, les maisons individuelles seront plutôt réalisées là où le terrain est disponible en quantité suffisante, c'est à dire loin du centre aggloméré. Dès lors l'indicateur tiré de la construction de maisons individuelles biaise un peu l'observation et n'atteste pas si fermement de la périurbanisation, car les maisons sont construites là où c'est possible, ce qui n'est justement pas dans le centre urbain.

Cependant, la période des années 1970 pendant laquelle le changement de situation est repéré dans le tableau 3, correspond finalement au début du desserrement de la population de la ville-centre vers les périphéries que T. Le Jeannic (1997-b) identifiait d'une autre manière. Il est donc possible de conclure qu'une accélération de la périurbanisation a eu lieu qui certes est retombée dans les années 1990 comme les chiffres du dernier RGP l'ont démontré, mais qui perdure malgré tout.

¹⁰⁵ Une des communes précisément étudiée lors du travail de terrain, voir chapitre 4 et 8 notamment.

Au terme de ces démonstrations chiffrées, il nous faut reconnaître et admettre qu'il n'existe pas de causalité directe mais plutôt une certaine congruence entre automobile et forme d'habitat. Autrement dit et d'une façon simplifiée qui se voudrait frappante, le périurbain produit des automobilistes (Sajous 2003) bien qu'historiquement la masse des automobilistes a pu s'accroître bien avant les développements périurbains.

Précisons cette notion de congruence qui est proposée par Jean-Marc Offner. Empruntant à la sociologie wébérienne notamment « la congruence renvoie à l'idée d'homologie structurale » (1993, p. 239), c'est-à-dire que la relation entre deux phénomènes n'est plus nécessairement analysée via un rapport de cause à effet, mais qu'au contraire peut être mise en évidence une forme d'évolution parallèle entre les structures de ces phénomènes. Toute relation de congruence est ainsi datée car s'étant opérée à un moment donné dans des conditions particulières de réalisation, dont l'histoire nous enseigne qu'elles ne sont pas systématiquement reproductibles¹⁰⁶, la congruence est alors une relation singulière qui repose sur l'idée « d'un modèle d'adaptation réciproque ».

Pour appliquer à notre propos la notion de congruence, nous pourrions dire que l'automobile ne provoque pas l'expansion périurbaine mais que la voiture est le mode de transport correspondant actuellement le mieux à cette forme d'organisation de l'espace et de la vie de ses habitants.

2.2.2) Des facteurs d'explication.

Est-il possible d'éclaircir les conditions dans lesquelles cette congruence entre une certaine préférence pour une forme d'habitat et l'usage grandissant de l'automobile s'est opérée ? Deux manières d'aborder la question sont possibles, soit l'accent sera mis sur l'incidence des politiques sectorielles notamment celle du logement soit c'est du point de vue des ménages que l'explication sera recherchée.

Placés en situation de choix puis de prise de décision à effectuer, les ménages sont contraints d'opérer des arbitrages lorsqu'ils ne peuvent pas satisfaire immédiatement et de façon concomitante tous leurs objectifs. Dans ce cas leurs comportements seront influencés par des actions d'acteurs économiques de niveau supérieur au leur, cela signifie que les politiques publiques de l'État ou des

¹⁰⁶ Pour illustrer ces propos prenons l'exemple « des Trente Glorieuses ». Cette conjonction de facteurs favorables constitue un moment singulier, une sorte d'accident dans notre histoire économique contemporaine qui semble ne pas avoir été connue auparavant ni en passe de se reproduire.

collectivités locales, ou bien les offres de grandes entreprises privées orienteront voire conditionneront les actions des ménages.

Il est alors possible de raisonner par l'offre, et donc de s'attacher à la politique du logement mise en place sur le long terme par le gouvernement français¹⁰⁷.

Passées les années 1950 et 1960 connues pour avoir été une période d'intense reconstruction se traduisant par la création des grands ensembles de logements collectifs, et la nécessité absolue pour certains¹⁰⁸ de se loger rapidement quelque part, des aspirations à vivre et surtout à habiter autrement (ré)apparaissent (Sajous 2003). À partir des années 1970 les préférences¹⁰⁹ d'une grande partie de la population pour l'accession à la propriété d'une maison individuelle accompagnée de son jardin, ont pu se concrétiser portées par une tendance politique qui y était devenue, si ce n'est favorable, du moins attentive et en avait offert les conditions de réalisations. C'est ainsi que des chercheurs, Brun et Bonvalet (1998), travaillant sur la question du logement plus particulièrement dans les grandes agglomérations comme en Île-de-France ont pu décrypter les comportements individuels et mettre en lumière l'existence d'un modèle de parcours résidentiel¹¹⁰ qui partant d'un passage dans le parc locatif social ou privé est suivi d'une accession à la propriété... volontiers réalisée sous la forme du pavillon périurbain, le fameux "placement de père de famille" si décrié par Pierre Bourdieu.

Enfin, l'offre de logement correspondant aux désirs profonds de certains individus n'aboutirait pas à l'achat permettant d'accéder à un mode de vie idéalisé à défaut d'idéal, si les ménages futurs acquéreurs n'étaient solvables et/ou solvabilisés. De fait, il est notoire que depuis le milieu des années 1960, le contexte global de la politique du logement s'est appuyé sur l'effort des ménages pour financer la construction, et que pour ce faire les ménages sont eux-mêmes aidés de tout un

¹⁰⁷ Il n'est nullement question de retracer en détail les objectifs et dispositifs de cette politique tant cette étude nous entraînerait trop loin de notre sujet, cependant il nous a paru utile de rappeler brièvement quelques points majeurs permettant de comprendre dans quel contexte les choix des ménages ont pu se faire. Qui plus est, des publications de qualité ont déjà porté sur cette question, voir par exemple Lacaze Jean-Paul (1997) *Les politiques du logement*, Paris, Flammarion, 127 p.

¹⁰⁸ Pensons aux populations nouvellement installées en France dans les années 1960 tels les français rapatriés d'Algérie ou les travailleurs immigrés.

¹⁰⁹ Repérées dès 1966 par Nicole Haumont et réaffirmées par l'auteure en 2001 « la préférence pour ce type d'habitat [le pavillon] est plus marquée qu'elle ne l'a jamais été » p. 7.

¹¹⁰ Ce que confirme Arbonville (1998, p. 107) « un modèle résidentiel dominant semble émerger fortement des statistiques disponibles » savoir « être doublement autonome en étant propriétaire de son logement, mais surtout, dans ses rapports résidentiels quotidiens, avoir le plus d'espace possible, dans une maison individuelle, lorsqu'il y a des enfants : tels sont les choix dominants quand la situation économique le permet ».

arsenal financier allant des “aides à la pierre” puis “à la personne” sous la forme de prêts à l’accession jusqu’aux récents prêts à taux zéro. Qui plus est pendant les années 1970 et 1980 les taux d’intérêt réels des emprunts immobiliers contractés par les ménages pour l’acquisition de leur logement ont été plutôt négatifs¹¹¹ à tel point que certains ont pu dire que s’endetter c’était s’enrichir !

Ainsi est-il nécessaire de garder en mémoire cette dimension macro-économique pour comprendre voire expliquer un acte individuel qui est celui du choix des ménages pour un certain type de logement, et des contraintes en termes de déplacements par exemple que celui-ci implique.

À ce stade de notre réflexion, il convient de souligner certains résultats et arguments permettant de répondre à la question relative à l’existence d’un lien entre la périurbanisation et la motorisation massive des ménages.

En s’en tenant au cas français, il apparaît tout d’abord que ces phénomènes ne sont pas simultanés, la motorisation des ménages prend plus tôt son essor, la périurbanisation surtout quand elle est sous-tendue par la bimotorisation est plus tardive à s’enclencher. Cependant dans les conditions économiques qui furent les nôtres depuis une quarantaine d’années, ces deux phénomènes résultent d’arbitrages nets de la part des ménages. Il serait donc faux d’affirmer que tout repose, ou a reposé, sur des choix par défaut voire négatifs, car toutes les conditions techniques et matérielles n’étaient pas réunies au même moment.

Enfin en s’appuyant sur les réflexions de J. Rémy (2004) il est plausible d’avancer que si un moyen de transport particulier a permis la généralisation voire la banalisation de ce système périurbain, c’est bien évidemment parce que les potentialités offertes par l’automobile, ont été appropriées. De plus, des opportunités de localisation nouvelles ont été offertes par des améliorations techniques¹¹², ce qui a en partie contribué au développement d’un modèle urbain extensif (Crozet et Joly, 2004).

2.3) Des compétences spécifiques pour habiter en périurbain ?

Si les espaces périurbains sont bien des espaces spécifiques dans lesquels les habitants ont un mode de vie particulier dont le moins qu’on puisse dire est qu’il diffère de ce qu’il serait dans la ville-

¹¹¹ Il est vrai que cet argument ne peut valoir que rétrospectivement car sur le moment les ménages ne pouvaient pas parier sur une situation monétaire et économique hors du commun dont ils n’appréhendaient certainement pas toute l’ampleur ni le caractère extraordinaire.

¹¹² C’est-à-dire le réinvestissement en transport des gains de temps permis par l’augmentation des vitesses.

centre, il paraît opportun de s'interroger sur l'existence de certaines capacités propres à la vie périurbaine. En effet, tout porte à comprendre que vivre en ces lieux n'est que peu lié au hasard mais plutôt la résultante de choix de la part des périurbains¹¹³ voire de contraintes acceptées dans la mesure où existait chez les individus une volonté première et fondamentale qui était celle de vivre en logement individuel et que le périurbain a bien souvent été le seul type d'espace où ce projet fut réalisable.

Dans ce cas, hormis les conditions matérielles et financières qui conditionnent la réalisation de ce projet personnel, est-il possible d'identifier des compétences nécessaires voire constitutives de la réussite de ce choix de vie ?

Les recherches et écrits scientifiques nous permettent de comprendre qu'il existe bien un rapport spécifique à l'espace pratiqué le plus souvent de façon extensive, de ce fait la capacité à se déplacer est possiblement une condition du succès de la vie en périurbain. Dans le même ordre d'idée, nous pensons que l'habitant périurbain entretient un rapport particulier au temps dans sa vie quotidienne. Ainsi, pour pouvoir accomplir le genre de vie qu'il souhaite mettre en œuvre ou tout simplement qu'il a accepté, l'habitant périurbain doit-il aussi posséder ou développer des capacités certaines quant à l'organisation voire la gestion de son temps sous tous ses aspects (professionnel, privé, libre ou contraint, etc.).

2.3.1) Une mobilité développée.

Sans revenir sur des considérations développées précédemment, il est reconnu et admis qu'une des fortes tendances contemporaines affectant les espaces urbanisés, est celle non seulement de l'éclatement (Landrieu 1998¹¹⁴) mais aussi de la spécialisation des espaces relevant d'une logique monofonctionnelle (Chlous-Ducharme, Gourves et Le Guirriec 2001). Un des types d'espace où ces constats trouvent leur pleine illustration est bien le périurbain. Là, les différents lieux d'habitat, d'emploi, de consommation, de loisir sont dissociés (voire éloignés) les uns des autres, pratiquer chacun d'eux nécessite donc de nombreux déplacements. Une mobilité personnelle efficace est alors la condition *sine qua non* qui permet la réalisation des programmes d'activité et les pratiques sociales des individus habitant ces espaces périurbains.

¹¹³ Ceux que Letniowska-Swiat (2002) qualifie de « périurbanisants » en insistant sur les changements d'état d'esprit qui les caractérisent lorsqu'ils cessent d'être des citoyens.

¹¹⁴ In May, Veltz, Landrieu et Spector (1998)

La mobilité peut donc être posée comme un moyen nécessaire au déploiement d'activités (Kaufmann 2000) non pas une fin en soi ni une activité pour en elle-même. Pour d'autres auteurs (Le Guirriec 1997) orientant plus leur réflexion sur la sociabilité des individus, la mobilité est en périurbain particulièrement nécessaire. En effet, elle peut permettre, ou au contraire son absence empêcher, la constitution d'un "tissu relationnel" d'autant plus mis à mal que la résidence périurbaine entraînerait une désorganisation de l'espace pour le nouvel habitant déraciné-transplanté.

Les conclusions de Patricia Sajous (2003) ont démontré que la mobilité n'est pas un simple facteur facilitant la réalisation du projet d'habitat mais bien une compétence fondamentale et indispensable permettant de réussir et pérenniser l'installation périurbaine. Par ailleurs, Lionel Rougé (2005) souligne que pour les périurbains éloignés de l'agglomération, un capital de mobilité (compris comme la capacité à conduire et la disposition d'une automobile) réduit, obère le succès de l'installation voire peut entraîner une relégation sociale ou un repli territorial.

2.3.1.1) En périurbain maison et territoires font système grâce à la pérégrination.

Dans une étude de grand intérêt pour comprendre l'apport de la périurbanisation aux mécanismes de métropolisation à l'œuvre dans l'aire urbaine d'Aix-Marseille, Pinson et Thomann (2001) insistent particulièrement sur le rapport de l'individu à la maison, ici nommée la villa et analysée comme « un vrai lieu de repos ». Plus précisément la maison est présentée comme un lieu évolutif et adaptable qui permettrait de réaliser toutes les aspirations de chacun.

Selon ces auteurs, la maison et les territoires que les individus lui attachent et parcourent sur le mode privilégié de la pérégrination¹¹⁵, constitue l'ancrage fondamental d'un système de lieux devenu cadre référentiel de vie des périurbains. Ils posent également l'automobile comme « un instrument privilégié » (p. 21) permettant de mettre en relation la maison et les lieux fréquentés, parcourus. Ainsi, les déplacements dont la maison est le « pivot central » engendrent un certain apprentissage de l'espace et permettent le bon fonctionnement de la vie quotidienne grâce à l'automobile.

¹¹⁵ pour plus de précisions sur ce concept revenir directement à WIEL M., ROLLIER Y. (1993) « La pérégrination au sein de l'agglomération. Constats à propos du site de Brest », pp.151-162, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60.

Ces démonstrations et conclusions souffrent pourtant quelques objections. Tout d'abord c'est presque exclusivement sur l'usage de l'automobile que les remarques reposent, il n'est quasiment pas tenu compte des transports en commun, ceux-ci semblent inexistantes. Or il est plausible que même réduits ceux-ci existent et puissent être employés, notamment les transports scolaires. Ces transports en commun semblent évacués *a priori* alors que leur usage régulier et la connaissance du fonctionnement de ceux-ci peut aussi conduire à une véritable connaissance des territoires par ceux qui les empruntent. Même dans une moindre mesure comparés à la voiture, les transports en commun peuvent contribuer à assurer la nécessaire efficacité de la mobilité des périurbains. Ce qui vaut ici pour les transports en commun est aussi applicable à d'autres modes de déplacement, c'est-à-dire les modes doux que sont la marche à pied et le vélo. Dans l'étude de Pinson et Thomann rien n'est dit à leur sujet. De plus, le rôle de l'automobile dans les modes d'habiter et de circuler ici décrits est assez simplifié, alors que le travail de P. Sajous (2003), certes postérieur mais s'appuyant sur des fondements théoriques publiés auparavant, a montré qu'il ne fallait pas la considérer seulement comme un instrument de déplacement. Enfin dans ces conditions parler de « l'esclavage des transports » (p. 122) pensé bien évidemment voire seulement envers « la voiture, instrument d'une certaine liberté » (p. 121) est un peu péremptoire voire trop rapide et ne retient pas assez les apports des travaux de Gabriel Dupuy (1999, 2006) sur la dépendance automobile.

De ces recherches nous pouvons néanmoins retenir qu'il paraît nécessaire de considérer simultanément et de façon étroitement liée l'ancrage de la maison et l'ensemble des territoires pratiqués grâce à une mobilité reposant sur une fréquence élevée des déplacements le plus souvent de courte distance, c'est-à-dire pratiqués à une échelle micro-locale. Qui plus est, il faut bien comprendre et admettre que ce qui permet d'insérer la maison périurbaine, physiquement et psychologiquement en retrait du reste du monde, dans la vie de tout le monde et de tous les jours, est l'existence et l'usage des réseaux de toute nature que ce soit permettant alors la nécessaire mise en relation avec l'extérieur. De ce fait la coupure entre la maison périurbaine et « le reste du monde » qui est parfois ressentie par les habitants n'est qu'illusoire, bien qu'éloignée du centre urbain la maison n'est pas isolée. Les réseaux, routiers notamment, sont tels qu'ils permettent aux habitants périurbains de rester en relation avec d'autres lieux (souvent plus urbains) nécessaires à leur vie quotidienne. La mobilité rend possible un mode de vie spécifique.

2.3.1.2) Le concept d'automobilité.

L'assertion de J. Donzelot (2004, p. 27) selon laquelle « vivre à dans le périurbain c'est s'installer non seulement "à la campagne" mais "dans le mouvement" » peut être discutée, mais elle ne

semble pas de prime abord complètement extravagante. Éclaircissons alors ce qui permet à ce mouvement de s'opérer.

P. Sajous (2003) explique que pour les habitants nouvellement installés en périurbain et qui, ayant gardé des modes de faire pratiqués dans la localisation résidentielle antérieure, sont effectivement mobiles, l'automobile est un allié au quotidien bien plus qu'un simple objet technique permettant le déplacement. C'est-à-dire que « les conducteurs voient plus qu'un moyen de transport dans leur automobile » (p. 93). De là découle la mise en évidence d'une capacité particulière : l'automobilité qui permet d'habiter d'une façon spécifique les espaces périurbains. L'auteure a démontré que les habitants périurbains détiennent un certain savoir-faire pour organiser leurs déplacements. De plus, lorsque celui-ci est combiné à la disposition d'outils pour réaliser au mieux ces déplacements, ce qui est le cas des automobilistes, alors une compétence nouvelle et précieuse se révèle. De ce fait l'automobile deviendra une « clé d'habitation du monde » (p. 171) dans la mesure où l'usager des réseaux peut, grâce à une forme de capitalisation de sa pratique spatiale antérieure, transposer ce qu'il sait faire en terrain connu à des espaces nouveaux puisqu'il maîtrise un mode d'agir et de penser.

Nous ne souhaitons pas rentrer dans le débat plus idéologique que scientifique opposant le “tout automobile”, justifié par le principe de liberté de choix de chacun, au “tout transport public” qui lui reposerait sur la recherche et la satisfaction d'un optimum communautaire. Le but n'est pas ici de se prononcer en faveur ou défaveur de certains types de territoire ni de faire l'apologie de tels lieux plutôt que d'autres. Cependant, nous constatons que le système périurbain est aussi choisi voire souhaité par ses habitants et que dans les conditions actuelles des grandes agglomérations françaises, il ne peut fonctionner et satisfaire ses adeptes que grâce à l'automobile¹¹⁶.

2.3.2) Une stricte organisation du temps.

Les sociologues des genres de vie ou ceux de la vie quotidienne, nous apprennent que comme d'autres facteurs tels les dispositions financières, ou les niveaux d'éducation, le rapport au temps structure la vie ordinaire de chacun. Cependant, ce facteur n'apparaît pas toujours comme un déterminant isolé mais plutôt combiné à d'autres. Ainsi, n'appréhenderions nous pas le temps de la

¹¹⁶ Ceci ne semblerait pas inéluctable car des exemples européens (allemand et suisse notamment) révèlent des situations où le système urbain fonctionne sous-tendu par une réelle utilisation des transports en commun, particulièrement grâce au rail en Suisse (Cf les travaux de Kauffmann en général et notamment 2002-b).

même manière que nous fussions une femme cadre supérieure urbaine et mère de famille ou une femme veuve et retraitée en milieu rural.

En France dès les années 1970 les travaux de Pierre Bourdieu ou Luc Boltanski ont émis des propositions visant à décrypter nos pratiques et leurs déterminants, ce dernier auteur a, quant à lui, insisté dans ses analyses sur la combinatoire temps/niveau économique et social de l'individu. Pour lui le rapport que l'individu entretient au temps est très fortement fonction de la classe sociale à laquelle il appartient (Boltanski 1975). Précisément, le temps sera d'autant plus perçu et traité comme un bien rare que sa disponibilité même en sera réduite, ce que Luc Boltanski postulait pour les classes sociales supérieures à l'exclusion des autres. Ces remarques bien que fondamentales ne sont plus si pertinentes qu'elles le furent pour deux raisons essentiellement liées aux évolutions récentes de la société et des façons de penser les rapports qui s'y rattachent.

Le contexte législatif français a été profondément bouleversé depuis une trentaine d'années tant au regard du droit du travail que de celui du droit social, ce que ne pouvait nullement envisager L. Boltanski tant les nouvelles dispositions n'allaient pas dans "le sens de l'histoire" du moment. Ce qui, le plus récemment, a changé¹¹⁷ les conditions de la vie ordinaire concerne la réduction de la durée du temps de travail et son aménagement. Des travaux plus contemporains (Godard 2004 par exemple) tiennent compte de ces nouveaux paramètres et de leurs incidences sur le rapport au temps alors que Luc Boltanski raisonnait à usage constant. De même, les analyses en terme de classes sociales ne sont plus autant prisées ni pertinentes¹¹⁸ actuellement qu'elles le furent.

Cependant les remarques formulées par Luc Boltanski peuvent nous permettre d'élaborer une hypothèse pour notre travail. En les transposant et les appliquant non plus à une classe sociale mais à un groupe humain caractérisé par son choix pour un mode d'habiter, nous pouvons avancer que le temps, ou plutôt son organisation voire sa maîtrise, est un élément fondamental et structurant de la vie de l'habitant périurbain. Une remarque incidente¹¹⁹ de Pinson et Thomann (2001) incitait déjà à poser cette hypothèse, mais plus récemment encore des conclusions de Crozet et Joly (2004) nous confortent dans cette façon d'aborder le facteur temps. Selon ces auteurs le temps est devenu « le bien le plus rare » pour les individus mobiles habitant les agglomérations des pays industrialisés¹²⁰.

¹¹⁷ Voir les lois n° 98-461 du 13 juin 1998 et n° 2000-37 du 19 janvier 2000 dites lois Aubry.

¹¹⁸ Comme l'affirme Dubet (2005) « la position de classe n'est plus tenue pour une variable suffisante pour expliquer les conduites et la subjectivité des acteurs ».

¹¹⁹ « le temps disponible est ce qui fait le plus défaut aux habitants du périurbain », p. 149.

¹²⁰ Crozet et Joly prennent soin de ne pas trop réduire ni simplifier les tenants de la situation qu'ils étudient. Ils mentionnent que cette rareté du temps est à mettre en regard de la tendance certaine à la croissance des revenus et à

Ils insistent de même sur un point essentiel, contrairement à d'autres ressources, monétaires par exemple, le temps n'est pas un bien stockable. Tout temps gagné « doit être consommé d'une façon ou d'une autre » (p. 33) car celui-ci ne peut pas être épargné. Ce qui est vrai des gains l'est aussi des pertes, mais de façon inverse. C'est-à-dire que tout temps supplémentaire absorbé par une activité l'est au détriment d'une autre.

Si ce constat peut sembler applicable à tous les types de lieux de vie, ce qu'affirme Jean Rémy (2004, p. 30) de façon générale rappelant que « les stratégies d'organisation du temps sont parties prenantes des modes de vie », il apparaît prendre une force et une réalité particulières dans le périurbain. Déjà S. Juan (1997) avait envisagé¹²¹ ce point mais en insistant peut-être trop sur l'aspect rationnel de l'acteur dans sa relation au temps. De même dans leur étude économique et abondamment chiffrée sur les usages du temps, Degenne, Lebeaux et Marty (2002) formulent deux constats majeurs. D'une part, ils critiquent ce qui a été mis en avant par certains, c'est-à-dire un comportement fondé sur un « modèle d'utilisation du temps en termes de maximisation d'une fonction d'utilité » (p. 82) que l'acteur déciderait sciemment. Souvenons-nous de plus, que Raymond Boudon (1993) avait déjà montré que parmi les nombreux psychologues ou sociologues qui ont questionné la notion de rationalité de l'acteur lors de sa prise de décision, certains¹²² la remettaient très nettement en cause et préféreraient substituer à un modèle trop utilitariste d'un *homo oeconomicus* celui d'un acteur à la rationalité limitée. D'autre part Degenne, Lebeaux et Marty constatent que plutôt que de renoncer, de substituer une activité à une autre, certains individus tendent à vouloir cumuler les activités. Malheureusement, ces résultats qui soulèvent clairement le problème de la gestion du temps n'intègrent pas la dimension géographique. Si les auteurs s'intéressent à de nombreux facteurs¹²³ influant sur les usages du temps, ils ne concluent pas de façon définitive sur l'influence éventuelle du type d'espace de résidence quant aux usages et par extension à la gestion du temps.

Ainsi donc la gestion (mais non la rationalisation) du temps compris comme un bien rare et limité, est un point crucial pour les habitants périurbains et ce particulièrement puisque ceux-ci doivent

l'accélération des vitesses dans les transports constatée dans les sociétés occidentales développées depuis les années 1970.

¹²¹ « cet espace parcellaire engendre du trafic, au plan du système, et une forte contrainte de mobilité quotidienne, au plan de l'acteur, que renforcent d'autres facteurs déjà à l'œuvre. Plus l'acteur se déplace, plus son temps se raréfie et plus le déplacement tente de le rationaliser ou de l'économiser » (p. 36).

¹²² et de plus en plus comme l'a confirmé récemment Kaufmann (2002-a).

¹²³ Par exemple le type de vie familiale, le revenu disponible, ou le lieu de résidence.

allouer plus de temps que les urbains à leurs déplacements (Berger, 2002) réduisant d'autant le temps disponible pour d'autres activités.

Quelles que soient les nuances ou critiques ici relatées, il nous paraît primordial de considérer qu'une bonne organisation tendant à une certaine maîtrise de son temps est nécessaire à la réussite du projet de vie périurbain et que si le nouvel habitant n'en dispose pas initialement, l'acquisition de ce type de compétence se révélera très vite nécessaire. À défaut d'avoir pu trouver des travaux déjà réalisés corroborant cette hypothèse, celle-ci a été prise en compte dans notre enquête de terrain, et a d'ailleurs été confirmée par les dires de nombreux enquêtés.

Organiser, planifier, structurer son temps quotidien est une chose, mais une autre capacité mise en avant par certains enquêtés et se rapprochant de la précédente à laquelle semble-t-il peu d'études font référence, est la notion de "débrouillardise". Celle-ci ne se confond pas totalement avec des formes de sociabilité et de solidarité interpersonnelles même si elle s'y apparente parfois. Effectivement si l'implantation périurbaine conduit l'individu à une mise à distance spatiale voire temporelle de ses réseaux relationnels et/ou familiaux antérieurs, il lui deviendra nécessaire de développer une certaine réactivité et inventivité face à la situation inattendue voire déstabilisante. Ainsi pourra-t-il être amené à se tourner vers autrui pour élaborer des solutions. Certains résultats d'enquête¹²⁴ laissent entrevoir un peu plus d'optimisme relativement à la vie et aux motivations des habitants périurbains, en cela ils s'opposent à ce qu'affirme J. Lévy (2003-b) pour qui « le périurbain est un univers spécialisé où les échanges imprévus avec une dimension inattendue de la société sont rendus presque impossibles » car non souhaités et plus encore rejetés. Nous retiendrons donc que la réussite¹²⁵ de l'installation résidentielle en périurbain repose à moyen, long terme sur deux capacités essentielles que l'individu doit posséder initialement ou acquérir et développer, il s'agit d'une propension à la mobilité efficiente et contrôlée ainsi que d'une aptitude à maîtriser son temps.

Est-il maintenant possible de répondre au questionnement initial sur l'existence d'un lien particulier entre la périurbanisation et l'automobile ? Certes l'un et l'autre vont de pair, mais de façon non

¹²⁴ Ceux-ci seront développés dans la deuxième partie.

¹²⁵ Lionel Rougé (2005) a étudié des situations dans lesquelles si l'installation périurbaine n'est pas à totalement ni toujours un échec, elle n'est pas non plus un franc succès. Il a démontré que certains habitants périurbains cumulent les difficultés (monétaires, sociales...) ce qui les conduit à exprimer un sentiment de relégation voire d'insatisfaction quant à leur implantation résidentielle. Il conclue que « cet environnement pesant, associé à des pratiques restreintes et canalisées, les inscrits dans la sédentarité. Cette absence d'alternative, d'ailleurs, se traduit par un sentiment d'abandon, d'échec, d'exclusion voire de captivité. Leur résidentialité, subie, ratée ou forcée, tourne parfois au naufrage » p. 306.

exclusive ni unique. Il a bien été démontré que l'automobile a globalement investi tous les types d'espaces des campagnes (Dupuy 1995) aux centres-villes (Flonneau 2002), et que ce faisant elle a également influé sur la morphologie de ces espaces. Par ailleurs, si l'automobile se révèle être aujourd'hui le moyen de transport le plus adéquat au périurbain, cela ressort peut-être aussi d'une politique globale longtemps favorable au transport individuel au détriment des transports en commun. Ainsi, oui, il existe bien un lien entre les espaces périurbains et l'automobile mais cette relation serait plus pratique que déterminée *a priori*.

Enfin il n'est pas inutile de rappeler que bien que certains¹²⁶ franchement hostiles appellent de leurs vœux la maîtrise voire la réduction du phénomène de périurbanisation, celui-ci résulte de la conjonction d'actions individuelles n'ayant pas fondamentalement pour but de la produire. Il n'est pas raisonnable d'imaginer que des actions et choix personnels d'habitants aient pu avoir pour objectif de généraliser et systématiser l'usage de l'automobile, de contribuer à l'extension des nuisances voire des pollutions visuelles, sonores ou olfactives, ni de dégrader des paysages intrinsèquement (mais au nom de quel principe supérieur ou souverain ?) voués à rester agricoles. Par ailleurs, d'autres auteurs¹²⁷ mettent en avant que d'une part le périurbain a pu être présenté par les pouvoirs publics ou par des entrepreneurs comme un "idéal" et que d'autre part hormis les développements périurbains, peu de solutions¹²⁸ sont actuellement mises en place pour répondre ou orienter la demande de logement et les préférences individuelles.

¹²⁶ tel Lévy (2003-b) qui parle de « démarche prédatrice » envers les paysages ou qui déplore que « le modèle périurbain [ait] longtemps bénéficié de la complaisance du monde politique ».

¹²⁷ Voir par exemple Brabant M. et Degoutin S. (2003) « Quand le périurbain était un idéal » pp.87-89, in *Urbanisme*, n°328, et Lacaze Jean-Paul (2002) « L'étalement urbain hier et aujourd'hui » pp.73-75, in *Études foncières*, n° 96.

¹²⁸ Une proposition récente et encore peu pratiquée doit toute fois être mentionnée, il s'agit des logements bas à haute densité élaborés par l'architecte Dominique Montassut, Cf. l'article de Frédéric Félix du 27/10/00 « Habitat bas à haute densité pour freiner l'étalement urbain » p. 58 in *Le moniteur des travaux publics*, ou encore une expérience pratiquée à l'étranger, Cf. l'article de Frédéric Félix du 27/04/01 « Lotissement dense : l'expérience anglaise » pp.52-54, in *Le moniteur des travaux publics*.

Chapitre 3

Les discours des habitants.

*Chacun devrait alors dire ses routes, ses carrefours, ses bancs.
Chacun devrait dresser le cadastre de ses campagnes perdues.*

Gaston Bachelard (1957), La poétique de l'espace.

L'objet de ce chapitre est d'exposer la méthode employée pour recueillir les données qui seront exploitées dans la partie suivante. Dans les développements qui vont suivre le lecteur ne doit donc pas s'attendre à lire des conclusions définitives sur les comportements de déplacement des périurbains franciliens.

Il convient de préciser que le choix de l'enquête comme outil de recueil de données n'a pas été opéré dès le début du travail de thèse. D'autres possibilités méthodologiques et techniques pour aborder les questions de mobilité et de sécurité des déplacements étaient concevables. Ainsi a-t-il été envisagé de travailler avec les procès-verbaux d'accidents que dressent les forces de l'ordre lorsqu'un accident de la route se produit et si la police nationale ou la gendarmerie se rend sur les lieux. Cependant cette option a été écartée pour différentes raisons notamment à cause des difficultés matérielles d'ordre juridique rencontrées pour y accéder dans des délais tant raisonnables que compatibles avec le travail de recherche.

Il eût également été possible de se tourner vers les acteurs institutionnels ou organisés tels les élus locaux ou diverses associations. Ce choix est apparu moins adapté à nos orientations scientifiques car il aurait conduit à s'attacher plus à l'action collective et eût moins permis d'étudier l'individu dans son rapport à l'espace en général ni la spécificité de certains de ses comportements en fonction d'un type d'espace particulier.

C'est donc une méthode empruntant plutôt à la sociologie qui a été retenue. Ce choix n'est cependant pas si incongru ou original, car il a déjà été opéré et validé par de études géographiques récentes et reconnues (Pinson et Thomann, 2001 ; Sajous, 2003 ou Hervouet, 2005 notamment). L'intérêt de cette méthode était de pouvoir aborder des comportements dans leur complexité et leur richesse et permettait donc de ne pas trop simplifier la réalité, ni d'aborder les phénomènes sous le seul angle quantitatif. Mener des entretiens auprès des individus avait l'avantage de restituer le phénomène étudié (ici la mobilité et la sécurité des déplacements) dans le contexte plus général de

la vie courante des individus, ce que n'aurait pas permis le questionnaire (de type liste de questions fermées). Le risque de cette méthode était de diluer le propos, se disperser lors de l'entretien et surtout de n'aborder que des situations particulières et non généralisables, cependant une conduite rigoureuse de l'entretien lui-même et un traitement non partisan ni orienté des contenus ont permis d'éviter ces écueils.

Enfin il ne faut pas manquer de souligner que cette phase¹²⁹ du travail de terrain a constitué une période de rencontre, de découverte et d'apprentissage très intense et spécifique qui a grandement enrichi nos approches et pratiques de notre discipline.

3.1.) L'enquête, un choix méthodologique adapté.

L'enquête par entretiens est le mode de recueil des discours des habitants choisi pour collecter les données qui forment l'élément principal du corpus de notre recherche. D'autres types de données plus quantitatives ont été utilisées comme par exemple des chiffres fournis par des institutions (MINEFI, INSEE, DDE...), cependant ce sont les entretiens qui constituent la source principale et originale de ce travail de recherche.

La technique de l'entretien est apparue comme la méthode la plus adaptée pour étudier notre sujet, car c'était là le moyen d'atteindre l'individu en temps qu'acteur, par sa parole il nous a aidé à mettre en évidence des faits particuliers. Ce qui est particulièrement important est que, grâce à cette technique, l'enquêté participe à la production des données, étant actif il n'est pas simplement instrumentalisé par le chercheur, de plus il s'agit bien d'un entretien méthodique, encadré et non d'une quelconque situation de banal bavardage. Lorsque l'interviewé est producteur de son discours et le chercheur révélateur de sens contenus dans ces paroles, alors la technique de l'entretien s'apparente plus à une coproduction de données qu'à une découverte expérimentale et unilatérale de résultats. C'est dans ce sens qu'il faut reprendre ce qu'a écrit Pierre Bourdieu (1998, p. 1407) « en lui [l'enquêté] offrant une situation de communication tout à fait exceptionnelle (...) l'enquêteur contribue à créer les conditions de l'apparition d'un discours extraordinaire, qui aurait pu ne jamais être tenu ». Dans le même ordre d'idée, l'enquêté comme l'enquêteur sont inscrits dans la société et qu'importe leur appartenance à un type d'espace en particulier ou à une classe sociale, l'entretien

¹²⁹ Les entretiens ont été réalisés entre les mois de février 2003 et août 2004, c'est-à-dire après le discours du Président de la République du 14 juillet 2002 qui mettait en avant la lutte contre l'insécurité routière (Cf. infra paragraphe 2.3.1).

devient un moment de rencontre qui permettra la compréhension puis l'étude de certains phénomènes.

Notre enquête a porté principalement sur les pratiques et les représentations des habitants périurbains en matière de mobilité et de sécurité mais elle n'apparaissait ni d'emblée ni exclusivement comme telle¹³⁰, ces préoccupations étaient abordées comme découlant d'un choix résidentiel particulier pour le périurbain. L'enquête visait la connaissance d'un ensemble de pratiques dans un cadre spatial particulier, celui du périurbain des marges de l'Île-de-France. Il fallait donc recueillir des discours référentiels¹³¹ permettant de faire apparaître des usages des réseaux routiers et des pratiques de mobilité. Par ailleurs, la production de discours à dominante modale¹³² a également été recherchée, ce type de discours renseignant sur les représentations, les raisonnements et les logiques subjectives des périurbains quant à la sécurité.

De fait les entretiens menés sont de forme semi-directive c'est-à-dire que l'enquêteur n'a pas laissé l'enquêté totalement maître de la forme et du contenu de son discours. L'intérêt de cette forme d'entretien est de permettre de combiner l'exploration de la pensée de l'enquêté dans un climat de confiance et un projet plus directif de l'enquêteur qui cherche à obtenir des indications sur des points définis à l'avance. Nous n'avons pas employé l'entretien comme moyen de vérification ou validation d'hypothèses, nous cherchions plutôt à faire émerger un discours en général mais également certaines informations ponctuelles et précises qui, si elles n'étaient pas données spontanément par l'enquêté, lui ont été demandées plus directement.

3.1.1). Présentation des enquêtés.

De prime abord la population à enquêter semblait facile à déterminer, il fallait rencontrer des habitants d'espaces périurbains qui se déplacent de façon fréquente et régulière en utilisant les réseaux routiers, et ce pour quelque motif que ce soit. Puisque le sujet de la recherche porte principalement sur des déplacements en véhicule personnel, n'ont été interviewées que les personnes âgées de plus de 18 ans, celles qui sont à même d'être autonomes dans leurs

¹³⁰ Cette posture méthodologique provient de conclusions tirées d'expériences de terrain de chercheurs aguerris, il apparaît en effet qu'aborder brutalement la thématique de la sécurité des déplacements bloque l'individu dans sa réflexion et la production d'un discours effectivement personnel, les réponses obtenues se limitant alors souvent à des propos convenus voire prévisibles.

¹³¹ C'est-à-dire « qui décrit l'état des choses » in Blanchet et Gotman (1992, p.31).

¹³² Savoir « un discours qui tend à traduire l'état psychologique du locuteur » in Blanchet et Gotman (1992, p.30).

déplacements individuels motorisés mais qui disposent réellement d'un choix de moyens de transport.

Les jeunes ont donc été exclus *a priori* de la population de référence même si certains de leurs déplacements individuels se font grâce à des moyens de transport individuels motorisés tel un deux-roues ne nécessitant pas de permis de conduire. Cependant lorsque des jeunes sont intervenus incidemment dans les entretiens, leurs discours ont été recueillis mais n'ont pas été exploités intrinsèquement. Ces discours n'ont pas été négligés pour autant dans la mesure où ils pouvaient venir corroborer, préciser ou illustrer le discours principal. Par contre, nous faisons l'hypothèse que certains déplacements des plus jeunes peuvent, selon toute vraisemblance, être appréhendés par le biais des pratiques d'accompagnement et donc ont une incidence sur les déplacements des adultes en général. Les personnes âgées n'ont été ni choisies ni écartées en tant que telles de la population enquêtée, elles ont été entendues quand leur mobilité était encore autonome et ne se réalisait pas seulement par le mode du transport en commun.

Si définir les populations enquêtées était assez aisé voire évident, il s'est avéré bien plus difficile et délicat de rencontrer des personnes qui correspondent à ces pré-requis.

Dans la mesure où l'orientation méthodologique de cette étape de la recherche n'est nullement quantitative, ce n'est pas la représentativité qui fût recherchée mais au contraire la diversité. L'échantillon d'enquêtés a donc été sélectionné en fonction de caractéristiques marquées, cherchant ainsi à faire émerger des profils si ce n'est typiques du moins typés.

Le paramètre majeur dans la vie périurbaine contemporaine semble bien être celui de la gestion du temps. En paraphrasant Michel Marié, on pourrait dire qu'en vivant éloignés du centre urbain, les habitants périurbains ont échangé de l'espace contre du temps ou tout au moins contre de la vitesse. Brigitte Baccaïni (1997-b) montrait qu'entre 1976 et 1991 pour tous les actifs franciliens la distance moyenne des déplacements motorisés parcourus entre le domicile et le lieu de travail avait augmenté de 24% alors que la durée de ces mêmes déplacements n'augmentait que de 8% pendant la même période. Elle affirmait que ce qui était vrai pour les actifs dans leur ensemble l'était plus encore pour les périurbains. Ainsi posons-nous que la vie dans l'habitat périurbain doit se réaliser avec des contraintes plus fortes qu'en milieu urbain dense et ce particulièrement sur les déplacements. Ce facteur crée donc des conditions de gestion du temps complexes voire tendues. Dès lors le questionnement s'est aussi attaché au vécu temporel des enquêtés car nous supposons que le temps et son utilisation sont des paramètres majeurs qui pourront avoir un impact réel voire fort sur les déplacements des habitants et corrélativement sur leur sécurité.

Précisons maintenant le filtre retenu pour déterminer qui enquêter parmi la population précédemment définie. Il est apparu que l'ancienneté de la présence en milieu périurbain était un critère majeur de différenciation des comportements des habitants d'un lieu donné. Confortée par Joël Yerpez (1994), nous faisons l'hypothèse que des pratiques de mobilité différentes sont sensibles à la connaissance des territoires et de leurs réseaux mais aussi aux habitudes de vie des habitants-usagers.

Ainsi a-t-il fallu distinguer les anciens et les nouveaux habitants. Il ne faut pas s'attendre ici à une mise en avant du facteur âge, les nouveaux habitants peuvent être des retraités récemment installés et les anciens des jeunes adultes présents dans les espaces périurbains depuis leur naissance. Ce qu'il faut par contre comprendre c'est que l'accent sera mis sur la durée depuis laquelle les habitants se sont installés dans les communes périurbaines. Il semble en effet (et Pinson Thomann, 2001 le confirment) qu'à partir de la cinquième année d'installation un seuil soit franchi dans la mesure où de véritables habitudes sont prises, l'habitant ayant alors acquis une connaissance plutôt complète de ses territoires de vie et de circulation. Ainsi les anciens habitants seront ceux qui résident depuis plus de cinq ans dans la même commune alors que les autres habitants seront qualifiés. Les nouveaux habitants-usagers peuvent ensuite se diviser en deux sous-catégories : des vrais nouveaux qui se sont installés sans connaissance préalable du territoire choisi et des faux nouveaux qui connaissaient déjà le territoire car provenant d'espaces proches. Cela permet donc d'établir trois catégories¹³³ de personnes à enquêter en fonction de leur accoutumance aux territoires périurbains.

Ayant retenu cette typologie, l'objectif a été de réaliser autant d'entretiens dans chaque catégorie de profils définie afin de corroborer ou d'infirmer l'importance et l'impact de la connaissance personnelle, vécue, des territoires et de leurs réseaux dans les choix de déplacements des habitants. Par ailleurs, sans vouloir établir de comparaison entre les pratiques de chacun, entendre les discours provenant d'acteurs plus récemment établis sur ces territoires permettrait peut-être de mettre en évidence les pratiques de découverte des lieux, d'apprentissage et d'adaptation des pratiques à l'œuvre dans la réalisation des déplacements motorisés.

Une fois les catégories d'enquêtés choisies, il convient d'insister sur un aspect essentiel de ce dispositif d'enquête : ce n'est pas une personne prise isolément qu'il était souhaitable d'entendre mais l'ensemble des personnes majeures composant le foyer, la maisonnée. Il nous est apparu que retenir l'individu comme unité d'enquête n'était probablement pas la bonne unité comme le

¹³³ Les anciens (A), les faux nouveaux (FN) et les vrais nouveaux (VN).

suggéraient déjà Pinson et Thomann (2001) car dans le périurbain la mobilité s'appréciera au mieux par rapport au ménage dans son entier et non seulement par rapport à chacun de ses membres isolément. En effet, si c'est le discours d'un individu isolé de son ensemble de référence qui est recueilli, celui-ci sera vraisemblablement incomplet et insatisfaisant car non relié à ceux des autres membres du foyer. De plus, entendre tous les membres du foyer à la fois permet des interactions entre enquêtés, interactions sources d'enrichissement des discours produits.

Ainsi les entretiens recherchés et obtenus¹³⁴ ont-ils été collectifs mais non exclusivement. Parfois, seul un des membres du foyer était disponible, et, plutôt que de repousser la proposition qui s'offrait, nous avons décidé de réaliser l'entretien. Bien sûr, compte tenu du protocole d'enquête fixé, le nombre d'entretien de ce genre a été le plus possible minimisé. Par contre, certains entretiens ont été individuels et ne pouvaient que l'être, il s'agit des cas de foyer mono-personnel, comme ce fut le cas de femmes veuve ou célibataire.

Quel a donc été le mode d'approche des enquêtés ? Cet aspect du protocole d'enquête n'est pas sans importance, car la façon dont les enquêtés ont été contactés peut influencer les réponses obtenues voire, si les résultats sont trop spécifiques et dépendants du contexte de l'enquête, entraver leur généralisation.

Initialement nous souhaitions privilégier l'accès direct sans intermédiaire. Une possibilité était de provoquer assez brutalement le contact en allant aborder les personnes chez elles, en sonnant à leur porte. C'est ainsi qu'il a été pratiqué au début de la phase d'enquête, mais il ne faut pas cacher que cette approche n'a été très productive.

D'autres méthodes non intermédiées et traditionnellement employées pour entrer en contact avec les individus ne se sont pas toujours révélées applicables ni opératoires. Que dire de la possibilité d'utiliser les listes électorales de la commune ? Bien sûr ces listes électorales dans leurs parties additives, permettent d'identifier les nouveaux électeurs, mais ce moyen s'avère très imparfait puisque l'inscription sur ces mêmes listes relève d'une démarche volontaire et facultative, ainsi ne comprennent-elles pas tous les nouveaux résidents d'une commune. De plus les listes sont refondues régulièrement, parfois tous les ans, ce qui ne permet d'isoler que les citoyens arrivés dans la dernière année, or nous estimons que ne peuvent pas être considérés comme "nouveaux" que les seuls habitants établis dans l'année. Ensuite une fois certains nouveaux habitants identifiés, a-t-il fallu trouver leurs coordonnées pour les contacter physiquement, ce qui, nous le verrons, fût parfois bien difficile.

¹³⁴ Voir annexes 6 et 7, la liste des entretiens et une présentation rapide des principales caractéristiques des interviews.

Un autre moyen de repérer de nouveaux arrivés, est celui d'identifier des enfants nouvellement inscrits dans les écoles primaires puis d'accéder à leur famille, mais cette fois un intermédiaire est apparu nécessaire et incontournable : les institutrices ou directrices d'école. La réussite de cette démarche d'approche était conditionnée par la bonne volonté et la compréhension rencontrées ou non. Nous devons signaler que ce mode d'approche qui a été tenté ne fut pas fructueux car seuls trois entretiens sur les cinquante menés, ont été obtenus de cette façon. De même, il eut été possible de s'appuyer sur des associations culturelles ou sportives par exemple, car les responsables de ces associations sont parfois des personnes anciennement installées et le cas échéant leur connaissance des populations et territoires pourrait être utile. Dans ce domaine, seuls les contacts grâce à la paroisse ont permis de concrétiser une rencontre dans chaque commune.

Bien évidemment une méthode de recherche de contact traditionnellement employée consiste à ouvrir l'annuaire téléphonique. Ce qui pouvait être une source efficace d'informations, ne l'a pas vraiment été car rien ne permet dans ce type de document de déterminer si les abonnés le sont depuis longtemps ou non, donc s'ils sont récemment arrivés dans la commune ou pas. Cet annuaire qui aurait pu constituer un outil privilégié, n'a été que d'une aide limitée, il a été néanmoins utile pour retrouver des coordonnées lorsque des noms étaient cités lors d'entretien.

En fin de compte, les entretiens ont été obtenus en mélangeant un peu toutes les techniques d'approche énoncées, c'est-à-dire en allant directement à la rencontre des gens, mais aussi en établissant des contacts téléphoniques préalables, voire en utilisant les ouvertures permises par des personnes déjà rencontrées et amies de futurs enquêtés.

3.1.2) Dispositif, opération et contenu de l'enquête.

Dans son travail sur les conditions d'enquête, le sociologue Daniel Bizeul démontre bien l'influence de certaines composantes de la relation d'enquête sur le résultat même de l'enquête. Dans cet ordre d'idée, il convient d'insister sur la présentation de l'enquêteur, en l'occurrence de l'enquêtrice. Il est certain comme le rappelait D. Bizeul (1998, p.754) que « l'identité que le chercheur se voit d'entrée de jeu attribuée repose pour une part sur des caractères immédiatement perceptibles comme le sexe, le type racial, l'âge apparent, la qualité physique. Elle induit sur ces interlocuteurs des attentes et des réactions plus ou moins stéréotypées, qui orientent en retour son mode de présence ».

Le choix opéré fût celui de toujours présenter l'enquêtrice comme étudiante en thèse dans une université parisienne. L'alternative était celle de se présenter comme chercheur dans le domaine de

la sécurité des déplacements rattachée à l'INRETS, mais cette étiquette aurait pu poser deux obstacles majeurs. D'une part, il était fort possible que les habitants n'aient pas connaissance de cet organisme de recherche et soient donc assez sceptiques ou l'assimilent trop à un organisme de sondage institutionnalisé. D'autre part, l'aspect "expert en sécurité" que cette présentation de soi pouvait conférer aurait pu orienter trop fortement le discours, voire le bloquer complètement. L'habitant ne se pensant pas capable de parler devant un "expert" ou imaginant n'avoir rien d'intéressant à dire, il eut pu refuser l'entretien. Jamais l'enquêtrice ne s'est présentée comme professionnelle ou officielle investie du pouvoir et de l'image d'on ne sait quelle institution. Cette présentation de l'enquêtrice introduit certes un biais, mais aucune situation d'enquête n'en est jamais dépourvue. D. Bizeul (1998, p.763) rappelait ainsi que « le mouvement de bienveillance et d'aide envers l'étudiant est fréquent ». car son aspect "novice" dominerait et influencerait plutôt favorablement les enquêtés. Ajoutons un dernier complément : compte-tenu de la personne qui a réalisé l'enquête les réactions relevant du registre "vous ne pouvez pas comprendre étant trop jeune" ce sont effacées au profit de "vous voyez ce que je veux dire". L'enquêté supposant que l'enquêtrice pouvait parfois être personnellement dans des situations comparables aux siennes, il tentait volontiers de l'impliquer dans la relation d'enquête. Quoiqu'il en soit, les enquêtés ont pu chercher à obtenir l'assentiment de l'enquêtrice, et parfois à susciter une certaine connivence, mais ceci est un comportement plutôt habituel voire inévitable (Olivier de Sardan, 2000). Ce risque d'implication personnelle de l'enquêtrice dans le processus de construction du discours étant connu dès le départ, il a été le plus possible tenté de le maîtriser par une attitude d'écoute bienveillante voire d'empathie mais sans jamais prendre parti. De toute façon, aucune situation n'étant jamais parfaite, il a fallu choisir et c'est le dispositif qu'on vient de décrire qui a été préféré à tout autre.

Abordons maintenant précisément les conditions dans lesquelles l'enquête s'est déroulée. Compte tenu que la position au regard de l'emploi n'a pas été retenue comme critère de sélection, ont été enquêtés tant des actifs que des inactifs, dès lors les entretiens ont été passés le week-end, les soirs de semaine mais aussi en journée. Parfois ces entretiens résultaient d'un contact direct et immédiat après avoir sonné à la porte des habitants. D'autres fois, le plus souvent, les entretiens étaient programmés, prévus après un premier contact téléphonique ou visuel. Chaque fois les enquêtés étaient avertis de la durée probablement assez longue¹³⁵ de l'entretien qui allait s'engager, cela n'a jamais été un facteur de rejet. Tous ces entretiens ont été réalisés au domicile des personnes, excepté un réalisé sur le lieu de travail. Le domicile des habitants présente certes un avantage matériel, il était plus facile de recueillir des conditions favorables à l'enregistrement, mais cela a

¹³⁵ Les entretiens n'ont jamais duré moins d'une heure, certains, les plus longs, ont approché les trois heures.

permis également l'intervention non programmée de jeunes qui participaient alors à leur gré à l'entretien. Enfin, le domicile est un lieu sécurisant dans lequel l'enquêté se met en scène à sa guise, il peut s'appuyer sur le décor pour illustrer ses dires, et ainsi avoir l'impression de mieux se faire comprendre de l'enquêteur. Qui plus est, au cours des entretiens une carte routière a été chaque fois proposée par l'enquêtrice, ainsi l'enquêté pouvait reporter graphiquement les différents parcours qu'il expliquait emprunter. Vu les dimensions assez conséquentes de ce support, il était nettement plus pratique de pouvoir le déplier calmement sur une table plutôt que de le manipuler maladroitement dans un lieu public restreint ou encombré par exemple.

Le thème général de l'entretien était présenté comme l'étude des choix d'habitat dans des espaces excentrés de l'Île-de-France et, en découlant tout naturellement, l'incidence de ces choix sur les déplacements physiques des habitants. Le thème de la sécurité dans les déplacements n'était pas annoncé en tant que tel, car nous voulions éviter les discours stéréotypés et impersonnels liés au contexte politique du moment. Cet aspect touchant à la sécurité était introduit dans le cours de l'entretien, mais n'était donc pas affiché ostensiblement.

Après le rappel des règles de confidentialité de l'entretien¹³⁶, et juste avant de commencer réellement, quelques questions directes sur les déterminants sociaux¹³⁷ ont été posées aux enquêtés. Puis le discours s'engageait facilement orienté vers l'explication du choix résidentiel des habitants, les questions préliminaires ayant permis une entrée en matière.

“Pouvez-vous m'expliquer comment vous avez choisi de vivre dans cette commune ou dans cette maison en particulier?”, telle était l'attaque assez générale de l'entretien. Il convient d'attirer l'attention sur un point précis, “comment” a été employé plutôt que “pourquoi”. En effet, initier le propos par un adverbe impliquant la causalité aurait abouti à déclencher des réponses factuelles et limitées, bien souvent convenues tenant avant tout aux bienfaits réels ou supposés de certains espaces par rapport à d'autres¹³⁸. Assez fréquemment les habitants en venaient à brosser le tableau

¹³⁶ Dans un souci de respect de cette confidentialité et pour préserver l'anonymat des personnes rencontrées des pseudonymes leur ont été attribués.

¹³⁷ Ont été précisés : l'âge et la situation matrimoniale des enquêtés, le nombre d'enfants au foyer et leur âge, la situation professionnelle des répondants (de façon simplifiée car plus que la fonction dans une entreprise c'est la situation d'activité ou non qui devait être identifiée), le statut relativement au logement (propriétaire ou locataire), l'année d'arrivée dans le logement actuel et le lieu de résidence antérieur.

¹³⁸ Nous reviendrons un peu plus loin sur l'image et l'identité que les habitants attribuent au type d'espace dans lequel ils vivent. D'emblée notons que le vocabulaire associé aux communes périurbaines où les entretiens ont été passés, était

du lieu de résidence antérieur et établissaient une comparaison avec le lieu actuel. C'est sur ce thème que la plupart d'entre eux se sont révélés le plus à l'aise pour communiquer. Les paroles qui découlaient de cette entrée en matière ont permis d'analyser la mobilité résidentielle dans sa dimension spatiale et temporelle.

La posture adoptée en ces débuts d'entretien a consisté à laisser parler le plus librement possible les habitants, en demandant toute fois des clarifications ou des compléments d'informations. Enfin, nous reprenions la main en introduisant un nouveau questionnement, à savoir : le fait de vivre là maintenant, avait-il changé leurs habitudes de vie, leur quotidien et en quoi. Cette orientation permettait le plus souvent de faire réfléchir les enquêtés sur des points qu'ils n'avaient pas formalisés en tant que tels auparavant. Une première opération introspective pouvait parfois avoir lieu, les enquêtés commençaient alors à ne plus fournir un discours déjà préparé ou répété, mais à élaborer sur le moment une réflexion.

Le discours pouvait alors commencer à sortir de l'énonciation de lieux-communs ou de représentations convenues en s'écartant de ce que Brun et Fagnani (1991) présentent comme une rationalisation de choix sous contrainte, et prendre une tournure plus personnelle.

Était ensuite amené le deuxième thème de l'entretien, celui tenant à la mobilité physique des personnes entendues. Il s'agissait ici d'aborder la façon dont les habitants, usagers des réseaux de transport, se déplacent pour pouvoir effectuer toutes leurs activités qu'elles soient choisies ou contraintes.

Il est apparu assez rapidement que la mobilité était perçue par les habitants plutôt comme un moyen et non une activité en soi-même¹³⁹ se rapprochant en cela de la définition que donnait J. Coutras (1993, p.163) « la mobilité c'est d'abord réaliser un parcours pour faire quelque chose ». Afin de faire émerger des pratiques et l'adaptation de celles-ci à des contraintes ressenties comme extérieures, la congestion par exemple, mais intégrées par les individus, les questionnements ont essentiellement porté sur la description de trajets réguliers. Une carte a toujours été proposée afin

plutôt celui de la campagne par opposition à la ville et Paris en particulier même si relativement peu d'enquêtés étaient familiers de Paris *intra-muros* ou y avaient réellement vécu.

¹³⁹ Ceci diverge totalement des résultats de certaines études comme ceux des travaux d'Ilan Solomon qui repèrent et analysent des déplacements comme souhaités pour eux-mêmes « travel is desired for its own sake (...) travel is not a byproduct of the activity but itself constitutes the activity ». Cf Mokhtarian P., Solomon I. (2001) « How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations » 26 p., publié sur le site www.ville-en-mouvement.com/articles/ilan_solomon.pdf. En l'espèce dans les situations décrites par nos interviewés, le déplacement n'a jamais été présenté comme un loisir ou une activité intrinsèque.

que les personnes surlignent les parcours empruntés. Le support physique de la carte a souvent permis aux enquêtés d'avoir une prise de conscience de leur ancrage dans l'espace et du développement spatialement orienté, vers une pôle urbain notamment, de leurs pratiques de déplacement.

Ce temps de l'entretien a peut-être été celui où les questions posées aux enquêtés étaient les plus nombreuses, il fallait effectivement s'assurer qu'aucun aspect n'était oublié ou si certains n'étaient pas évoqués, il était nécessaire de comprendre pourquoi. Ainsi ont été passés en revue les principaux motifs de déplacements : navettes vers le lieu de travail, trajets liés aux pratiques d'achat, de loisirs, de recherche de services (médicaux notamment), de sociabilité et enfin accompagnements réalisés pour d'autres personnes.

À ce moment de leur discours, les enquêtés en venaient à énoncer que le véhicule personnel, quasi systématiquement la voiture¹⁴⁰, était leur moyen de transport privilégié. Il était leur était demandé de réfléchir à une situation présentée comme extrême et temporaire : la privation de l'usage de ce même véhicule. Cette proposition était faite dans le but de déstabiliser les enquêtés, de les confronter à une situation qui d'évidence leur est apparue comme peu admissible à tout le moins désagréable si ce n'est dérangeante, bien que certains l'aient parfois expérimentée. Parfois le discours abordait alors les transports en commun. Quoiqu'il en soit le moment était venu d'introduire le troisième thème de l'interview, celui de la sécurité routière.

Pour infléchir le cours de l'entretien vers l'aspect "sécurité des déplacements" lorsque celui-ci n'avait pas été évoqué spontanément par le enquêtés, nous leur demandions si les routes empruntées étaient confortables et s'ils s'y trouvaient à l'aise. Sans prononcer le terme de danger c'est inmanquablement ce vers quoi le discours des enquêtés s'orientait.

Le but de cette partie de l'entretien était de cerner le ressenti des usagers afin d'une part de pouvoir le confronter dans une autre phase du travail de recherche, à une réalité "plus objective" telle qu'elle pouvait ressortir de l'examen de documents officiels émanant de DDE. D'autre part, recueillir cette perception était essentiel pour ensuite comprendre comment les automobilistes eux-mêmes adaptaient ou non leurs pratiques de déplacement aux conditions qu'ils rencontraient.

¹⁴⁰ C'était à ce moment qu'on demandait, si les enquêtés ne l'avaient déjà d'eux-mêmes précisé, quel était le nombre de véhicules dont disposait le foyer.

3.2) Quelques traits saillants issus des entretiens.

Finalement cette méthode de recueil des données aura permis de constituer un corpus composé de cinquante entretiens réalisés de façon égale dans deux communes périurbaines. Tous ont été intégralement enregistrés et fidèlement retranscrits, les discours n'ont pas été réécrits, les paroles qui seront reprises dans ce texte sont telles qu'elles ont été formulées. Il ne faut pas voir dans ce choix une quelconque recherche du parler vrai qui ne saurait souffrir de manipulation ou de dissimulation, il s'agit simplement d'un souci de respect des individus et de leurs paroles.

L'intérêt du recours à cette méthodologie est d'approcher les faits au travers des acteurs ordinaires qui les pratiquent. Les entretiens ont produit une forme de matière brute, l'analyse thématique a permis d'opérer des recoupements, des croisements et ainsi de mettre en évidence certains types de comportement. Bien évidemment les résultats qui découlent de cette démarche ne prétendent pas rivaliser avec ceux de travaux fondés sur des exploitations quantitatives de statistiques de grande ampleur¹⁴¹. Ainsi notre analyse qualitative des discours recueillis ne permet certes pas de révéler des régularités fortes ou de grandes tendances, mais elle est complémentaire d'autres méthodes plutôt fondées sur la mesure des phénomènes. Qui plus est, les résultats ici présentés apparaîtront plutôt en phase et même concordants avec d'autres évoqués ci-dessus. Pour finir, mettre l'accent sur les acteurs permet de saisir parfois des motivations spécifiques voire de comprendre des comportements moins visibles mais néanmoins réels.

Sans dévoiler trop tôt les résultats obtenus, on peut présenter dès maintenant quelques aspects généraux tels qu'ils ressortent des entretiens et caractérisent les populations enquêtées.

3.2.1) Une installation personnelle.

Ce qu'il faut comprendre et qui ressort très nettement des entretiens, c'est que les individus sont venus eux-mêmes s'installer en périurbain. C'est-à-dire que très peu se trouvent précisément là du fait d'une d'implantation familiale ancienne. En d'autres termes les espaces périurbains et particulièrement ceux qui sont lointains du cœur de l'agglomération voire aussi les plus récemment aménagés, sont plutôt peuplés d'habitants qui y sont venus eux-mêmes. Si des attaches familiales avec les lieux où les habitants ont été rencontrés ont pu être repérées chez certains¹⁴², il n'en demeure pas moins qu'aucun des enquêtés n'avait vécu en périurbain avant de venir s'y installer.

¹⁴¹ Nous pensons particulièrement à ceux de Martine Berger, de Brigitte Baccaïni ou de Jean-Pierre Orfeuill.

¹⁴² Cf paragraphe 5.2.3

On pourrait alors déduire de ces observations qu'il n'existe pas encore de périurbains de souche, cependant on peut imaginer que cette situation change à l'avenir avec la fixation sur place (dans la commune même ou dans une autre similaire) des enfants des premiers périurbanisants installés depuis près de trente ans.

Figure 4 Origine communale des enquêtés

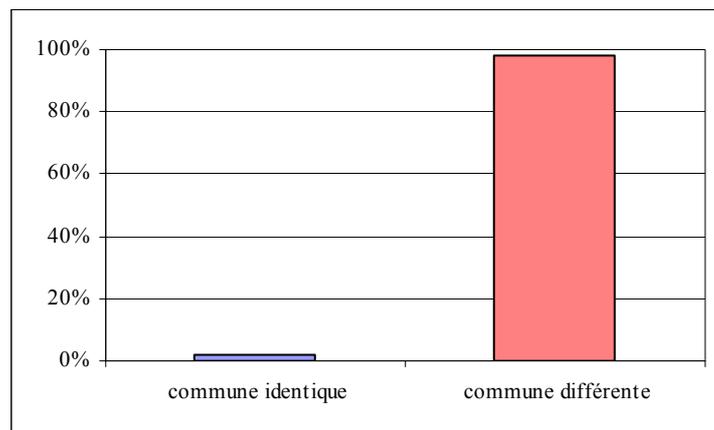


Figure 5 Origine départementale des enquêtés

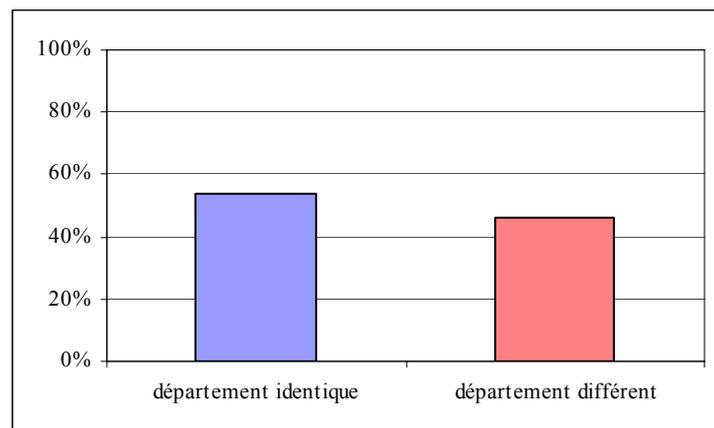
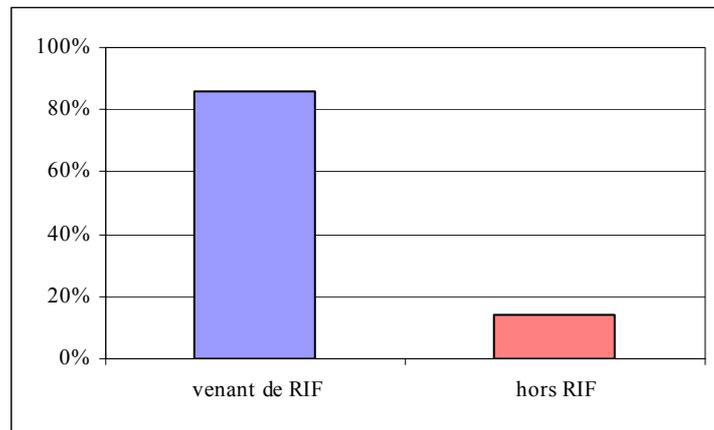


Figure 6 Origine régionale des enquêtés

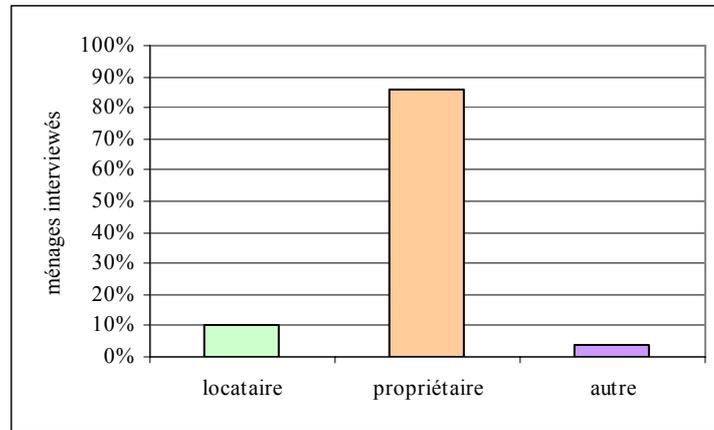


Les graphiques (fig. 4, 5 et 6) reprennent les informations extraites des entretiens menés dans les deux communes¹⁴³ constituant nos terrains d'étude. Sans revenir sur l'origine communale qui démontre que les individus sont quasi exclusivement arrivés dans leur commune de résidence, il est intéressant de constater que les enquêtés provenaient déjà d'Île-de-France dans plus de huit cas sur dix. On peut donc faire l'hypothèse que l'installation périurbaine est rarement la première étape du parcours résidentiel du "migrant intérieur". Le graphique indiquant l'origine départementale des enquêtés, s'il ne fait apparaître aucune tendance franche, confirme l'impression précédente. Comme à l'échelle régionale, il semblerait que les périurbains enquêtés ne proviennent majoritairement pas de "l'extérieur". Compte-tenu que nous avons travaillé sur des communes de Seine-et-Marne et des Yvelines, ce constat permet de relativiser l'idée trop rapidement et fréquemment avancée que les espaces périurbains franciliens ne sont peuplés que d'anciens résidents du pôle urbain central (principalement des départements de la petite couronne).

¹⁴³ Pour des précisions sur celles-ci voir chapitre 4.

3.2.2) Un choix pour la propriété de son logement.

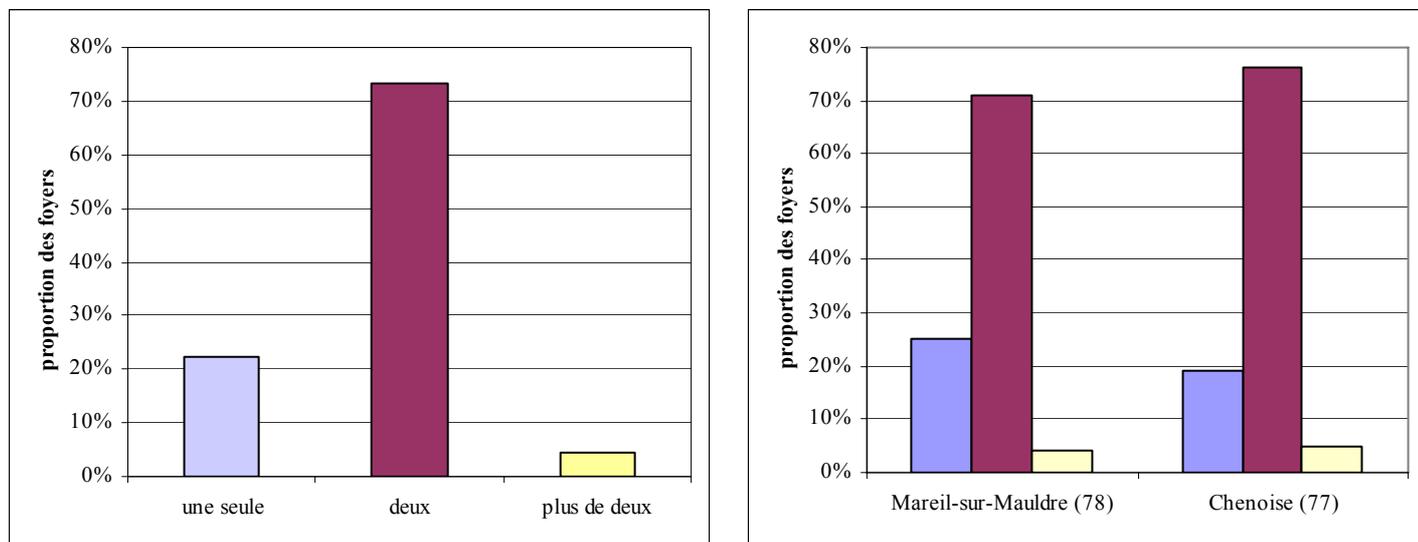
Figure 7 Statut d'occupation du logement des enquêtés



Tout comme les constats précédents portant sur l'origine géographique des habitants périurbains n'étaient ni étonnants ni particuliers, il en va de même pour le rapport patrimonial au logement. Les enquêtés sont très nettement propriétaires de leur résidence (voir fig. 7 ci-dessus) dont l'observation *in situ* et les données statistiques attestent qu'il s'agit beaucoup plus d'une maison individuelle que d'un appartement.

3.2.3) Une bimotorisation affirmée.

Figure 8 Nombre de voiture par foyer



Résultats regroupés

Résultats détaillés par commune
(codes-couleurs inchangés)

Nota : les foyers uni-personnels sont exclus de ces résultats car il est peu fréquent qu'un individu seul possède plusieurs automobiles. S'il possède plusieurs véhicules à moteur il s'agira plutôt d'une voiture et d'un deux-roues, néanmoins cette situation bien que rencontrée lors d'un entretien, est très rare.

Ces observations générales et rapides tracent des profils d'enquêtés ordinaires que rien ne distingue du portrait-robot établi par T. Le Jeannic (1997-a) qui pose que « l'homo suburbanus vit en maison individuelle et possède deux voitures ». Cette absence de singularité pourrait paraître décevante mais voyons la plutôt comme réconfortante. En effet, puisque les habitants interrogés ont tendance à ressembler aux autres périurbains on pourra extrapoler les résultats obtenus dans cette recherche d'autant plus si les espaces eux aussi se révèlent banals et non particulièrement originaux.

Voici donc présentés la méthode et les matériaux recueillis, qui une fois retravaillés, formeront les données exploitées dans la deuxième partie de ce travail de recherche. Cette approche méthodologique n'est certes ni originale ni nouvelle mais elle est éprouvée et son usage a déjà permis à de nombreux chercheurs de développer des travaux solides ainsi que d'apporter des résultats pertinents et fiables. Enfin, cette méthode d'enquête présente l'avantage incomparable d'approcher les individus dans la complexité de leurs pratiques et comportements tout en permettant également de réaffirmer une dimension essentielle de ces individus : ils sont acteurs à part entière de leur histoire.

Conclusion à la première partie.

De cette première partie, il ressort quelques points majeurs sur lesquels il paraît opportun d'insister.

Tout d'abord on peut affirmer que les espaces périurbains sont bien spécifiques et constituent une composante à part entière du système urbain actuel. Ils ne sont pas des aléas plus ou moins souhaités ou souhaitables, ni des épiphénomènes urbains. Qui plus est, ce type d'espace est devenu commun voire ordinaire, ce n'est donc pas le résultat d'une conjonction instable et particulière de facteurs divers. S'il est encore trop tôt pour se prononcer sur leur durabilité à venir au regard notamment des préoccupations environnementales montant dans la société, on peut toutefois tenter une hypothèse mais non un pronostic. Dans la mesure où ils ont réussi à s'adapter et proposent des conditions de vie qui satisfont globalement leurs habitants, ces espaces pourront peut-être continuer à se développer. Ils périliteront d'autant moins que la périurbanisation s'étendra plus fortement encore aux emplois et que des centres urbains secondaires déjà existants offriront une palette la plus complète possible d'aménités urbaines (Wiel, 2002).

Le mode de transport individuel et particulièrement automobile, est certes tellement dominant en ces lieux que l'on pourrait être tenté d'y déceler une forme de dépendance voire, pourquoi pas, une certaine vulnérabilité des territoires. Il est vrai qu'en l'état actuel de la technologie et de l'offre de transport, aucune alternative viable ne semble émerger. Cependant il convient de tempérer ce constat, d'une part quelques expériences visant à se déplacer autrement ont assez récemment vu le jour ainsi plutôt que de mode de transport nouveau, ce seraient des formes d'usage nouvelles de mode existant qui seraient à rechercher (Amar, 2004). D'autre part des développements urbains européens comparables à la périurbanisation française, reposent sur d'autres modes de transport et fonctionnent donc autrement que par le "tout automobile" si souvent décrié. Ces exemples pourraient éventuellement inspirer les décideurs (publics comme privés) et stimuler leurs actions.

Par ailleurs, on pourrait imaginer de plus, voire mieux, encadrer (Wiel, 1999-b) la périurbanisation, en la planifiant par exemple à l'échelle de l'intercommunalité ou en programmant un développement territorial équilibré fondé sur la concertation et la coopération.

Enfin reprenons pour finir un point essentiel : puisqu'il apparaît que les déplacements physiques de personnes sont si prégnants dans la vie périurbaine, il sera nécessaire de bien les connaître et analyser pour comprendre le fonctionnement territorial de ces espaces périurbains.

Circuler sur le réseau routier français a longtemps été une activité risquée, en effet l'insécurité était telle que nos routes étaient parmi les plus accidentogènes d'Europe, ainsi en 2000 le nombre de tués (à trente jours) par million d'habitants¹⁴⁴ était de 136,4 en France, 114,9 en Italie mais seulement de 84,8 en Allemagne ou encore de 62,1 aux Pays-Bas. C'est-à-dire que comparée à nos proches voisins européens seuls la Belgique, l'Espagne ou le Luxembourg enregistraient de pires résultats. Devant cette situation inquiétante, les plus hautes autorités de l'État ont décidé de tirer la sonnette d'alarme et d'œuvrer pour l'amélioration de la sécurité routière. Cette orientation politique nouvelle a pris les formes que l'on sait notamment celle du durcissement du diptyque contrôle/sanction mais a permis de réduire substantiellement le nombre des tués, ainsi ne s'élève-t-il plus qu'à 91,1 pour un million d'habitant en 2004.

Ces remarques d'ordre général étaient nécessaires pour rappeler l'importance de la question de la sécurité des déplacements dans la vie quotidienne des habitants des espaces périurbains contemporains. On a en effet souligné combien ces individus sont mobiles et usagers des réseaux routiers donc potentiellement sensibles au risque de cette activité. Il devient alors urgent de s'interroger sur leurs comportements et pratiques de mobilité afin de comprendre si la sécurité de celle-ci les préoccupe et les affecte au point d'introduire des remises en cause de leur choix ou si au contraire cette question est écartée négligemment.

¹⁴⁴ Cf www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/IMG/Synthese/CS_EUROP.pdf

Deuxième partie :
Déplacement et sécurité dans le quotidien de la
vie périurbaine.

Chapitre 4

La périurbanisation à l'œuvre.

*Il n'est chambre où ne soient percées porte et fenêtre
Car c'est le vide encore
Qui permet l'habitat*

Lao-Tsé (V^e s. av. J-C.), Tao-tê-king, La Voie et sa vertu, 11.

Bernard-Henri Nicot (1996) analysait la périurbanisation comme un phénomène comprenant deux aspects. D'une part statique puisque la périurbanisation se présente comme un état du fait urbain plus particulièrement une forme d'urbanisation entourant un noyau urbain originel. Et d'autre part comme un processus dynamique de transformation voire de production d'espace nouveau toujours, tout au moins en France, lié à un centre bâti ancien.

Dans un registre un petit peu différent, ce qu'explique Pierre Sansot (1997, p. 103) des espaces périphériques est transposable aux territoires périurbains. Selon cet auteur, il est difficile pour l'homme de penser, d'appréhender ce type d'espace car il s'agit là d'objets intellectuels mal ou peu saisissables : « ce périurbain, ce n'est pas la banlieue, ce ne sont pas les villes nouvelles, ce n'est même pas une juxtaposition d'îlots bien constitués. (...) On pourrait dire que cette étendue molle, indéterminée, indéfinissable, ce périphérique que l'on essaie de comprendre, n'existe pas ». Ces notations confirment la difficulté qui existe pour les spécialistes à définir et à s'accorder sur les espaces périurbains mais également pour les habitants à comprendre comme tels les lieux dans lesquels ils vivent.

Rappelons rapidement que pour simplifier et faciliter la compréhension des développements qui suivent, nous avons choisi de retenir une acception globalisante : sera considéré comme périurbain tout espace (une commune par exemple) appartenant à une aire urbaine qui subit l'influence et la croissance de la ville centre, mais qui conserve des activités rurales ou agricoles sur une grande partie de son territoire.

Le moment est maintenant venu de présenter comment les préoccupations guidant notre travail de recherche telles qu'elles ont été exprimées de façon générale dans la première partie de ce texte, ont pu être appliquées à des terrains d'étude particuliers. C'est pourquoi il est nécessaire d'expliquer comment ont été choisis les espaces où les questionnements ont été mis en œuvre, puis de prendre connaissance de ceux-ci de façon détaillée et précise grâce à un travail plus descriptif et analytique.

4.1) Les critères de sélection des terrains d'étude.

L'objectif de ce travail n'était pas de développer de nouveaux outils permettant de caractériser ni de définir les espaces périurbains franciliens. Il s'agissait plutôt de révéler de quelle manière un facteur lié à la mobilité, la sécurité des déplacements, était pris en compte par les habitants périurbains et dès lors si le fonctionnement de ces espaces était plutôt opératoire ou au contraire défaillant. C'est pourquoi les critères retenus pour choisir les terrains d'étude ne sont ni originaux ni inédits, ils sont inspirés de travaux scientifiques antérieurs. Cependant ces critères éprouvés ont été repensés et adaptés pour être facilement utilisables et efficaces à notre propos.

Chacun des trois critères utilisés sera d'abord défini de façon générale. Ensuite, sera expliquée la manière dont celui-ci a été émis en œuvre pratiquement pour contribuer à déterminer les espaces dans lesquels des dispositifs spécifiques devront être appliqués pour étudier finement les problématiques de cette recherche.

Lorsqu'il est question d'appréhender voire de mesurer le développement périurbain, le géographe pourra spontanément penser aux usages qui sont faits du sol et aux changements que celui-ci supporte. Nous suivrons effectivement cette tendance, ainsi le premier critère sera bien celui de l'usage du sol. Faisons l'hypothèse que l'observation fine de ce à quoi le sol est utilisé laisse apparaître un certain accroissement de l'emprise du bâti au détriment d'activités rurales essentiellement agricoles, et permette ainsi de contribuer à révéler la périurbanisation.

L'aménageur travaillant sur les transports et la sécurité, pourrait quant à lui privilégier l'accessibilité des territoires et leur insertion dans les réseaux de communication de grande ampleur. Il postulerait alors que des espaces où la mobilité serait non pas encouragée mais plutôt facilement réalisable, seraient plus à même de connaître la périurbanisation que des lieux difficilement accessibles, voire trop repliés sur eux-mêmes. Nous partageons également cette façon de penser, c'est pourquoi le deuxième critère de sélection des terrains d'étude reposera sur l'accessibilité générale des territoires.

Enfin n'écartons pas la démarche du démographe qui, bien évidemment, pourra qualifier la périurbanisation en fonction des évolutions numériques mais aussi des changements structurels que la population connaît en certains espaces. Bien que cette manière d'opérer soit pour nous plutôt seconde et découle de la définition même que nous donnons à la périurbanisation, ces aspects seront repris pour constituer le troisième critère de sélection des terrains.

4.1.1) La transformation physique de l'espace ou les changements de l'usage du sol.

Puisque la périurbanisation peut se comprendre comme un processus, il est bien évident que celui-ci aboutira à transformer les paysages et que les fonctions dont les espaces étaient support pourront elles aussi être modifiées. C'est pourquoi nous nous attacherons d'abord à intégrer ces phénomènes dans une première étape de notre protocole de sélection des terrains d'application.

Avant tout développement cependant, une remarque s'impose : l'espace tel que le conçoit le géographe n'est pas ici un objet d'étude immanent. Ceci signifie que le sol sur lequel se développent des activités ne peut être considéré en soi seulement. Il serait plutôt une composante, certes essentielle, d'un ensemble plus vaste incluant outre l'espace géographique construit ou non, les acteurs de toute nature qui agissent sur et dans cet espace, les activités qui s'y développent, et les relations entre les différents éléments du système complexe ainsi défini.

Il devient alors évident que le critère portant sur la transformation de l'espace devra être entendu non pas sous une acception physique comme par exemple celle insistant sur l'érosion des sols provoquées par l'écoulement des eaux ou l'action des vents, mais bien toujours en lien avec les interventions humaines pour adapter les lieux et aménager les territoires.

4.1.1.1) Définition du critère relatif aux usages du sol.

Dans un article très fourni sur l'aire métropolitaine de Lisbonne, José Tenedório [2001] employant des techniques assez complexes et récentes (télétection, SIG et cartographie numérique) a identifié cinq formes de changements de l'usage des sols plus ou moins faciles à repérer, qui selon lui traduisent l'étalement périurbain. Il s'agit donc de : l'accroissement qui suppose « la transformation d'une ou plusieurs fonctions préexistantes », de l'extension comprise comme « le remplissage de petites zones (...) avec la même fonction », de la densification qui est présentée de façon très, trop similaire à l'extension, de la mutation qui relève de « la modification d'un certain type d'usage ou d'occupation du sol » et de la fragmentation comprise tant comme une forme d'implosion d'une grande parcelle en de nombreuses petites, que comme une certaine hétérogénéité

des usages du sol. Selon nous certaines formes présentées sont très voire trop proches telles l'accroissement et la mutation ou bien la densification et l'extension, ainsi sans reprendre en détail les distinctions opérées, nous retiendrons trois aspects principaux (la mutation, l'extension et la fragmentation) pour élaborer un critère de choix de nos terrains reposant sur la consommation d'espace en milieu périurbain et sur les modifications de l'usage fait de ces espaces.

De tous les aspects définis par J-A. Tenedório c'est l'accroissement-mutation qui nous semble le plus opératoire pour notre travail. La mutation qui peut concerner l'usage du sol ou celui du bâti a été, compte-tenu de nos moyens, relativement bien observable. La mutation qui transforme des prés en terrain de football ou en lotissement, est assez facilement repérable grâce aux photographies aériennes notamment, par contre celle qui s'opère lorsqu'un bâtiment agricole, un corps de ferme par exemple, est restauré et réhabilité en logement ou lorsqu'une résidence secondaire devient résidence principale, est malheureusement plus difficile à révéler, et n'a donc pas pu entrer pleinement en ligne de compte pour la définition de notre critère. Enfin, n'oublions pas de tempérer l'impression dominante d'espaces périurbains comme lieux de prédilection du lotissement pavillonnaire. Martine Berger [1991, p.59] rappelait que « le parc de logements périurbains ne se réduit pas aux pavillons en accession à la propriété construits depuis les années 1960 : il ne représente qu'un tiers des résidences, à égalité avec l'individuel ancien et les collectifs » et dans le cadre de l'élaboration d'un critère de changement d'affectation et d'usage du sol cet aspect aussi est à retenir.

Arrivés à ce point de nos développements, il serait bon de revenir sur un point jusqu'à présent sous-entendu mais d'importance certaine. Il est indéniable que, dans les espaces périurbains si le bâti nouveau a, bien sûr et dans la majeure partie des cas, une fonction résidentielle, cela n'est pas la seule possible. Les dimensions de la périurbanisation sont multiples. Certes les ménages se périurbanisent c'est-à-dire qu'ils déplacent leur lieu de résidence en dehors des limites traditionnelles de la ville et s'éloignent ainsi assez souvent des zones denses qui concentrent encore en France les emplois et beaucoup de services tournés vers les populations. Cependant les ménages ne sont pas les seuls acteurs attirés par ce type d'espace. Pour des raisons parfois similaires portant notamment sur les coûts financiers d'une implantation, les entreprises aussi investissent ces espaces et y développent des fonctions industrielles ou commerciales. Cependant ce ne sont pas ces aspects que nous avons choisi d'étudier, nous nous concentrerons en effet sur les comportements des individus, leurs actions et les conséquences de celles-ci.

Une expérience personnelle de ces espaces périurbains venant en complément des écrits et études scientifiques, révélera rapidement que hormis les pavillons, d'autres types de constructions sont

bien souvent réalisés dans ces territoires. Le plus souvent celles-ci sont dédiées aux services à la population, il s'agira, dans le meilleur des cas, de création de bâtiments commerciaux par exemple, ou encore liés aux loisirs tels les discothèques, les terrains de golf et autres parcs d'attraction¹⁴⁵, dans le pire des cas « d'installations dangereuses, bruyantes et polluantes »¹⁴⁶ comme des lieux de dépôt et/ou des usines de traitement des déchets. Il semblerait en cela que la ville opère une forme de délocalisation des activités les moins valorisantes, voire de toutes celles que pour une raison ou une autre, elle préfèrerait oublier mais dont elle ne peut se passer. Dès lors, les espaces périurbains n'apparaissent pas totalement maîtres de leur propre développement, puisqu'ils supportent et reçoivent des activités qui ne les concernent pas entièrement, du moins dont ils ne génèrent pas l'entièreté.

Certains auteurs tel Marc Wiel (1999-b) sont moins pessimistes et font remarquer que ces les pouvoirs aux commandes de ces territoires périurbains semblent réagir et parfois s'organiser quelque peu même si cela est fait de façon informelle. Cet auteur insiste sur un fait qu'il identifie comme récent, les couronnes périurbaines accueilleraient volontiers des activités récréatives à l'usage de tous, des urbains y compris, celles-ci étant plus gratifiantes voire moins néfastes aux paysages que le genre de constructions précédemment évoqué par Fleury. Cependant certaines de ces activités ont une forte propension à consommer beaucoup d'espace. Il est vrai que celles-ci nécessitent parfois une grande superficie de terrain pour se réaliser et même s'il ne s'agit pas toujours de bâtiments, pensons par exemple aux golfs qui s'implantent sur des terres anciennement agricoles, elles n'en traduisent pas moins un investissement urbain, une sorte d'annexion territoriale de la ville sur son environnement plus ou moins immédiat. Tel est aussi le cas des espaces verts récréatifs comme les bases de loisirs¹⁴⁷ qui sont nombreux en Île-de-France et de certains parcs ou forêts de l'aire urbaine parisienne sur lesquels l'influence humaine est nettement visible.

4.1.1.2) Mise en œuvre du critère.

Observer les modifications des usages du sol nécessite de disposer de documents figuratifs. Le plus souvent il sera possible d'employer deux types de documents, les photographies souvent considérées comme de la matière brute car non retravaillées, non interprétées, ou les cartes qui

¹⁴⁵ Il est ici opportun de rappeler que le parc Eurodisney construit dans le périmètre planifié de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée a largement contribué voire stimulé l'accroissement de la périurbanisation qui s'est étendue aux communes extérieures à la ville nouvelle.

¹⁴⁶ A. Fleury p. 50 in ADEF (2001)

¹⁴⁷ Sans prétendre faire un inventaire exhaustif pensons par exemple à celles de Cergy, aux étangs de Saint-Quentin, ou encore à la base nautique de Champfleuri-Noisiel pour ne mentionner que des sites proches des terrains étudiés.

procédant d'observations sont déjà un reflet, une image reconstruite d'une réalité qui serait elle première.

Si les images-satellite peuvent être utilisées, nous n'avons pas employé ce type de source compte-tenu de leur rareté, du coût pour les obtenir ou encore de leur difficulté de lecture et d'interprétation. D'autres types de photographies ont par contre été étudiées, celles réalisées par l'IGN lors de missions photographiques aériennes. Ces photographies traditionnelles¹⁴⁸ ont l'avantage d'être disponibles tant pour la consultation que pour la reproduction. Leur qualité et précision sont très souvent excellentes et contrairement à des réalisations privées faites à la demande par des photographes indépendants, elles sont réalisées régulièrement et permettent ainsi des comparaisons dans le temps. Nous reviendrons sur leur utilisation plus précisément après avoir abordé ce qui fut la source principale de mise en œuvre du critère de l'évolution des usages du sol, savoir les cartes.

La première étape a d'abord consisté en une observation assez large de la région Île-de-France avec des cartes au 1/100 000 les plus récentes possibles¹⁴⁹. Sur celles-ci le réseau routier y est apparent et les zones de constructions déjà visibles, cela a donc permis de repérer les zones de très forte urbanisation de celles d'urbanisation plus lâche. Avaient été *a priori* écartés les départements de ce qu'il est convenu d'appeler la petite couronne : les Hauts-de-Seine (92), la Seine-saint-Denis (93) et le Val-de-Marne (94) car il est d'emblée apparu certain que ce n'était pas là que la périurbanisation serait la plus prégnante, l'urbanisation de ces espaces relevant de formes plus anciennes de la banlieue voire du pôle urbain parisien. Les observations ont donc été faites dans les Yvelines (78), l'Essonne (91) et la Seine-et-Marne (77). Ont ensuite été écartés les espaces dont l'urbanisation était contrainte par des dispositifs législatifs spécifiques tels les parcs naturels¹⁵⁰ ou encore planifiés comme les villes nouvelles qui relèvent de procédures d'aménagement autoritaires et datées, par ailleurs amplement étudiées par Vincent Fouchier notamment. Progressivement donc les espaces éligibles à notre étude devenaient moins nombreux et moins étendus.

La deuxième étape a alors pu être engagée sur la Seine-et-Marne, les Yvelines amputées au Nord et au Sud-Est et l'Essonne rognée au Sud. Une comparaison a été réalisée entre les cartes de même

¹⁴⁸ Nous n'avons pas utilisé les orthophotos, c'est à dire les photographies les plus récentes réalisées sur support électronique.

¹⁴⁹ Compte tenu que ces recherches ont été faites en tout début du travail de thèse, les cartes consultées dataient au mieux de 2000.

¹⁵⁰ Qui en 2001 étaient au nombre de trois en Île-de-France : la Haute vallée de Chevreuse (78) créé en 1985, le Gâtinais français (sud 91 et sud-ouest 77) créé en 1999, le Vexin français (sud 95 et nord 78) créé en 1995.

échelle que précédemment depuis 1954 jusqu'en 2000, à raison d'une carte par décennie, six séries de cartes ont été observées. Par un système de superposition de calques, les agrandissements de la « tache urbaine » ont été repérés et ainsi des espaces plus restreints répondant au critère ont pu être précisés. Enfin, pour observer les formes prises par l'extension urbaine, des cartes à plus petite échelle ont été nécessaires notamment celles au 1/50 000. Les détails les plus fins sont bien sûr apparus sur les cartes au 1/25 000 mais celles-ci presque trop précises ne se sont pas révélées être le meilleur instrument pour appréhender l'urbanisation de façon globale. Néanmoins elles ont pu permettre de caractériser plus précisément les extensions construites prenant soit la forme de lotissement d'ampleur variable soit de bâtiments individuels isolés. C'est alors que le recours aux photographies aériennes s'est avéré pertinent et judicieux pour obtenir les derniers détails souhaitables, une fois les deux terrains d'étude choisis et non pour tous les espaces envisagés comme lors du travail sur carte.

4.1.2) L'accessibilité globale des territoires.

Bien que les travaux scientifiques soient nombreux sur la notion d'accessibilité, il ne serait sans doute pas inutile de rappeler ce qu'accessibilité signifie précisément. En suivant Francis Beaucire, l'accessibilité sera comprise comme la possibilité d'accéder, par exemple à une ressource physique comme un supermarché ou encore à une dimension plus abstraite comme ce serait le cas pour l'entrée dans les milieux et élites politiques. Il convient surtout de retenir que l'accessibilité est une potentialité, alors que la mobilité est une réalité opérée. Puisque l'accessibilité est de l'ordre du potentiel, il serait alors possible de la rapprocher de ce que Kaufmann (2004) analyse et propose de nommer motilité¹⁵¹, quoiqu'il en soit c'est bien de l'accessibilité comme possibilité de se déplacer et d'accéder dont il va être ici question.

¹⁵¹ « La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets » (p.62). Dans l'élaboration de ce concept nouveau Vincent Kaufmann insiste que le fait que cette motilité n'est pas nécessairement appelée à se transformer en déplacement et que, de toute manière, elle contribue à enrichir les pratiques possibles de chacun agissant alors comme une sorte d'assurance contre des risques, quelqu'en soit leur nature, dont la survenue menacerait de prendre les individus au dépourvu. Ainsi assurés et sécurisés grâce à la motilité, les individus pourraient mieux faire face aux hasards et aléas de la vie quotidienne. Cette proposition nouvelle aussi intéressante soit-elle, ne semble malheureusement pas avoir encore percé dans la communauté scientifique.

4.1.2.1) Définition du critère d'accessibilité.

Le thème principal de cette recherche portant sur la mobilité des habitants périurbains et de façon indissociable sur la sécurité de leurs déplacements, il va de soi qu'il faut poser comme critère de sélection des terrains d'étude que ceux-ci permettent effectivement la réalisation de la mobilité. De ce fait, il apparaît primordial que les terrains retenus disposent d'une réelle variété voire d'une certaine multiplicité de voies de communication principalement routières ou ferrées et ainsi ne soient pas enclavés mais au contraire bien en relation avec les territoires voisins. Pour ne pas observer un fonctionnement introverti dans lequel les possibilités de déplacements des habitants seraient limitées et/ou contraintes, voire que seule une forme de vie autarcique y soit possible, il est nécessaire que les terrains recèlent des potentialités nombreuses pour supporter des flux de déplacements conséquents, bien réels et concrets et non seulement virtuels ou potentiels.

Trois aspects sont alors à prendre en compte. Tout d'abord à l'intérieur même du territoire étudié il semble important que les voies de circulation soient nombreuses afin que les déplacements puissent se faire de plusieurs manières différentes et non pas qu'un seul cheminement existe qui, contraignant, s'imposerait à tous. Dans le même ordre d'idée, si sont présentes des voies de natures¹⁵² différentes les possibilités d'usages et de pratiques de déplacements seront enrichies et donc présenteront plus d'intérêt pour l'étude.

Il convient également que les espaces étudiés soient bien insérés dans l'aire urbaine et non relégués, ceci grâce à raccordement efficace au réseau de communication de niveau supérieur, c'est-à-dire régional voire national. Ainsi, sera-t-il important qu'une bonne relation avec le pôle urbain principal soit possible pour permettre les traditionnels flux centripètes encore fréquemment liés à l'emploi. De la même manière, le réseau devra aussi permettre la communication entre communes car des études (Mille 2000, ou Orfeuillat 2000-a) ont démontré que, de plus en plus, les déplacements radiaux s'accroissent et que, bien souvent, ce sont ceux-là qui posent le plus de difficultés aux usagers. Qui plus est, il est connu (Pinson et Thomann, 2001 ou Sajous, 2003) que certaines des activités pratiquées par les habitants de ces espaces périurbains ne s'exercent pas systématiquement vers le centre principal (Paris dans notre cas) mais bien vers des pôles secondaires comme peuvent l'être

¹⁵² Ici le terme « nature » renvoie à ce qui est plus communément qualifié de « niveau hiérarchique » rappelons que cette méthode d'analyse consiste à assigner une fonction principale à chaque type de voie et dès lors de l'aménager en conséquence. Sans reprendre le système quelque peu complexe dit des « 7V » que Le Corbusier appliqua à Chandigarh, la classification généralement admise dans le contexte francophone comporte trois niveaux de voies « un réseau primaire [qui] assure le transit (...) les rues distributrices de quartiers [permettant] les déplacements entre quartiers et les rues distributrices locales [qui] répartissent la circulation à l'intérieur des quartiers » Fleury (1998, p. 67-68).

des chefs-lieux de canton par exemple, où se trouvent des équipements spécifiques mais cependant de relative proximité comme des établissements scolaires supérieurs, des installations sportives ou des services médicaux.

Enfin, si ces terrains d'étude choisis outre d'être irrigués par de nombreuses voies secondaires, se situent à proximité de grands axes d'ampleur nationale, si les réseaux locaux sont bien et facilement rattachés à des voies de grands parcours comme certaines routes nationales ou autoroutes, alors il est plausible de faire l'hypothèse que les pratiques et les potentialités de déplacements pourront être multipliées. Si tel est le cas, les habitants interrogés pourront s'exprimer sur des pratiques de déplacement qui pour ne pas être quotidiennes n'en seront pas moins régulières mais effectuées à portée plus longue et de façon moins fréquente que les traditionnels déplacements vers le lieu de travail ou les centres d'achat par exemple. Dès lors, les possibilités d'étude de la prise en compte de la sécurité dans les déplacements s'en trouveront accrues, et il deviendrait imaginable de s'interroger sur une éventuelle différenciation des comportements en fonction de la nature des lieux parcourus, de la distance effectuée, de la fréquence des déplacements voire de l'habitude à les réaliser.

Pour terminer sur l'importance de l'accessibilité des territoires rendue possible par la richesse du réseau routier, rajoutons qu'il semble raisonnable de faire l'hypothèse que, plus le réseau routier sera étoffé et proposera des voies de niveau hiérarchique différent, plus les usages de celles-ci pourront être complexes et dès lors non conformes à leur conception initiale. De ce fait les questions de la sécurité des déplacements en prendront une acuité plus forte. Ainsi, la recherche de solutions pratiques et leur mise en œuvre par les usagers pourront revêtir des aspects divers selon les acteurs en présence mais surtout selon les finalités que chacun s'assignera sur le moment (gain de temps, ou confort et sécurité de conduite automobile par exemple).

4.1.2.2) Mise en œuvre.

L'examen du réseau routier a été réalisé de la même manière et en même temps que celui des transformations des usages du sol. Puisqu'aucune hiérarchie entre les deux critères n'a été retenue, c'est en prenant en compte simultanément les deux aspects (urbanisation et réseau) que les espaces se sont révélés adaptés et donc considérables comme terrains d'étude ou non.

Il est tout de même bon de noter que l'observation des réseaux routiers faite grâce aux cartes IGN a permis de constater plusieurs points importants et spécifiques, comme par exemple le changement

de nature de certaines voies, de nombreuses routes nationales sont devenues départementales¹⁵³. Par ailleurs des transformations dans la structure des voies ont pu être repérées comme par exemple des adjonctions de bande roulante, une route à deux voies passant à quatre ou bien encore certaines réalisations de contournements de village, la création de voie nouvelle¹⁵⁴ a été observée mais de façon beaucoup plus rare.

4.1.3) Les déterminants sociodémographiques.

Après avoir appliqué les deux premiers critères déjà énoncés, les terrains d'étude n'étaient pas encore définitivement déterminés mais les possibilités de choix se retrouvaient sensiblement encadrées. C'est alors que le troisième critère fondé sur l'utilisation d'outils traditionnels de la démographie s'est révélé déterminant et décisif.

S'il y a ici une attention portée à la nature des populations, ce n'est pas dans le but d'observer si tel ou tel espace périurbain aurait tendance à s'apparenter plutôt aux banlieues dites à problèmes présentées comme des ghettos regroupant des habitants cumulant les difficultés de tous ordres ou si au contraire tel autre lieu tendrait à ressembler à ce que certains sociologues ont qualifié de « beaux quartiers ». Il n'était donc pas question d'établir une quelconque forme de typologie socio-économique des espaces périurbains. En revanche l'objectif a été de mettre en regard niveau socio-économique et pratiques de déplacement des individus, afin d'évaluer si l'un pouvait être un déterminant pertinent de l'autre.

4.1.3.1) Définition du critère sociodémographique.

L'expression de déterminants sociodémographiques englobe deux composantes liées aux caractéristiques internes de la population, d'une part quant à sa structure sociale ou structure de classe, d'autre part relativement à des aspects plus quantitatifs.

Puisqu'il est plausible d'avancer qu'il n'existe pas un mais des territoires périurbains en Île-de-France dont les caractéristiques ne sont ni uniformes ni homogènes, il nous a semblé pertinent

¹⁵³ Par exemple dans les Yvelines la RN183 axe Nord-Sud conduisant de Mantes-la-Jolie à Septeuil devenu RD983 entre 1973 et 1982. Ces observations ont été faites avant la promulgation de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales emportant transfert de routes nationales aux départements et donc impliquant le déclassement de RN en RD.

¹⁵⁴ Comme dans les Yvelines, au sud de Mantes-la-Ville entre les RD983 et RD65 le tronçon enjambant le ru de Vaucouleurs au niveau de Brasseuil.

d'étudier des espaces où les populations ne sont pas socioéconomiquement identiques mais au contraire variées. En effet, supposer de prime abord que certains aspects de la mobilité des individus peuvent dépendre, comme d'autres comportements tels la pratique de certains sports ou loisirs de leur niveau socio-économique n'est pas invraisemblable ne serait ce que pour le choix du mode de transport¹⁵⁵. Cependant des résultats infirmant globalement cette supposition ont été apportés par une étude coordonnée par Marc Wiel (1996) qui s'attachait notamment aux pratiques commerciales des individus comme élément de structuration de la mobilité urbaine. Ce rapport aboutissait à conclure que la position de classe n'influe que très peu sur les pratiques de déplacements, que les résultats en fonction des différentes CSP n'étaient pas ou très peu hétérogènes, et que le facteur qui apparaissait plus déterminant était la localisation résidentielle de l'individu et la localisation des ressources commerciales globalement.

Ce qui est valable relativement à la mobilité liée aux comportements d'achat, l'est-il pour d'autres types de déplacement notamment les navettes domicile-travail ?

S'il est admissible de postuler que dans une agglomération il existe un éventail de choix assez large pour réaliser des activités choisies comme effectuer ses achats ou trouver des loisirs pour se divertir, cette hypothèse devient malgré tout sensiblement moins recevable en ce qui concerne un déplacement plus contraint comme celui consistant à se rendre sur son lieu de travail. En effet, avec un taux de chômage national¹⁵⁶ difficilement stabilisé à 9 % depuis le début de la décennie 2000, il n'est pas réaliste d'envisager qu'un individu sera en mesure de choisir son emploi en fonction de son éloignement à sa résidence.

Par ailleurs, qu'en est-il des individus qui n'exercent pas d'emploi ? L'article de Coutard, Dupuy et Fol (2002) tend à démontrer qu'en France la situation de chômage ne restreint pas si drastiquement la mobilité. Ainsi, pour se déplacer les pauvres¹⁵⁷ peuvent-ils par exemple compter sur des relations familiales intergénérationnelles ou sur des réseaux de solidarité. Par contre, ces auteurs démontrent que c'est bien l'espace de mobilité qui est réduit. C'est-à-dire que les pauvres mobiles ont plutôt tendance à se déplacer dans un espace confiné, dans des lieux familiers souvent localisés dans un

¹⁵⁵ Il paraît trivial de relever que pour pouvoir privilégier le mode automobile il faut d'une part être titulaire du permis de conduire et d'autre part disposer d'un véhicule, l'un comme l'autre ont un coût monétaire auquel toutes les populations ne peuvent pas se plier. Dans ce cas les formes d'usage du transport automobile seront conditionnées voire contraintes par les coûts et donc peut-être différentes selon les CSP.

¹⁵⁶ Cf <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

¹⁵⁷ Sans assimiler complètement le chômeur au pauvre, il n'est pas trop hasardeux de transposer au chômeur certaines des conclusions valables pour le pauvre.

périmètre proche de leur domicile. Pour autant en l'état actuel de l'organisation sociale ou administrative du territoire, les pauvres ne se retrouvent pas encore plongés dans une situation définitive d'immobilisme pénalisant.

Enfin, il semblerait que les comportements de mobilité et ainsi l'attitude face à la sécurité ou l'insécurité routière d'une autre catégorie d'inactifs soit assez peu étudiée. S'il faut admettre qu'être retraité ne signifie aujourd'hui plus être immobile, il faut aussi savoir que depuis les vingt dernières années la part des déplacements liés à l'emploi ne cesse de régresser dans l'ensemble des déplacements effectués (Wiel, 1999-a et Orfeuill, 2000-a). Dès lors il sera intéressant de pouvoir enquêter auprès de plusieurs catégories d'individus que ceux-ci exercent un emploi ou non. C'est pourquoi appliquer nos préoccupations de recherche à des terrains d'étude où les populations sont variées, permettra, en nous appuyant sur des résultats obtenus auprès d'une population non homogène ou spécifique, d'extrapoler sans trop de biais et de généraliser nos conclusions.

Cependant des remarques formulées par Brigitte Prost et Martine Berger conduisent à s'interroger sur la variété des situations économiques et sociales des populations habitantes du périurbain.

Brigitte Prost (1991, p.97) décrivait le périurbain comme «un territoire social contrasté et incomplet [qui] n'a pas en effet la diversité du territoire social urbain car il lui manque en partie les éléments fournis par le petit commerce, le monde ouvrier, les ménages retraités». Cependant il faut tempérer un peu cette remarque, ce qui était vrai en 1991 peut ne plus l'être si sûrement dix, voire quinze ans plus tard, tant il est vrai que les populations vieillissent et d'actives deviennent retraitées et qu'à l'instar de la banlieue qui "vieillit sur place", le périurbain aussi pourrait conserver ses populations vieillissantes. C'est ce que Martine Berger (1991, p.59) laissait entrevoir lorsqu'elle précisait que «l'image d'un peuplement périurbain largement alimenté par de jeunes ménages avec enfants quittant (...) l'agglomération centrale (...) doit donc être nuancée. Outre un fonds de peuplement rural souvent vieilli (...) l'espace périurbain retient désormais des jeunes ménages ruraux». Ce point semble assez important à explorer car elle ajoutait que «le peuplement périurbain résulte donc de la convergence d'arrivées, de non-départs, de remigrations à l'intérieur d'un parc de plus en plus diversifié, susceptible d'accueillir des groupes sociodémographiques différents», mais aussi peut-être de retenir ses aînés.

Bien évidemment et de façon plus facile à étudier, il convient également de tenir compte des dimensions quantitatives et structurelles des populations des espaces périurbains telles que le croît naturel, le solde migratoire et l'accroissement total. Il s'agit là de la deuxième composante plus démographique que sociale du dernier critère de sélection des terrains.

4.1.3.2) Mise en œuvre.

Les informations brutes relatives aux caractéristiques socio-économiques des populations ne sont pas aisées à obtenir, de ce fait ont été utilisés des travaux déjà effectués et publiés par l'IAURIF principalement. C'est par l'analyse et la lecture superposée de ces documents et des cartes IGN précédemment utilisées qu'il a été possible de comprendre le profil socioéconomique des terrains étudiés.

Il apparaît que les communes d'étude du Mantois correspondent plutôt à ce que l'IAURIF (2000) qualifie « d'espace des professions intermédiaires » où l'on remarque une certaine progression de la proportion des cadres entre les recensements de 1990 et 1999. Par contre, les communes du Provinois relèvent de ce qui est considéré comme « l'espace des ouvriers » avec une proportion d'ouvriers qui baisse malgré tout fortement mais qui est compensée par une hausse de la part des inactifs.

Les publications de l'INSEE fondées sur le dépouillement intégral des recensements permettent d'obtenir les informations précises et élémentaires pour déceler la traduction démographique du processus de périurbanisation. Le site internet permet de consulter librement des fiches appelées « évolutions démographiques 1982-1999 » réalisées à de nombreux niveaux dont le plus précis est celui de la commune, en ce qui concerne notre travail disposer de données à une échelle plus fine comme celle de l'îlot n'apporterait aucune information pertinente supplémentaire, c'est pourquoi nous n'avons pas cherché à les recueillir.

La dernière phase de sélection des terrains d'étude pouvait donc s'opérer. Après avoir identifié le nom de chaque commune dans les périmètres précédemment déterminés, ont été consultées les fiches INSEE

Le premier filtre de tri a porté sur la variable « taux de variation annuelle total en % », celui-ci devait être positif afin de refléter une augmentation de la population comprise comme une traduction chiffrée de la périurbanisation des villages concernés. En ce qui concerne le solde naturel, cette variable est apparue moins déterminante. En effet, bien que le périurbain ne soit ni uniquement ni totalement ce que certains veulent y voir, c'est-à-dire une terre d'élection des jeunes ménages avec enfants, il serait logique de ne pas y constater de taux de natalité particulièrement élevé puisque les familles arrivantes sont très fréquemment déjà composées. Relativement à la mortalité, hormis le cas où la ville-centre externalise sa fonction d'accueil des personnes âgées en

délocalisant des maisons de retraite dans les espaces périurbains¹⁵⁸, le taux de mortalité n'a que peu de raison d'y être particulièrement élevé. Par contre, c'est le solde migratoire qui a été déterminant, il devait être largement positif afin éventuellement de compenser un accroissement naturel atone. Et il est par ailleurs admis que c'est bien un solde migratoire positif qui démontre l'afflux de population en un lieu, pour nous il sera considéré comme le principal révélateur de la périurbanisation d'une commune.

Après avoir appliqué aux départements de la grande couronne d'Île-de-France tous les critères de sélection tels qu'ils ont été présentés, ont été retenus deux sous ensembles de communes où appliquer précisément nos questionnements, l'un dans les Yvelines et l'autre en Seine-et-Marne. Il s'agit maintenant de présenter les principaux aspects concrets des lieux en question.

4.2) Les terrains d'étude et leurs caractéristiques.

Hormis les critères déjà précisés, il n'est pas si négligeable qu'il pourrait y paraître de rappeler quelques points, d'importance certes inégale, mais qui ont orienté le choix définitif des terrains d'étude.

Les espaces de marge apparaissent comme des endroits de tout les possibles, en ce que leur fonctionnement n'y est ni très contraint ni prédéterminé. Là plus qu'ailleurs les habitants devront chercher et appliquer des tactiques personnelles d'organisation de la vie quotidienne ne pouvant le plus souvent pas se reposer sur de quelconques aides extérieures comme celle des associations très souvent inexistantes voire à créer. Il ne semble même pas exagéré de dire que ce choix de vie entraîne les habitants à être des acteurs particulièrement actifs de leur propre destinée mais que cela peut aussi les ouvrir à d'autres formes d'action qu'ils n'auraient peut-être pas pratiquées sinon. En effet, lorsque le nouvel habitant périurbain ne trouve pas certaines activités auxquelles il est habitué ou qu'il souhaite pratiquer, il peut soit appauvrir son programme d'activités en se contentant de l'existant, soit chercher ailleurs à satisfaire ses goûts et besoins en continuant à pratiquer sur les lieux fréquentés auparavant, soit chercher à développer sur place ce qu'il souhaite. Ainsi le choix résidentiel périurbain peut il avoir des répercussions non envisagées au préalable et conduire les

¹⁵⁸ Comme nous l'avons constaté après coup dans plusieurs des communes d'étude notamment à Septeuil et Chenoise.

habitants à s'investir dans une forme d'action collective et associative, devenir alors des participants plus actifs à la vie locale¹⁵⁹.

Dans le passé un géographe a pu dire que les habitants périurbains ont échangé du temps contre de l'espace, signifiant par là que pour accéder à l'un ils ont consenti à perdre l'autre, que pour satisfaire un désir, une préférence pour l'espace, il était nécessaire d'accepter un coût important. Plus récemment un sociologue considérait que l'installation périurbaine permettant d'accéder à un type de lieu plus bucolique, impliquait en elle-même le mouvement, si ce n'est permanent, du moins omniprésent

Dès lors où trouver des espaces dans lesquels les comportements et les choix des habitants tels que mis en avant par ces auteurs, puissent trouver à s'incarner ? Il nous est apparu que c'était plutôt vers les territoires encore en phase d'aménagement et loin de l'agglomération centrale que devrait s'orienter le choix des terrains d'étude, donc assez nettement vers les franges de l'Île-de-France.

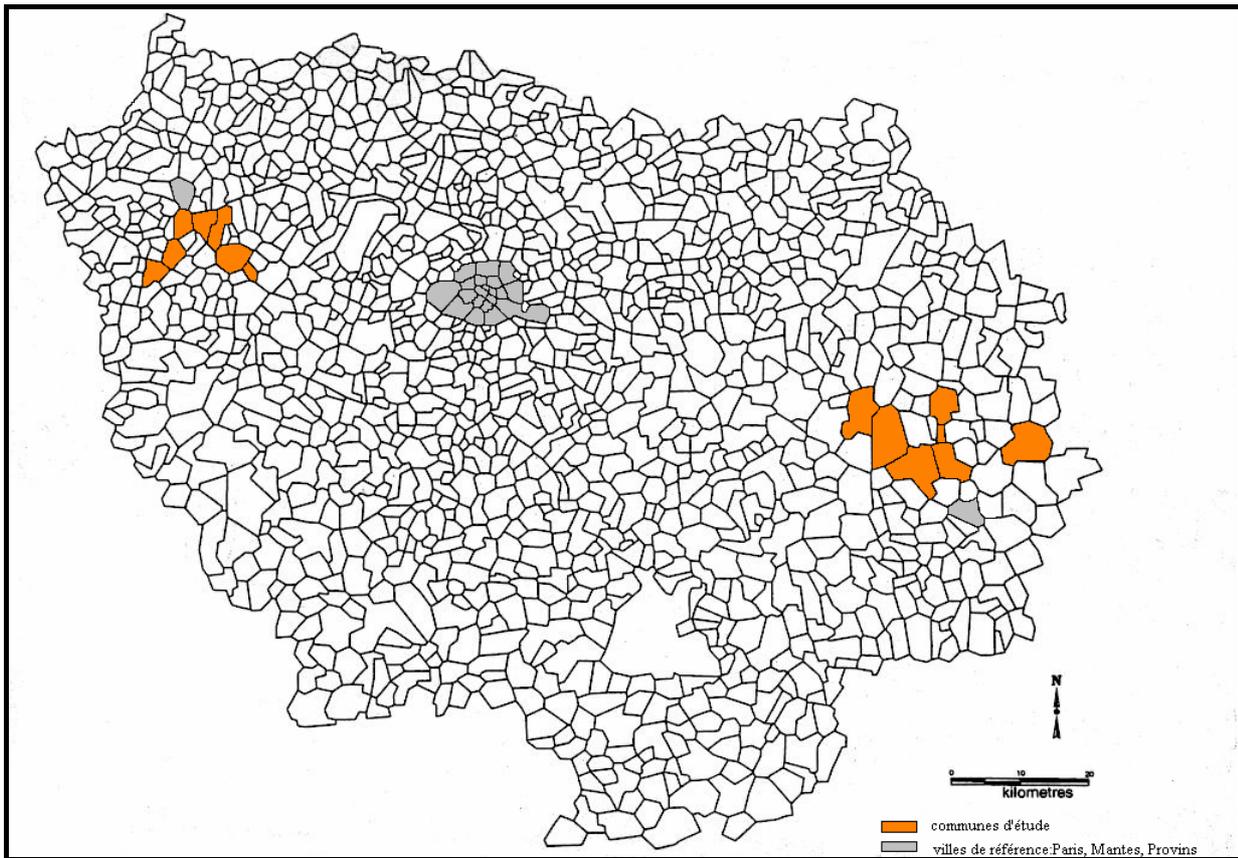
Par ailleurs, un souhait sous-jacent à ce choix était de disposer d'une certaine variété de situations pour ne pas aboutir à une ou des monographie(s) locale(s) trop peu à même d'être extrapolée(s), généralisée(s) et de répondre à nos questionnements génériques de mobilité et sécurité de déplacements dans les territoires périurbains franciliens.

Enfin, ne voulant pas entacher le travail scientifique par des considérations affectives ou partisans, il nous a semblé judicieux de ne pas connaître les territoires avant de les étudier, de n'y avoir ni attache ni intérêt personnel pour ne pas être influencée et pouvoir développer un regard aussi neutre que possible et sans *a priori*.

Le choix s'est donc porté sur deux espaces assez larges : l'un à l'ouest de la région Île-de-France dans les Yvelines (le Mantois) et l'autre à l'est en Seine-et-Marne (une partie de la Brie comprise entre Coulommiers et Provins), les voici situés sur la carte ci-dessous (fig 9).

¹⁵⁹ Il n'est pas question d'idéaliser naïvement la situation et les comportements des périurbains, mais plutôt d'avancer des pistes, des hypothèses qui seront plus développées ultérieurement grâce à des cas précis et réels d'habitants ayant opté pour telle ou telle façon de pratiquer.

Figure 9 Localisation des terrains d'étude



Quelques informations descriptives des communes choisies sont reportées dans le tableau ci-dessous. Il apparaît surtout que les communes du Mantois sont nettement plus peuplées que celles du Provinois bien que couvrant un territoire moins vaste. Quant à la superficie, au niveau départemental la Seine-et-Marne recouvre plus de la moitié de toute la région Île-de-France alors que les niveaux de population de chaque département sont comparables, selon le RGP de 1999 les Yvelines contribuent pour 12,4% à la population régionale totale et le Seine-et-Marne pour 10,9%. Il faut donc comprendre que les Yvelines sont plus densément peuplées que la Seine-et-Marne, mais la part relative de la population seine-et-marnaise ne cesse de croître alors que celles des Yvelines, au mieux stagne, voire décroît depuis 1982. Par ailleurs, les informations fournies par l'IAURIF relatives au mode d'occupation du sol nous apprennent que l'espace urbain construit couvre une part plus importante du territoire total des Yvelines que de celui de Seine-et-Marne. Ainsi et dans les grandes lignes les communes choisies ne sont pas atypiques chacune dans leur département.

Tableau 4 Données de cadrage sur les terrains d'enquête

Département	Commune	Superficie	Population totale 1999	
Seine et Marne	Vaudoy-en-Brie	2768,34	675	
	Jouy-le-Châtel	3771,63	1 392	
	Chenoise	3587,41	1 200	
	Saint-Hilliers	1 906,4	400	
	Bezalles	265,96	162	
	Beton-Bazoches	1 827,8	700	
	Villiers-Saint-Georges	3321,02	1 030	
	Total zone Provinois		17 448,58	5 559
	Yvelines	Mézières-sur-Seine	1 079,31	3 341
Guerville		1 019,69	1 899	
Arnouville-lès-Mantes		985,57	742	
Septeuil		959,24	2046	
Mareil-sur-Mauldre		436,52	1 760	
Maule		1 747,79	5 863	
Épône		1 333,15	6 418	
Total zone Mantois			7561,27	22 069
Grand total		25 009,85	27 628	

* Nota : les communes dans lesquelles les entretiens ont été réalisés figurent en gras.

* Les superficies sont données en hectares, elles proviennent du document « fiche communale, mode d'occupation du sol 1999 » réalisé par l'IAURIF

* Les populations sont exprimées en habitants sans doubles comptes, telles qu'extraites du RGP de 1999 fait par l'INSEE.

Ce choix est apparu pertinent pour deux types de raisons. Tout d'abord les territoires retenus semblent régis par des fonctionnements différents, le premier plus urbain et le second plus rural ; le premier terrain semblant déjà largement périurbanisé le phénomène s'y étant développé dès les années 1960, alors que le second apparaît plus en devenir, la périurbanisation y étant encore nettement à l'œuvre pendant les années 1990. En reprenant la typologie des espaces périurbains telle que la présente Bernard Kayser [1981, p. 130] si « la première couronne est celle où la banlieue est soudée à la ville (...) la seconde couronne (...) celle des lotissements, une zone en cours ou en fin d'urbanisation (...) la troisième couronne [est alors] celle où les processus d'urbanisation affrontent une agriculture et une société rurale encore très vivante (...) la construction urbaine y [étant] localisée », d'après nos observations de terrain, le Mantois-Vallée de la Mauldre relèverait de la deuxième couronne alors que celui de la Brie provinoise paraît ressortir de la troisième couronne.

Enfin, ces deux terrains permettront d'étudier le phénomène de périurbanisation en action, dans la continuité de ses mécanismes et non pas statiquement comme un état figé du développement de la civilisation urbaine. Pour reprendre l'expression de Le Jeannic (1997, p. 21) nous pourrions ainsi observer la périurbanisation comme « une forme nouvelle d'urbanisation du territoire » apparue dans le région parisienne dès le milieu des années 1960 (ce qui en fait une forme de moins en moins nouvelle !) mais cependant toujours active.

4.2.1) Inscription dans les paysages franciliens.

De par leur apparence générale liée à la présence de nombreuses forêts et de champs cultivés, les paysages du Mantois et ceux de la Brie provinoise sont encore très largement empreints d'aspects ruraux. Cependant, des développements urbains récents et modernes s'y sont déployés en des espaces circonscrits tels à Mantes ou Provins¹⁶⁰. Malgré la relative proximité des villes nouvelles de Saint-Quentin-en-Yvelines, de Marne-la-Vallée et de Melun-Sénart ces espaces périurbains en question conservent des traits traditionnels. C'est ainsi les villages, parfois modernisés, comportent encore un centre ancien plus ou moins regroupé autour du clocher de l'église¹⁶¹ et les extensions urbaines plus récentes ne s'étalent qu'en bordure du bâti traditionnel.

Une rapide description morphologique des terrains du Mantois conduit à repérer plutôt des sites de vallée entourés de plateaux. Les vallées sont celles de la Seine¹⁶², orientée est-ouest dans laquelle se jettent de petits affluents : la Mauldre et la Vaucouleurs, ces rivières étant orientées nord-sud. Ces petites vallées sont bordées de plateaux comme au nord celui des coteaux de Mézières ou à l'est celui boisé des Alluets dont l'altitude n'atteint jamais 200 m.

Au SDEN¹⁶³ des Yvelines adopté en 1994 et remanié en 1999, sont reconnus comme secteurs stratégiques : la vallée de la Mauldre définie en tant que milieu soumis à un degré élevé de

¹⁶⁰ Chacune de ces villes possédant une « cité » plus ou moins stigmatisée et reflet d'un urbanisme de tours maintenant condamné, citons le Val-fouré à Mantes et Champbenoist à Provins.

¹⁶¹ Les églises de Mareil-sur-Mauldre, Épône, Vaudoy-en-Brie ou Jouy-le-Châtel notamment sont classées à l'Inventaire des monuments historiques, de plus il existe à Chenaise un château et ses dépendances datés du XVII^e s. également classés à l'IMH.

¹⁶² Dite Seine-Aval mais qui demeure en dehors de notre périmètre d'étude, celle-ci constitue notamment un axe de communication majeur entre la Normandie et l'Île-de-France étant pourvue d'une autoroute A13, de routes nationales N13 et N15, d'une voie ferrée et d'un fort trafic fluvial.

¹⁶³ Des éléments d'information sont repris dans *un projet stratégique pour les quinze prochaines années, un schéma départemental d'aménagement équilibré des Yvelines*, Conseil Général des Yvelines, 2002.

fragilisation et devant voir maîtrisés les fronts urbains, et la vallée de la Vaucouleurs présentée pour sa qualité paysagère et écologique comme un milieu particulièrement remarquable devant être protégé et mis en valeur. Cependant les documents cités n'énoncent que des objectifs et ne disent que peu voire rien sur les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Quoiqu'il en soit, les espaces qui constituent nos terrains de recherche sont qualifiés par le Conseil Général des Yvelines de lieux relevant de la couronne rurale. Notons que la notion d'espace périurbain est assez peu si ce n'est pas répandue dans ces écrits.

Le Provinois peut être considéré comme un sous-ensemble de la Brie Champenoise qui est un plateau agricole de près de 200 m d'altitude s'adoucissant au Sud vers la vallée de la Seine. Bien que ces paysages soient majoritairement dominés par de grandes exploitations agricoles dédiées aux céréales et à la betterave, les forêts y sont également nombreuses. Traditionnellement les formes de peuplement et d'habitat étaient moins denses dans ce type de plateau, les villages plus disséminés et distants les uns des autres. Ces traces séculaires inscrites dans les paysages perdurent et si l'urbanisation gagne du terrain elle se propage toujours à partir d'un noyau préexistant ainsi dans le cas de cette partie sud-est de la Seine-et-Marne contribue-t-elle à renforcer la situation initiale.

Enfin il n'est pas inutile de noter que ces paysages sont différemment exploités, l'agriculture est encore une activité vivace et productive dans la Brie alors que le poids de ce secteur d'activité est relativement moins important pour le Mantois comme l'atteste le tableau ci-dessous.

Tableau 5 Les principales productions agricoles en 2001

Production	Seine-et-Marne	Yvelines	Île-de-France	77/RIF	78/RIF
céréales	15502,1	3912,7	26273,3	59,0%	14,9%
protéagineux	1121,7	202,9	1706,8	65,7%	11,9%
oléagineux	720,2	313,1	1454	49,5%	21,5%
betteraves industrielles	18910	495,6	27101,2	69,8%	1,8%
pomme de terre	946,3	115,7	1347,3	70,2%	8,6%
bovins	19980	6270	33643	59,4%	18,6%
porcins	8000	870	12025	66,5%	7,2%
ovins	6400	4740	14073	45,5%	33,7%

Unité : bétail par tête, produits végétaux en millier de quintaux.

Source : DDAF services statistiques.

Il apparaît nettement que la Seine-et-Marne contribue bien plus fortement que les Yvelines au total des productions agricoles de l'Île-de-France ainsi près de 70 % des betteraves industrielles et des pommes de terre proviennent de ce seul département de l'est de la région. Cet aspect plus rural et agricole est important à relever car il ne sera pas sans incidence sur la physionomie des espaces et

leur perception par les habitants. Il n'est donc pas déplacé de faire l'hypothèse que ces paysages et leurs utilisations plus ou moins agricoles auront des répercussions sur les comportements de conduite routière lors des déplacements des usagers, voire sur le risque routier lui-même tant il est vrai que ces comportements sont, si ce n'est conditionnés, du moins nettement influencés par la perception de l'espace qui borde la voie sur laquelle circule l'automobiliste.

4.2.2) Les aspects démographiques.

Une première remarque d'ordre général s'impose : l'espace le moins étendu est cependant le plus peuplé (en termes relatifs et absolus). Les communes de la Brie représentent deux tiers de la superficie totale étudiée (soit près de 17500 ha) mais seulement un cinquième de la population (5559 personnes au recensement de 1999), les proportions sont inversées pour les communes du Mantois (respectivement 7560 ha et 22069 habitants). Cette remarque concorde totalement avec les perceptions immédiates et presque intuitives d'un ouest parisien beaucoup plus peuplé qu'un grand est moins attrayant voire moins dynamique. Si tel est le constat en forme d'état des lieux initial et statique, il convient d'observer de façon plus dynamique les évolutions démographiques afin de consolider ou au contraire de corriger ce premier énoncé.

Tableau 6 Repères relatifs à l'évolution générale de la population

Territoire	Variation 1982/75	Variation 1990/82	Variation 1999/90
France métropolitaine	3,3%	4,2%	3,4%
Yvelines	10,5%	9,3%	3,6%
Seine-et-Marne	17,4%	21,5%	9,9%
Communes du Mantois	19,5%	17,2%	2,5%
Communes du Provinois	6,7%	13,4%	9,6%

Source : RGP INSEE, d'après des populations exprimées sans doubles comptes.

Si, comme le rapportent les sources officielles¹⁶⁴, la population des couronnes périurbaines a augmenté en moyenne nationale de 9% entre 1990 et 1999 pour atteindre plus de 9,3 millions d'habitants soit près de 16% de la population française totale, et que pendant la même période la population des pôles urbains n'augmentait que de 2,6%. Alors la lecture du tableau permet de constater que parmi nos terrains d'étude seuls la Seine-et-Marne en moyenne départementale

¹⁶⁴ Chiffres extraits de *INSEE Première* n°765 d'avril 2001.

(+9,9%) et le Provinois (+9,6%) en particulier ont des pourcentages de croissance comparables aux évolutions nationales, ce qui révèle une vigueur démographique certaine, atteste du pouvoir d'attraction de ces espaces sur les populations et tempère quelques peu le constat initial.

En revanche, observons que l'accroissement général de la population était, dans les Yvelines en général et dans le Mantois particulièrement, le plus fort entre 1975 et 1982, période qui correspond au moment pendant lequel l'intensité du phénomène de desserrement urbain¹⁶⁵ a été maximale (DIV 2000). Ainsi donc pouvons nous estimer que la périurbanisation des Yvelines et celle de la Seine-et-Marne se sont développées à des moments différents de l'histoire urbaine francilienne. La situation du Mantois périurbanisé le plus tôt illustrerait le moment identifié par Pascale Bessy-Piétri (2000) pendant lequel la périurbanisation a été la caractéristique première de la croissance urbaine. Le Provinois, par contre, fournirait un exemple de périurbanisation plus diffuse et plus tardive dont Marc Wiel (2002) stigmatise l'éparpillement jugé néfaste dans certains milieux militants.

Une autre caractéristique plus économique que démographique tient au niveau de richesse des populations. Initialement il ne paraissait pas déraisonnable de se demander si le niveau de revenus influait sur les comportements de mobilité en général et sur le rapport à la sécurité des déplacements en particulier. Il est bien certain que le niveau de revenu influe de façon positive sur les moyens permettant la mobilité, plus les revenus augmentent plus les ménages pourront posséder facilement une automobile en bon état, voire deux ou trois selon leurs besoins, car la pression monétaire sera proportionnellement moins forte pour les ménages à hauts revenus que pour les ménages à faibles revenus. Cependant l'alternative à l'automobile que représentent les transports en commun, est elle indépendante de la richesse des ménages, elle serait plutôt liée à des choix politiques macro-économiques sur lesquels les ménages ne peuvent pas agir. C'est pourquoi nous avons recherché des informations permettant de cerner au mieux les niveaux de richesse des populations des espaces périurbains considérés.

Le tableau 7 ci-après présente les revenus imposables totaux et moyens par foyer fiscal (imposables et non imposables confondus) dans les espaces étudiés. Ces données ont certes des inconvénients, elles ne mesurent que des flux, le revenu fiscal annuel, et ne disent rien sur les stocks (valeur du patrimoine mobilier ou immobilier notamment) alors qu'il serait nécessaire de disposer de ces deux dimensions pour approcher au plus juste les niveaux de richesse. Par ailleurs, le résultat obtenu, un revenu imposable moyen par foyer fiscal, ne correspond à aucun état vrai de la population puisqu'il

¹⁶⁵ Nous comprenons le desserrement urbain comme « le processus qui conduit les ménages les moins aisés et les familles à quitter le cœur des villes pour s'installer en périphérie » P. Bessy-Pietri (2000, p. 36).

amalgame les foyers imposables et non imposables et ne fournit donc qu'un profil général voire presque virtuel. Cependant, ces informations sont celles dont nous avons pu disposer et dans la mesure où elles sont homogènes pour les territoires elles permettent des comparaisons éventuelles, ainsi que de dégager des tendances globales.

Tableau 7 Données fiscales pour les espaces étudiés

Département	Libellé	Nombre de foyers fiscaux	Revenus imposables de l'ensemble des foyers fiscaux en €	Revenus imposables moyens en € par foyer fiscal
	ÎLE-DE-FRANCE	6 104 194	125 340 536 173	20 534
78	YVELINES	689 676	16 370 472 091	23 736
77	SEINE-ET-MARNE	613 895	10 725 710 312	17 472
77	Beton-Bazoches	370	5 324 472	4 390
77	Bezalles	77	1 256 163	16 314
77	Chenoise	642	9 397 010	14 637
77	Jouy-le-Châtel	694	11 213 231	16 157
77	Saint-Hilliers	214	3 699 882	17 289
77	Vaudoy-en-Brie	316	5 920 652	18 736
77	Villiers-Saint-Georges	541	7 528 937	13 917
	moyenne groupe communes 77			15 920
78	Arnouville-lès-Mantes	341	7 939 741	23 284
78	Épône	3 156	61 238 879	19 404
78	Guerville	949	17 998 596	18 966
78	Mareil-sur-Mauldre	785	25 403 573	32 361
78	Maule	2 888	64 626 331	22 378
78	Mèzières-sur-Seine	1 528	30 226 801	19 782
78	Septeuil	1 113	21 862 986	19 643
	moyenne groupe communes 78			22 260

Source : fiche IRCOM 2000 DGI-MINEFI

* Nota : les communes dans lesquelles les entretiens ont été réalisés figurent en gras.

Quelques remarques d'ordre général tout d'abord : la moyenne des revenus imposables de la Seine-et-Marne est de 15% inférieure à la moyenne des revenus imposables de l'Île-de-France, alors que celle des revenus imposables des Yvelines est supérieure de 15% à la moyenne francilienne. Par contre, les communes du Provinois comme du Mantois ont une moyenne de revenus imposables inférieure à celle de leur département respectif. De façon plus détaillée, constatons que les profils fiscaux des communes composant les sous-groupes Mantois et Provinois ne sont pas similaires.

Dans la Brie provinoise, le rapport entre les extrêmes des revenus imposables moyens est de 1 à 4, alors qu'il n'est que de 1 à moins de 2 pour celles du Mantois. Il semblerait alors que les communes mantoises soient, quant aux revenus fiscaux, plus homogènes que celles du Provinois qui sont pas ailleurs de niveau global moins élevé, ainsi la moyenne des revenus fiscaux la plus élevée du Provinois est-elle identique à celle la plus basse des communes du Mantois.

Ces précisions chiffrées des terrains d'étude tendraient à tracer les contours d'un espace Mantois à l'ouest de l'agglomération parisienne, plus peuplé, plus riche et plus anciennement périurbanisé que celui du Provinois, qui par contre est encore en développement.

4.2.3) Points de vue statistiques sur la mobilité des habitants.

La mobilité considérée comme la capacité physique à se mouvoir de façon personnelle peut s'exercer immédiatement et naturellement par la marche à pied par exemple, ou au contraire à l'aide de moyens mécanisés les plus variés. Dans ce cas la manifestation tangible, la matérialisation de la mobilité sera un déplacement. Le plus souvent ce déplacement est effectué dans un certain but et donc généré par un motif dont les principaux seraient : se rendre sur son lieu de travail (ou son lieu d'enseignement pour les plus jeunes), aller faire ses achats, pratiquer ses loisirs, développer sa sociabilité mais aussi accompagner des individus qui ne sont pas autonomes quant à leur mobilité.

L'analyse technique du spécialiste des transports a démontré que la mobilité peut être considérée comme une chaîne de déplacements qui se déroulent dans des espaces physiques, l'ensemble des lieux fréquentés peut alors être qualifié de territoires individuels de la mobilité (Boulaïbal, 2000). Si les déplacements ont toujours une origine, ils peuvent avoir une ou plusieurs destinations, dans ce cas ils prendront la forme de boucle¹⁶⁶ tout en gardant une caractéristique forte qui est celle de la centration sur le domicile.

Les informations que nous voulons maintenant apporter pour préciser la mobilité dans les espaces périurbains étudiés, concernent un des types de déplacement routinier le plus souvent quotidien, celui vers le lieu de travail. Ce motif de déplacement a été choisi car, bien qu'ayant le défaut de ne

¹⁶⁶ Selon Rossel et Jemelin (2004, p. 252) une boucle est définie comme « une chaîne de mobilités appréhendable d'un seul tenant, bien que le plus souvent composée de microdéplacements, dans la mesure où cette chaîne fait passer au moins une fois la personne mobile par son domicile (...) chaque boucle constitue une combinaison d'objectifs et de motifs ».

pas être pratiqué par l'ensemble de la population d'un lieu¹⁶⁷, il a l'avantage d'être renseigné dans les formulaires de collecte des informations lors des recensements et donc de permettre une certaine exploitation quantitative.

4.2.3.1) Les données concernant les déplacements domicile-travail.

Les données concernant les déplacements entre le domicile et le travail des actifs occupés renseignent à deux niveaux, d'une part en donnant les communes de destination des déplacements, d'autre part en donnant les distances parcourues à vol d'oiseau¹⁶⁸. Ces chiffres proviennent du recensement fait par l'INSEE en 1999, ils sont exhaustifs pour les communes étudiées. Il s'agit donc de données brutes fournies par l'INSEE sans traitement autre que celui du recensement, c'est-à-dire la collecte, le report et l'extraction informatique des fichiers centraux.

Les distances parcourues ont été ordonnées par classe de 10 kilomètres mais le cas du travail dans la commune d'origine dite aussi commune de résidence a été isolé, il constitue une classe à lui tout seul, ceci est fait dans le but de faire apparaître, le cas échéant une relative dépendance à l'emploi sur place de certains actifs. Il résulte du choix opéré dix classes de distances parcourues, plus une classe dite « sur place », s'étalant de 1 à plus de 90 Km parcourus chaque jour.

Les cas extrêmes sont pris en compte dans les classes de distances parcourues, mais ils ne seront que peu étudiés dans la mesure où il semble peu plausible qu'un employé puisse parcourir quotidiennement des distances de l'ordre de 200 Km (trajet simple) pour se rendre sur son lieu de travail. Ces distances supérieures à 200 Km sont d'ailleurs qualifiées de « longs trajets » par Talbot (2001) et, dit-il, cachent plutôt des déplacements hebdomadaires que quotidiens. Ainsi, bien qu'ils puissent relever d'une forme de mobilité routinière voire ordinaire ils seront considérés comme assez atypiques et exclus des analyses qui suivent. Relativement à ces cas plusieurs hypothèses peuvent être avancées, soit le domicile habituel de l'actif et son lieu de résidence déclaré ne correspondent pas pleinement¹⁶⁹, soit il s'agit d'erreur de la part des intéressés qui citeraient le siège social de l'entreprise et non l'établissement où ils travaillent effectivement, soit il peut s'agir de

¹⁶⁷ Par définition les inactifs ne se déplacent pas vers un lieu de travail, or ces inactifs retraités, étudiants ou femmes au foyer peuvent être nombreux et mobiles.

¹⁶⁸ À propos du biais introduit par cette mesure, il faut se reporter aux notes de Talbot (2001) sur ce sujet, résumons : cette mesure bien qu'imparfaite à rendre compte de la réalité, a le mérite d'être homogène et de permettre des comparaisons dans le temps et dans l'espace.

¹⁶⁹ Lors des entretiens réalisés certains interviewés ont déclaré avoir des amis résidant dans la commune dont le chef de famille travaillait « dans le sud de la France » et ne rentrait qu'une fois par semaine, ces dires ont été corroborés par un contact téléphonique avec la personne concernée.

catégorie particulière d'employés tels les VRP¹⁷⁰. Le cas d'actifs se rendant chaque jour sur des lieux de travail très éloignés du domicile grâce au TGV notamment est intrinsèquement plausible, cependant cette éventualité ne semble pas en l'espèce pouvoir fournir une explication tenable car les communes de destination citées sont peu proches de gares desservies par le TGV¹⁷¹.

Pour enrichir ces données relatives aux navettes quotidiennes vers le lieu d'emploi, il est possible d'obtenir d'autres données toujours fournies par l'INSEE qui renseignent quant aux moyens de transport utilisés. Ces données¹⁷² sont disponibles à plusieurs niveaux de découpage administratif, pour ce travail nous avons employé celles faites au niveau le plus fin disponible sans traitement particulier supplémentaire, c'est à dire pour chaque commune. Toutefois et contrairement aux précédentes ces données ont déjà subies un traitement en ce que les chiffres bruts du recensement ont été amalgamés en des catégories fixes et donc pré-déterminées sur lesquelles il n'est plus possible d'agir. Ces catégories sont assez grossièrement définies pour les actifs ayant un emploi, ils peuvent se rendre sur leur lieu de travail:

- en n'utilisant pas de transport¹⁷³,
- en utilisant la marche à pied seule,
- en utilisant seulement un deux roues,
- en utilisant seulement la voiture particulière,
- en utilisant seulement les transports en commun,
- en utilisant plusieurs modes de transport.

L'inconvénient de ces catégories est notamment de ne pas renseigner suffisamment sur la multi-modalité des déplacements, en effet l'expression « plusieurs modes de transport » peut recouvrir le cas d'un individu qui prend d'abord sa voiture pour se rendre à la gare qui lui convient et prendre le train ou le RER, ou bien celui qui marche vers l'arrêt de bus et ensuite prend l'autocar. Pour mieux étudier la sécurité des déplacements des usagers, appréhender la multi-modalité serait utile car les comportements peuvent différer selon les modes de transports utilisés mais aussi bien évidemment en fonction du degré d'action de l'individu dans son moyen de transport. Si l'individu est plus ou

¹⁷⁰ Dont effectivement un cas a été rencontré lors des entretiens.

¹⁷¹ Citons le cas d'actifs qui pourraient avoir recours au TGV sans pourtant que rien ne permette de l'affirmer : un résident d'Épône (78) a pour destination Douai accessible en 1h10 depuis Paris-gare du Nord, un autre domicilié à Villiers-Saint-Georges (77) se rend à Montceau-les-Mines distant d'1h20 de Paris-gare de Lyon, cependant à ces durées de trajet express il faut rajouter les temps d'amenée aux gares parisiennes, qui, vu les communes d'origine, pourrait presque doubler le temps de trajet ferroviaire et de fait rendre irréaliste ces déplacements sur un rythme quotidien.

¹⁷² Présentées dans les fiches NAVI.

¹⁷³ Il faut comprendre que le lieu de travail et le domicile de l'individu sont les mêmes.

moins responsable de ses agissements personnels et du niveau de sécurité auquel il consent lors d'un trajet en voiture qu'il conduit, tel n'est pas le cas s'il emprunte un train ou un bus dont il n'est pas le chauffeur.

Malgré les imperfections des catégories utilisées par l'INSEE, nous proposons le tableau ci-dessous dans lequel sont regroupées les informations relatives aux modes de transport employés pour effectuer les navettes.

Tableau 8 Les moyens de transport utilisés en 1999 par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail

	Pas de transport	Marche à pied seule	Deux roues seul	VP seul	TC seul	Plusieurs moyens	Total
Yvelines	3,2%	6,3%	2,4%	54,8%	22,2%	11,2%	100%
Communes du Mantois	3,8%	5,3%	2%	66,9%	12%	9,9%	100%
Seine-et-Marne	3,8%	6,2%	2,2%	60,2%	17,1%	10,6%	100%
Communes du Provinois	10,6%	7,4%	2%	70,9%	3,3%	5,8%	100%

Source :INSEE fiche NAV1 d'après le RGP de 1999.

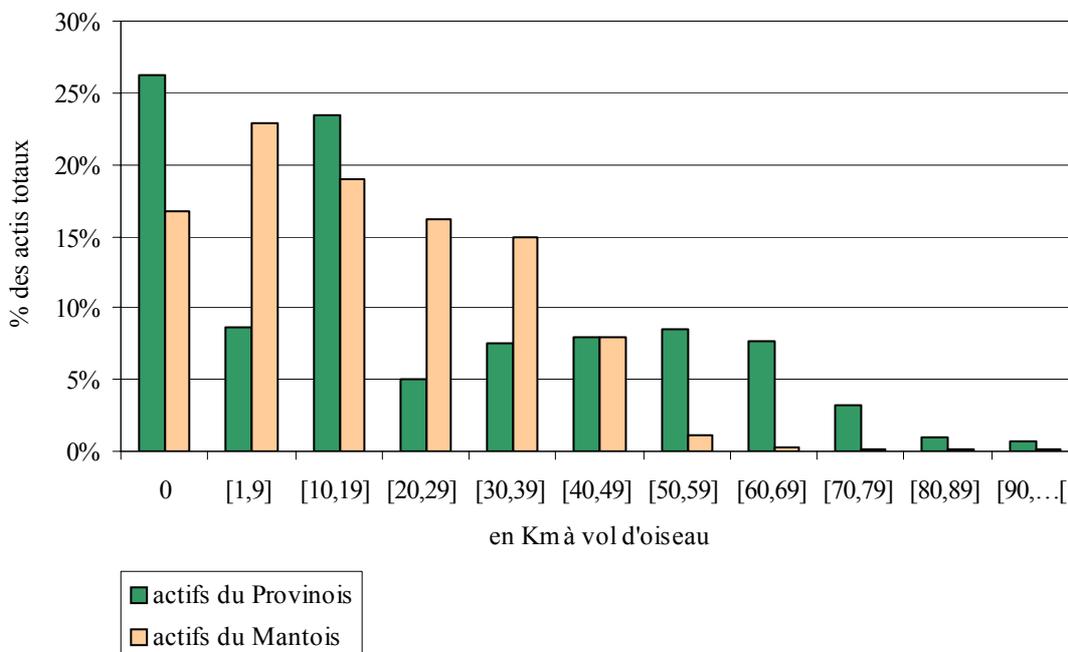
Le constat qui s'impose est que les moyens de type individuel sont largement plus employés que les moyens collectifs par les actifs des communes d'étude, la voiture personnelle étant même plus employée que dans le reste des départements de référence. Cette situation n'est en rien exceptionnelle et correspond bien à ce qui est généralement dit des espaces périurbains. En revanche si les deux roues sont parfois présentés comme à même d'offrir une certaine alternative à l'usage quasi exclusif de l'automobile, tel n'est pas le cas ici car seulement 2% des actifs du Mantois ou du Provinois utilisent ce type de véhicule comme moyen de transport régulier. Certains acteurs concourant à la sécurité des déplacements insistent¹⁷⁴ sur l'existence d'un risque routier spécifique aux deux roues, les accidents étant proportionnellement à la population conductrice très nombreux et leurs conséquences particulièrement graves. Au vu du faible emploi régulier du deux roues dans les espaces périurbains étudiés, il est prévisible que nous ne serons amenée à traiter cet aspect qu'incidemment, privilégiant les questions de sécurité et d'insécurité routière relevant de l'usage de l'automobile.

¹⁷⁴ En 2002 nous avons rencontré et interviewé les capitaines de gendarmerie Patoux et Collorig qui dirigeaient respectivement les escadrons départemental de sécurité routière de Seine-et-Marne et des Yvelines.

4.2.3.2) Les distances et les destinations¹⁷⁵.

Après avoir indiqué comment peuvent se réaliser les déplacements vers les lieux de travail de chacun, il apparaît maintenant opportun de détailler ces navettes en précisant notamment leur portée et leur point d'aboutissement.

Figure 10 Répartition des actifs occupés selon les distances domicile-travail parcourues en 1999



Source : INSEE exploitation à la demande d'après le RGP de 1999.

Quels sont les constats qui ressortent à la lecture de ce graphique ? Tout d'abord, la classe dont les effectifs en termes relatifs sont les plus élevés, n'est pas la même dans les deux groupes de communes. Il apparaît que dans les communes de la Brie provinoise la plus forte proportion d'actifs travaille dans la commune de résidence (ce qui est exprimée par la classe¹⁷⁶ 0 Km dans le graphique ci-dessus) c'est le cas par exemple à Jouy-le-Châtel pour 27% des actifs occupés. Tandis que dans les communes du Mantois c'est la classe de 1 à 9 Km de distance entre le domicile et le travail qui

¹⁷⁵ Quelques rappels de base sauf mention contraire : 1) toutes les données sources ont été fournies par l'INSEE extraites du RGP de 1999, tous les résultats qui sont ici présentés résultent de calculs simples effectués par l'auteure ainsi par exemple les distances moyennes parcourues sont-elles des calculs de moyennes arithmétiques ; 2) toutes ces distances correspondent à des trajets simples, si le lecteur veut avoir une idée des distances moyennes totales parcourues pour se rendre sur le lieu de travail et revenir il faudra doubler le chiffre de base.

¹⁷⁶ L'INSEE considère qu'un actif travaillant dans sa commune de résidence ne parcourt aucun kilomètre, alors que bien entendu ces individus ne sont pas nécessairement immobiles et se déplacent aussi parfois de façon motorisée pour aller travailler comme quelques enquêtés nous l'ont signalé.

est dominante comme à Mézières-sur-Seine notamment pour 28% des actifs occupés. Par contre, dans un cas comme dans l'autre c'est la classe de 10 à 19 Km qui vient en seconde position, soit pour un actif occupé sur cinq environ.

Ces résultats sont à rapprocher de ceux donnés par Martine Berger (2002, p. 239) qui expose que la distance moyenne entre le domicile et le travail parcourue par les actifs franciliens est de 10,1 Km en 1999 soit en augmentation de 36,5% par rapport à 1975. Les travaux de Brigitte Baccaïni (1997-b) démontraient qu'il plus est, que la distance moyenne parcourue par les actifs résidant¹⁷⁷ dans l'agglomération parisienne était beaucoup plus courte que pour ceux des couronnes périurbaines, qui parcouraient déjà 18,7 Km en moyenne en 1990 pour rejoindre leur lieu de travail. Il est donc essentiel de constater que, bien qu'avec des séries de nettement moindre importance numérique, nos résultats concordent avec ceux de recherches fondées sur des grandes séries statistiques. Par ailleurs, et pour poursuivre dans la lignée des résultats discutés, nous avons précisément calculé les distances moyennes parcourues par les actifs des communes étudiées ; ces détails sont repris dans le tableau ci-dessous.

Avant même de proposer une analyse détaillée, il paraît pertinent d'indiquer que, d'après nos calculs, en 1999 la distance moyenne parcourue par l'ensemble des actifs occupés du Mantois est de 19,9 Km ceux du Provinois parcourent quant à eux 25,4 Km en moyenne. Ces chiffres sont donc supérieurs à ceux que B. Baccaïni avait calculé pour 1990, ceci pourrait attester que la tendance à allongement des distances parcourues ne faiblit pas, et que dès lors une certaine déconnexion entre les lieux de résidence périurbaine et les lieux de travail se pérennise.

¹⁷⁷ Nous appelons actif résidant celui qui travaille dans la commune où il réside, ce qui correspond au vocable « actif stable » employé par Le Jeannic (1997-b) qui malheureusement a l'inconvénient d'insinuer une confusion avec la stabilité professionnelle d'un employé dans son entreprise. C'est pourquoi nous emploierons les expressions d'actif résidant et actif migrant son opposé c'est-à-dire celui qui sort de sa commune de résidence pour aller exercer son emploi.

Tableau 9 Les distances moyennes parcourues par les actifs occupés en 1999

Commune	Kilométrage pour un trajet simple
Beton-Bazoches (77)	25,57
Bezalles (77)	27,87
Chenoise (77)	23,77
Jouy-le-Châtel (77)	28,09
Saint-Hilliers (77)	17,04
Vaudoy-en-Brie (77)	31,95
Villiers-Saint-Georges (77)	23,20
Arnouville-lès-Mantes (78)	20,61
Épône (78)	19,81
Guerville (78)	16,56
Mareil-sur-Mauldre (78)	22,21
Maule (78)	18,19
Mézières-sur-Seine (78)	19,90
Septeuil (78)	22,31

Source :INSEE exploitation à la demande d'après le RGP de 1999.

* Nota : les communes dans lesquelles les entretiens ont été réalisés figurent en gras.

Les résultats présentés ci-dessus permettent quelques constatations plus précises quant à une forme de mobilité ordinaire des habitants des communes étudiées : c'est parmi les actifs de la Brie provinoise que se rencontrent ceux qui, en moyenne, s'éloignent le plus de leur domicile pour aller exercer leur emploi, 37% d'entre eux parcourent plus de 30 Km alors que seuls 25% des actifs occupés du Mantois font de même. En mettant en regard les cartes du réseau routier et les distances parcourues, il apparaît que les communes seine-et-marnaises dans lesquelles les distances moyennes parcourues sont les plus longues, nommément Vaudoy-en-Brie et Jouy-le-Châtel, sont toutes les deux traversées par la voie express RN4 ainsi que par une départementale permettant un fort transit. La situation est comparable dans les Yvelines où Septeuil et Mareil-sur-Mauldre se trouvent reliées l'une et l'autre par une départementale à deux nationales 12 et 13, de plus à Mareil-sur-Mauldre aboutit une départementale menant directement aux portes de Paris. Il ne semblerait donc pas déraisonnable d'envisager qu'il existe une relation assez directe entre la présence d'infrastructures routières d'une certaine qualité et l'allongement des distances parcourues par les actifs occupés pour se rendre sur leur lieu de travail.

Par contre, comme l'indique le tableau ci-dessous les actifs occupés de la Brie se concentrent également sur moins de destinations d'emploi, six destinations regroupent 31% des actifs occupés, contre huit pour le Mantois.

Tableau 10 Les principaux pôles d'emploi en 1999

Origine	Destination	Actifs occupés/actifs totaux
Provinois (77)	Provins	12,4%
	Paris	7,4%
	Marne-la-Vallée	5,2%
	Coulommiers	2,8%
	Nangis	2,0%
	Melun-Sénart	1,2%
Mantois (78)	Paris	11,6%
	Aubergenville	4,0%
	Mantes-la-Jolie	3,9%
	Poissy	3,3%
	Saint-Quentin-en-Yvelines	2,8%
	Flins-sur-Seine	2,6%
	Mantes-la-Ville	1,9%
	Limay	1,2%

Source :INSEE exploitation à la demande d'après le RGP de 1999.

N.B. : aucune destination regroupant moins d'1% des actifs occupés n'est reportée ici car ces renseignements ne seraient pas significatifs au regard du faible nombre d'individus concernés, de plus mentionner de tels résultats conduiraient à diluer le propos et lui faire perdre de la pertinence.

Il est notable de constater que le contexte économique des deux espaces est différent, la situation industrielle de la vallée de la Seine aval est traditionnelle et plus favorable dans le sens qu'elle offre plus de possibilités d'emplois variés, que celle de la Brie, en effet des constructeurs automobiles (Renault, Peugeot) sont présents à Poissy, Flins ou Saint-Quentin-en-Yvelines et la zone d'activité de Limay est bien développée avec des industries chimiques notamment. Quant à la Brie provinoise, le secteur agricole y est encore puissant, mais il est notoire que celui-ci emploie moins que par le passé. La sous-préfecture de Provins offre plutôt des emplois du secteur des services publics traditionnels comme l'hôpital mais aussi relevant d'un secteur touristique assez développé, la partie médiévale de la ville ayant été classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Enfin la ville nouvelle de Marne-la-Vallée offre quant à elle de nombreux emplois assez variés et facilement accessibles grâce à un bon réseau routier.

Pour résumer la situation quant aux navettes retenons que les actifs occupés du Provinois travaillent en moyenne plus dans leur commune de résidence que ceux du Mantois mais ils parcourent aussi les

distances les plus longues pour se rendre sur leur lieu de travail, tout en connaissant une dispersion moins grande quant à leurs destinations.

Chapitre 5

Les mobilités résidentielles.

*Certains jours l'absence d'espace devenait tyrannique.
Ils étouffaient.*

Georges Perec (1965), Les choses.

Contrairement à Jérôme et Sylvie, les personnages du roman¹⁷⁸ de Georges Perec, les habitants rencontrés lors des entretiens n'étaient pas attachés à Paris et ils ont forgé des projets pour construire leur vie ailleurs que dans la ville-centre. Si les personnages du roman ne concevaient que comme une forme de renonciation ou d'échec de vivre hors de Paris, les individus réellement rencontrés se sont activement engagés dans un projet visant à vivre autrement leur rapport à l'urbanité.

Dès lors une question lancinante si ce n'est insidieuse a pu surgir, ce projet alternatif n'est-il qu'un choix par défaut ou bien une réelle volonté d'adhérer à un style de vie moins citadin ? Qui plus est, la lecture des conclusions de Lionel Rougé (2005) jette un certain trouble, existerait-il des « captifs du périurbain » ? Est-ce que pour certaines populations que cet auteur dit cependant être minoritaires, l'installation en maison individuelle dans les espaces périurbains lointains du cœur de l'agglomération est une « sorte de leurre, de promesse non tenue »¹⁷⁹ et ce quelle que soit l'aire urbaine en question ? Par un travail d'analyse des parcours résidentiels des habitants interviewés et de lecture voire de décryptage des motivations qu'ils ont avancé, nous tenterons de comprendre comment s'est opérée cette installation périurbaine et si elle est en adéquation avec les attentes portées par ces périurbanisants.

Enfin, les expériences et pratiques révélées dans les entretiens que nous avons menés pourraient apporter quelques éléments de réponse à une interrogation apparue assez récemment dans la littérature scientifique : l'installation dans les espaces périurbains est-elle pérenne ou bien s'agit-il

¹⁷⁸ *Les Choses* (1986), Paris, Presses Pocket, 157 p., 1^{ère} édition 1965.

¹⁷⁹ Rougé (2005, p. 321). Rappelons que le travail de cet auteur porte sur l'agglomération toulousaine, il n'est pas déplacé de se demander si ces conclusions sont également applicables à la région parisienne dont de nombreux chercheurs ou praticiens en urbanisme s'accordent à penser qu'elle fonctionne différemment de toute autre région française.

d'un passage dans le cycle de vie ? En d'autres termes quelle pourrait être la durabilité de cet emménagement périurbain, de ce mode de vie ? Avant que ne se posent avec une acuité sévère les questions des coûts monétaires des déplacements, certains auteurs (Dupuy, 1999) ont réfléchi à l'existence d'une forme de dépendance automobile, à sa possible maîtrise et à ses impacts sur le fonctionnement urbain. Avec les renchérissements du prix des carburants ces préoccupations pourraient s'accroître. Toujours est il que des auteurs ont cru déceler que « l'installation en périurbain est de moins en moins définitive » (Jaillet, 2004 p. 44). Ces affirmations seront discutées au regard des expériences des individus enquêtés en Île-de-France.

5.1) Les parcours résidentiels.

Si « le mode de logement est l'objet d'un choix, d'une préférence » (Haumont 2001, p.133) et que majoritairement les français souhaitent une maison individuelle (Sajous, 2003) alors habiter là où se trouve ce type de logement, dans les espaces périurbains des grandes agglomérations, est un choix positif et non par défaut. Ce point de vue n'exclut pas que ce choix puisse aussi être rationalisé par les individus voire qu'il résulte d'arbitrages entre diverses possibilités qui toutes ne peuvent pas être satisfaites en même temps. Comme l'avaient déjà repéré Brun et Bonvalet (1991, p. 92) : « les ménages peuvent développer des « stratégies » variées en matière de gestion de leur budget-temps. L'existence de telles stratégies implique le plus souvent de véritables choix de localisation résidentielle ». L'arbitrage entre les temps de transport et la localisation résidentielle n'est pas le seul concevable, les ménages peuvent aussi avoir à choisir entre le mode de logement collectif ou individuel, ou bien entre style de vie citadin ou plutôt rural. Quoiqu'il en soit, envisager que, dans une grande aire urbaine¹⁸⁰, le choix résidentiel se résume à résoudre un simple dilemme s'apparentant à rester en ville centre dans un immeuble collectif où l'espace est réduit ou bien s'isoler en maison individuelle dans la « campagne périurbaine », serait réducteur voire erroné.

Pour préciser les conditions du choix de localisation du domicile, il n'est pas hasardeux d'avancer qu'en admettant que le facteur limitatif ultime soit l'investissement monétaire, l'option périurbaine se présente comme une proposition parmi d'autres possibles. Martine Berger (2002) affirmait que dans une grande agglomération, *a fortiori* en région parisienne, les choix de localisation résidentielle sont très nombreux et variés. Dès lors, les ménages ne sont pas de simples pions qui se

¹⁸⁰ L'expression « grande aire urbaine » recouvre ici les dimensions spatiale et démographique, mais renvoie aussi aux possibilités matérielles de trouver les formes d'habitat les plus variées qui soient tant dans leurs qualités architecturales et/ou de construction que dans leurs coûts.

localisent indifféremment ici ou là selon qu'on les y incite plus ou moins fortement, mais de vrais acteurs à part entière dont les choix et actions ont des incidences dans l'organisation du système urbain. Cette manière d'envisager les choses est partagée par d'autres auteurs comme Jacques Lévy (2003-a) pour qui aussi la périurbanisation est bien un acte volontaire, le résultat de choix¹⁸¹ des individus qui la pratiquent. De plus, selon cet auteur « les maîtres de l'espace sont et seront de plus en plus les habitants et on n'aménagera pas l'espace sans eux, encore moins contre eux » (p. 138). Convenons alors que les aménageurs, qu'ils soient publics ou privés, devraient tenir compte des souhaits des futurs habitants et peut-être œuvrer plus avec et non seulement pour ceux-ci.

5.1.1) Des traits communs.

Existerait-il un parcours résidentiel si ce n'est typique, du moins standardisé avant d'arriver à vivre dans une maison individuelle en milieu périurbain ? Pour tenter de répondre à cette interrogation, nous allons suivre en détail les cheminements de certaines personnes rencontrées à Mareil-sur-Mauldre ou à Chenoise. Si celles-ci ont été retenues c'est parce qu'il s'avère que des informations temporelles ou géographiques suffisantes et précises ont pu ressortir des leurs entretiens contrairement à d'autres où trop de flou demeurait.

Nicolas et Jeanne (M8) sont tous deux originaires de Lorraine, région qu'ils ont quittée en 1970. Comme le signalait Nicolas maintenant retraité « *on a déménagé six ou sept fois depuis notre entrée en vie professionnelle, c'est pas grave, mais je voulais simplement dire qu'on a voyagé à plusieurs reprises en changeant de lieux* ». Avant d'arriver définitivement en région parisienne (tout d'abord à Boulogne-Billancourt puis à Rueil-Malmaison) ils sont passés par les régions Nord et Est de la France, toutes ces installations dépendaient de l'emploi de Nicolas. Enfin en juin 1978 ils ont choisi d'acquérir une maison individuelle qu'ils ont faite construire à Mareil-sur-Mauldre. Ce changement d'habitat n'a pas été qu'un simple changement de type de logement, quittant un appartement en centre-ville pour une maison au départ isolée avant que les nouvelles constructions ne viennent étendre et densifier le lotissement. Cela a aussi été un changement de statut, de locataire ils sont devenus propriétaires.

¹⁸¹ Quand bien même ce choix résulterait « de la part de ceux qui l'ont adopté [de] la recherche de l'écart : refus de la diversité et quête de l'entre-soi » (Lévy, 2003-a, p. 137)

Il est important de constater que cet emménagement traduisait un véritable projet, ce que Jeanne affirme clairement : « *on voulait une maison avec un terrain (...) dans notre idée au départ quand nous avons décidé de quitter Rueil, donc l'appartement, on a pensé à faire construire une maison (...) c'était notre souhait et on a suivi ce qu'on voulait faire* ». De plus, le financement de ce projet avait été préparé car le couple possédait un plan épargne logement qui a servi à l'acquisition de la maison.

Actuellement, ils n'envisagent pas de quitter Mareil-sur-Mauldre tant ils s'y sont bien intégrés et y ont développé une sociabilité et une vie associative intense, bien que leurs enfants aient tous les deux quitté la région. Pour finir sur ce parcours résidentiel Jeanne pense que « *habiter Mareil maintenant, ça commence à devenir un luxe. Quand nous avons construit c'était abordable, maintenant ça commence à être un peu cher pour des petits revenus [pour des] jeunes quand ils démarrent même s'ils ont une bonne situation...* ». Cette remarque laisserait penser que les conditions économiques qui permettent l'installation périurbaine ont évoluées défavorablement en trente ans. Le plus important à retenir de l'histoire de cette famille est que d'une part l'installation résidentielle a été et est toujours pensée dans le long terme pour le couple de parents mais que, d'autre part, les enfants devenus adultes et autonomes n'ont pas reproduit ce choix périurbain.

Un autre parcours celui de Léon et Gisèle (C6), laisse entrevoir des points communs avec le cas précédent hormis les déménagements successifs avant de se stabiliser durablement. Dans les débuts de leur vie commune ce couple a été locataire d'un appartement dans un immeuble HLM de Provins pendant près de cinq ans. Ensuite à la fin des années soixante-dix, Léon explique que « *comme tout jeune couple on a envisagé de se marier et d'avoir des enfants* » c'est pourquoi ils ont cherché à se loger autrement. Ils ont ainsi décidé d'acheter une maison individuelle à Chenoise afin de rester près de Provins, lieu de travail fixe et stable pour ces deux enseignants. Actuellement les enfants de Léon et Gisèle ont aussi quitté le domicile familial pour s'établir en milieu urbain.

Un dernier exemple détaillé montrera que ce type de parcours résidentiel n'est pas propre à une période passée, mais au contraire toujours d'actualité. Romain et Claire (M18) sont arrivés en région parisienne en 1995, ils ont alors choisi de se loger à proximité du lieu de travail de l'époux et sont devenus locataires d'un appartement à Nogent-sur-Marne. Le lieu de travail mais non l'entreprise dans laquelle celui-ci travaille ayant changé pour la proximité de La Défense, le couple fit le projet de déménager. Romain ajoute alors que « *ça correspondait aussi à une envie de maison puisqu'on habitait en appartement à Nogent et on avait envie d'une maison* ». Lorsqu'en 1999 une opportunité de louer une maison à Chavenay dans les Yvelines se présenta, la famille déménagea. Claire explique la suite de leur parcours : « *les choses se sont précipitées on s'est dit qu'on aimerait*

bien trouver une maison, acheter éventuellement, et on savait qu'on voulait rester par là » ainsi en 2001 ils choisirent de devenir propriétaires d'une maison individuelle à Mareil-sur-Mauldre¹⁸².

Il serait possible de multiplier les exemples allant dans le même sens et illustrant ce qu'il est convenu d'appeler « un modèle de parcours résidentiel » (Brun et Bonvalet, 1998). Ce « modèle résidentiel dominant » tel qu'il a été décrit par Denise Arbonville (1998) s'ouvre par un passage dans le secteur locatif qu'il soit social ou privé, puis est suivi de l'accession à la propriété. Cette auteure relie fortement et sans aucun doute possible le parcours résidentiel et les étapes du cycle familial, tout en signalant que de nouveaux comportements familiaux émergent, qui pourraient conduire à une diversification des parcours résidentiels.

S'il apparaît que souvent les motivations avancées par différents couples sont de l'ordre de la recherche d'espace et d'indépendance ce qui est somme toute fréquent (Sajous, 2003), d'autres doivent également être relevées.

Tout d'abord il est vrai que les étapes du cycle de vie et plus particulièrement les changements de la structure familiale, influent sur la décision d'emménager en périurbain. Cependant contrairement à ce qu'avance Marie-Christine Jaillet (2004) il ressort de nos entretiens que l'installation périurbaine ne se décide pas seulement lorsque l'enfant grandit mais souvent même avant qu'il ne naisse. Le couple engage ainsi une réflexion dans laquelle se mêlent étroitement le désir de fonder une famille et la recherche d'une certaine qualité de vie conciliant bonnes conditions de logement, de mobilité et contraintes économiques. C'est bien ce qui transparaît des paroles de Pascaline (C28) : *« Ça faisait plusieurs années qu'on préparait ça, puisque ça fait une dizaine d'années que j'avais un plan épargne logement. Et donc on avait préparé ça tranquillement avant d'avoir des enfants (...) quand la troisième est arrivée on a décidé de partir, mais c'était prévu depuis longtemps »*. Dès lors la présence des enfants n'est pas toujours le facteur déclenchant de l'installation périurbaine mais comme le rappelle Nicole Haumont (2001), ce que nous avons pu constater dans presque tous les entretiens de famille avec enfants, ils sont toujours plus ou moins une justification de ce choix.

Dès 1990 Pierre Bourdieu caractérisait l'achat d'une maison individuelle comme “un placement de père de famille” qui permettrait à la famille de se prémunir contre d'éventuels aléas, les fameux “coups durs” qui pourraient la mettre en péril. Cette motivation de l'acte d'acquisition réapparaît dans les discours des individus enquêtés mais quelque peu modifiée. Dans les années 1970 et 80 l'achat de la maison dans les espaces périurbains en construction constituait pari sur l'avenir, de nos

¹⁸² il est à noter que Chavenay et Mareil-sur-Mauldre sont distants d'environ 10 Km à vol d'oiseau et reliés par la RD307.

jours il s'agirait plus d'une protection, d'une assurance contre un avenir incertain. Cette préoccupation est mise en avant par certains périurbains que ce soit de façon implicite comme le sous-entend Sabine (C10) vivant à Chenoise depuis près de 15 ans et qui déclare : *« on a décidé de faire construire parce que, bon, vu les loyers sur Paris, à quelque chose près en rajoutant un peu plus on avait une maison, donc c'est quand même pas négligeable (...) ce qui s'est passé c'est qu'en fait moi je me suis rendue compte que le loyer ça faisait cher... »* ou pour d'autres plus explicitement. Ainsi Jules (C20), arrivé dans l'année à Chenoise, signalait avoir fait ce choix *« plutôt [pour] une question de sécurité au niveau de la retraite (...) si un jour on devait plus rien avoir (...) si il y en avait un qui arrivait à disparaître (...) on s'est dit qu'on laissera pas l'autre dans le besoin »*.

Cependant un aspect nouveau apparaît et vient renforcer cette idée de protection, d'assurance contre les mauvaises passes, il s'agit de l'investissement. Certains habitants comme Félix et Diane à Mareil-sur-Mauldre ont choisi d'acheter leur maison considérant que cette démarche constituait un placement au même titre que d'autres (mobilier ou immobilier locatif par exemple). Dans ce cas de figure l'achat de la maison ne correspond plus à un seul projet résidentiel mais recouvre bien une forme d'investissement souhaité rentable. Félix (M15) explique très clairement la situation : *« l'objectif en fait de l'achat, de notre premier achat c'était l'investissement. (...) On s'est un peu renseigné et (...) on s'est rendu compte que Peugeot allait faire un pôle un peu spécifique dans le coin, voilà, et que par définition c'était des gens typologie cadre qui allaient venir, puisque c'est un pôle spécifique développement qu'ils font. Donc d'un point de vue immobilier ça ne pouvait que grimper dans l'avenir. Donc le risque investissement n'est pas là. (...) On pourrait vendre, en ayant déjà fait une plus-value, pour racheter autre chose. (...) Il fallait prendre un risque certes mais calculé. »*

Ainsi peut-on avancer que les motivations de l'achat de la maison individuelle se sont un peu élargies. Aux finalités traditionnelles déjà repérées depuis longtemps, viennent s'ajouter d'autres aspects. D'une part ce mode de logement est perçu comme un choix rentable tant dans le court terme puisque la famille peut se loger comme elle le souhaite, que dans le moyen terme car lors d'une revente éventuelle une plus-value serait réalisable permettant à la famille de réinvestir, de se reloger. Dans le long terme enfin si la famille ne se dessaisit pas de son bien immobilier, il constituera une garantie de tranquillité et de stabilité pour les vieux jours, les soucis et charges financières de logement étant écartés lors de la retraite.

5.1.2) Des particularismes.

Sans remettre en cause l'existence d'un parcours résidentiel typique aboutissant à devenir propriétaire d'une maison individuelle en périurbain, les entretiens menés laissent entrevoir certaines particularités nouvelles concernant les raisons du choix des individus. Ainsi, hormis les motivations déjà exposées, certains habitants rencontrés avancent parfois des explications particulières pour justifier leur installation résidentielle, la première a trait à la scolarité des enfants. Sylviane (C19) venant de Sevran met en avant ce type de raisons comme l'ayant poussé à déménager. Elle explique : *« moi avant j'habitais en banlieue dans le 93. Mon fils, le premier, qui était encore à la primaire, en CMI, je savais que dans deux ans il rentrait au collège. Donc, quand j'ai vu ce qui se passait autour des collègues dans le 93, je me suis dit il faut absolument que je plie bagages. (...) Quand j'ai vu tous ces jeunes sortir de ce collège, là moi ça m'a fait peur, pour vous le dire franchement, j'ai eu peur. Je me suis dit (...) le collège, l'adolescence et tout ce qui va avec, ce n'est pas possible. Je me suis dit il faut que je les mette à l'abri. (...) j'ai été soulagée d'avoir quelque part mis mes enfants à l'abri (...). Voilà comment je suis arrivée là. C'est surtout pour mes enfants et l'école »*.

Cette appréhension de difficultés scolaires prévisibles dues à un environnement jugé négatif est, ou a été, partagée par d'autres familles. Dans ce cas, les parents souhaitent protéger leurs enfants en leur assurant une scolarité clame, ce qu'ils pensent trouver dans des communes du type de celles où l'enquête a été réalisée. Le plus souvent c'est un environnement global, y compris résidentiel, qui ne satisfait pas. C'est pourquoi la solution de rester sur place et d'opter pour une scolarité en établissement privé pensé de meilleur niveau, mais objectivement aussi connu pour être coûteux, n'est pas retenue.

L'exemple de Thierry et Sabine (C10) va dans ce sens, c'est à dire que combiné à d'autres insatisfactions et à un souhait d'amélioration de leur genre de vie, la question de la scolarité des enfants a pesé sensiblement dans la réflexion du couple. *« On voulait un petit village, tranquille, parce que où on habitait... les écoles ... Bon, ce n'est pas gentil ce que je vais dire. Les écoles, la population c'est quand même beaucoup de personnes étrangères et ça pose des problèmes parce que les enfants ont du mal à parler français, etc. On avait peur que dans les petites classes, qu'en rentrant en maternelle, qu'elle ne progresse pas. Ce qui aurait peut-être été faux, puisqu'il y a des gamins qui bossent très bien. Enfin, là c'est quand même un quartier... Aubervilliers c'était quand même pas génial »* (Sabine).

Une autre manière de tenir compte des choix scolaires est de ne pas trop s'éloigner d'un établissement offrant certaines satisfactions. C'est ainsi le cas de Victor et Lisa (M23). Fraîchement

arrivés d'Angleterre ils ont loué une maison tout près de là où travaillait Victor puis se sentant stabilisés ils ont voulu acheter une maison. Les enfants étaient alors scolarisés dans une école particulière au Pecq « où ils avaient deux demi-journées par semaine en anglais et puis le reste en totalité en français. Donc on voulait d'abord rester dans cette région, donc on cherchait dans les environs de l'école » (Lisa). Cet exemple est certes très spécifique car la présence d'un établissement scolaire international est assez rare où que ce soit et les habitants périurbains ne sont pas tous intéressés ou concernés par des écoles bilingues ! Cependant il s'agit là d'une autre façon d'intégrer les questions de scolarité à une décision de mobilité résidentielle.

La seconde motivation plus centrée sur l'individu lui-même, est liée au passage de la vie active à la retraite. Plusieurs cas de figure ont été rencontrés tel celui des personnes qui sont arrivées dans la commune périurbaine un peu par hasard (comme ils le disent souvent) puisque leur objectif était de se loger durablement sans renoncer au milieu urbain mais ne voulant pas s'éloigner de leurs familles et/ou anciennes habitudes de vie. Un autre cas intéressant est celui des individus qui connaissaient ou ont habité la commune dans laquelle ils choisissent de venir s'installer pour y vivre leur retraite. Pour ceux-ci, aux motivations partagées avec les précédents, s'ajoutent un aspect souvent affectif, celui d'un retour vers un lieu dont ils ont gardé de bons souvenirs et dont ils connaissent le plus souvent les avantages et inconvénients.

Marcel et Renée (M22) se sont trouvés dans une situation relevant du premier cas de figure cité. Originaires de la région parisienne et y ayant toujours vécu une fois mariés (soit à Paris, soit dans les Yvelines), les époux étaient commerçants et habitaient au dessus de leur magasin. Pour des raisons de santé Marcel dut s'arrêter de travailler en 1985 et prendre sa retraite, le couple a alors vendu le fond de commerce et les murs. De ce fait il leur fallait trouver un autre logement, c'est ainsi qu'ils ont choisi d'habiter Mareil-sur-Mauldre. Renée explique « on a cherché partout dans les Yvelines (...) Je voulais rester dans les Yvelines (...) Je savais qu'il fallait s'éloigner un peu pour trouver quelque chose de moins cher, abordable (...) puisque je voulais pas prendre plus petit que ce que j'avais déjà en appartement (...) on a choisi la maison ».

La situation de Xavier (M11) et de son épouse est un peu différente bien qu'eux aussi se soient installés à Mareil-sur-Mauldre à peu près au même moment, en fait juste une année plus tard en 1986. Pour des raisons essentiellement familiales le couple connaissait déjà Mareil et y possédait une résidence secondaire aussi quand le temps de la retraite arriva la décision de s'y établir définitivement ne fut pas trop difficile à prendre. Xavier résume la situation ainsi « Quand on a eu cinq enfants, on cherchait un lieu de vacances qui soit pas cher, donc on a construit ici. Notre implantation ici c'est d'une part les liens familiaux et d'autre part un terrain qui n'était pas cher.

Puis enfin, moi j'aimais beaucoup cette région (...) je peux dire que je connais ce jardin depuis l'âge de 10 ans. (...) Pour notre retraite nous n'avions qu'une possibilité c'était de venir ici puisque nous avons un logement où on n'aurait pas de loyer à payer. » Ce cas est assez particulier alors que se pose parfois la question du devenir, de la stabilité en périurbain des retraités vieillissant qui, craignant de voir leurs capacités de mobilité réduites¹⁸³, en viennent à s'interroger sur la pérennité de leur installation.

Cependant il convient de rapprocher cet exemple de la situation d'Antoine et Alice (M25) qui eux aussi ont choisi de venir se ré-installer à Mareil-sur-Mauldre pour y passer leur retraite. Pour des raisons professionnelles ils ont dû quitter leur maison où ils avaient vécu une dizaine d'années, mais ils étaient malgré tout resté dans les Yvelines. Enfin au moment de la retraite alors que leurs enfants avaient fait leur vie dans le centre de l'agglomération parisienne, ils ont choisi de revenir s'installer dans leur ancienne maison. La propriété de leur résidence était certes un avantage très important, mais cette décision de retour n'a pas été sans réflexion. Antoine explique ainsi la situation, le couple était certes attiré par l'environnement bucolique mais aussi incertain : *« parce que nous avons hésité à revenir. Mais je suis assez urbain (...) mon épouse, elle, est plus attirée par la campagne [mais] Mareil s'est arrangé en 25 ans, et la vie est devenue plus confortable avec la naissance de ce centre commercial. Voilà les raisons pour lesquelles nous avons choisi de nous installer à Mareil en 76 et d'y revenir en 2002 »*. En fin de compte le couple pense avoir trouvé un équilibre intéressant tout au moins satisfaisant comme le souligne encore Antoine *« mais ici on a quelque chose de mixte. On n'est pas en ville, non, (...) mais on n'est pas non plus à la campagne. (...) c'est quand même pas le monde rural, Mareil. Même si le paysage évoque, mais c'est un paysage reconstitué (...) on vit quand même dans un décor que l'on a créé »*.

Les exemples qui viennent d'être développés ne sont pas isolés on aurait pu aussi détailler les situations de Raoul ou Yvon qui retraités, se sont installés à Chenoise. Ainsi sur cinquante entretiens menés, six couples ou individus entendus ont choisi de venir s'établir dans une commune périurbaine lors de leur cessation d'activité professionnelle. Cette proportion n'est certes pas

¹⁸³ Xavier est bien conscient que ce problème risque de se poser puisqu'il précise « j'espère qu'on pourra toujours conduire en voiture. Ça c'est une inquiétude des gens de 82 ans. Quand on ne pourra plus conduire ni mon épouse ni moi, ou on nous interdira de conduire, je ne sais pas par quelle obligation du code de la route, on se dit « comment on fera » ? »

imposante mais elle n'en n'est pas moins sensible, peut-être permet-elle d'imaginer une tendance nouvelle à l'arrivée dans les espaces périurbains de "jeunes retraités" ...¹⁸⁴

5.2) Vers un ancrage résidentiel périurbain en Île-de-France ?

Les résultats des enquêtes annuelles de recensement menées par l'INSEE (Morel et Redor, 2006) soulignent qu'entre 1999 et 2005 c'est dans les communes de moins de 10 000 habitants et plus encore dans celles de moins de 2000 habitants que la population a crû (en pourcentage annuel) le plus. Qui plus est : « l'augmentation la plus forte [se situe] dans l'espace à dominante urbaine, mais cette fois dans la zone proche des limites extérieures des aires urbaines ». Les résultats de nos recherches vont bien dans le sens de ces remarques de portée générale, ils les précisent en quelque sorte.

Par contre, des informations plus détaillées sur la structure des populations périurbaines notamment ne sont pas encore disponibles. De ce fait il reste nécessaire de se tourner vers des enquêtes individuelles pour percer plus finement le rapport des individus à leur espace de vie. C'est ainsi que souhaitant s'interroger sur la temporalité de l'installation périurbaine nous allons présenter quelques cas détaillés permettant d'appréhender la durabilité de ce choix.

5.2.1) L'influence de l'histoire personnelle de l'individu.

L'installation périurbaine n'est que rarement le fruit du hasard, par contre le choix de la commune même dans laquelle s'installent les nouveaux habitants est souvent conjoncturel. Beaucoup de personnes¹⁸⁵ entendues lors des entretiens expliquent qu'en fonction de moyens financiers donnés ils ont recherché un type précis de résidence dans une certaine zone géographique mais sans *a priori* pour telle ou telle commune.

Au travers de tous les entretiens, il apparaît pourtant deux aspects frappants voire évidents qui expliquent les choix des périurbanisants. Soit les individus cherchent à retrouver une situation résidentielle qu'ils ont déjà connue et à laquelle, pour diverses raisons, ils ont dû (temporairement) renoncé, soit ils cherchaient à abandonner une condition qu'ils jugeaient défavorable et qu'ils ne

¹⁸⁴ Cette hypothèse mériterait à elle seule une étude approfondie mêlant par exemple enquête de terrain ciblée sur les nouveaux arrivants retraités et analyse de statistiques démographiques sur un moyen terme d'une trentaine d'années.

¹⁸⁵ Ce que les propos de Jacques (M14) résumant parfaitement « *c'est pas tellement le village en lui-même, c'était l'ensemble, la maison, le jardin, l'environnement (...) c'était un ensemble qui nous convenait bien.* ».

voulaient plus supporter. C'est donc pourquoi on peut avancer que l'histoire de chacun influence très sûrement le choix de s'implanter dans un espace périurbain.

Comme nous l'avons constaté les habitants ont beaucoup de difficultés à qualifier le type d'espace dans lequel ils sont venus vivre. Hormis Marthe¹⁸⁶ (M12) ancienne enseignante aucun d'entre eux n'a prononcé le terme périurbain. Pour l'essentiel ils perçoivent qu'il s'agit d'un espace intermédiaire qui n'est ni la ville ni la campagne mais emprunte à l'un et à l'autre, pour certains encore cela s'apparenterait à « *la grande banlieue* » (Alphonse, C8). Ce double aspect de la méconnaissance préalable du type d'espace dans lequel les individus avaient choisi de venir habiter et de la difficulté qu'ils éprouvent à le catégoriser, est apparu au cours des entretiens. Il n'avait pas été envisagé dès le départ comme un thème à explorer, c'est ainsi qu'il a été abordé plutôt spontanément par les enquêtés qui ont alors produit un discours assez étoffé et pertinent sur le périurbain qu'ils ne savaient pourtant pas nommer. Cependant nous ne nous livrerons pas à une analyse détaillée de cet embarras à qualifier un espace par ceux même qui le pratiquent, ni à ce que cela pourrait révéler quant aux rapports des périurbains à leur espace.

Quoiqu'il en soit, certains des habitants entendus justifient leur choix pour le périurbain par des antécédents personnels et/ou familiaux. C'est ainsi, par exemple, que Jenny (M4) explique avoir voulu retrouver une situation qu'elle avait déjà choisi et vécu ailleurs « *En Angleterre avant nous avons une maison et je voulais une maison pour les enfants. Je ne voulais pas un appartement* ». D'autres comme Jeanne (M8) signale que leurs origines familiales « *nous sommes des gens de la campagne* » expliquent leur volonté de retrouver un « *cadre rural* » et ce malgré avoir vécu en appartement avant l'achat de la maison. Ces types de souvenirs et images portés par les habitants sont fréquemment invoqués comme motivations de leur choix et ce quel que soit l'âge des individus où la période d'installation. C'est-à-dire que Frédéric (C21) âgé de 29 ans et arrivé à Chenoise en 2004 met en avant le même genre d'arguments que Jeanne (M8) qui avait 38 ans quand elle s'est établie à Mareil-sur-Mauldre en 1978. C'est bien ce qui ressort des paroles de Frédéric : « *sachant que tous les deux on vient de la province, on a tous les deux grandi dans des maisons, on s'est dit que c'est nettement mieux de se retrouver dans une maison (...) on retrouve un petit peu le calme et la sérénité qu'on avait quand on était en province (...) c'est aussi pour ça qu'on cherche à aller à la campagne* ». De nombreux autres extraits d'entretiens pourraient venir corroborer ces assertions, point n'est besoin d'en citer trop. Il convient plutôt d'insister sur le fait que sur cinquante entretiens menés, onze interlocuteurs ont explicitement mis en avant ce type d'arguments. Ainsi peut-on

¹⁸⁶ « *on est vraiment dans un site tout à fait périurbain, où la vie rurale disparaît* ».

conclure que nombreux sont les individus à vouloir perpétuer une situation originelle plaisante, pour eux il n'est surtout pas question de rompre avec une expérience antérieure, ce qui n'est par contre le cas d'autres périurbains rencontrés.

Avant de présenter des expériences de rejet du milieu antérieur, il est intéressant d'exposer le cas d'Armand (M9). En effet, celui-ci offre une situation intermédiaire, d'une part il s'apparente aux cas précédents dans la mesure où il cherche à retrouver (ou reproduire) une situation passée : la vie en province en maison individuelle dans un village de campagne, mais d'autre part il a vécu une expérience semble-t-il traumatisante qu'il rejette. Il explique que lui et son épouse Laura sont venus dans la région parisienne pour des raisons professionnelles : *« arrivés sur Paris pour le travail, vivre dans le béton, c'est pas vraiment notre tasse de thé, on a du mal à s'y faire (...) donc nous avons fait le choix de fuir la ville »*. Ils étaient locataires à Asnières (92) dans un immeuble et le couple évoque des raisons de sécurité physique pour justifier leur envie de s'établir ailleurs. *« c'était à l'époque où la banlieue s'enflammait où les commissariats brûlaient régulièrement (...) l'insécurité permanente les voitures, les tirs de pistolet, les courses poursuite avec les flics toutes les nuits (...) régulièrement les vols dans les appartements (...) je n'osais même pas aller stationner ma voiture près du métro (...) parce que j'étais à peu certain que la voiture serait vandalisée en rentrant le soir (...) l'insécurité je l'ai vécue au fur et à mesure. Elle a grandi avec le vécu, avec ce que je voyais »*. Le ressenti qu'exprime cet homme peut paraître disproportionné compte tenu des réalités factuelles de l'époque décrite, il n'en n'est pas moins à prendre en compte. C'est en effet un facteur qui combiné à une aspiration plus positive, celle vécue dans sa jeunesse, permet de comprendre pourquoi des individus font le choix de s'établir dans des communes périurbaines.

D'autres habitants font reposer leur installation sur le simple rejet de l'environnement résidentiel antérieur jugé très défavorable plus encore que sur le logement lui-même. Ainsi Amélie (C14) explique-t-elle : *« il y avait pas de ZUP, ce qui nous a plu énormément parce que sortant d'un endroit où il y avait que ça, ben c'était assez sordide, moi je voulais pas ça (...). Là où on était c'était à 2 kilomètres du 93, régulièrement on se faisait casser la voiture, régulièrement on se faisait agresser verbalement (...) ici c'est plan-plan, c'est tranquille, c'est calme et nous c'est ce qu'on recherchait (...) Si on s'est tous les deux orienté sur Chenoise et que on a trouvé cette maison et qu'on s'est installé ici, je pense que c'est parce que tous les deux on avait le même projet, (...) de partir du stress de la vie parisienne et de la proximité de Paris, à peu près... »*. Ce genre de propos mettant en opposition la commune de résidence antérieure et le lieu actuel de vie a été assez fréquemment rencontré. Cependant, il n'est pas certain le couple ait absolument recherché un

environnement périurbain, d'après les dires d'Amélie il s'en contenterait plutôt¹⁸⁷. En tout cas il apparaît clairement que ces personnes ont voulu fuir un certain type d'espace, celui de la banlieue couramment qualifiée de "à problèmes".

Toutefois que ce soit par reproduction ou par rejet d'une situation résidentielle antérieure les habitants portaient avant l'emménagement un préjugé plutôt positif sur le type d'espace où ils se sont établis quand bien même ils ne le connaissaient pas pleinement.

Ici dans le périurbain lointain de l'Île-de-France, les constats diffèrent de ceux réalisés par Lionel Rougé (2005) qui a pourtant étudié des résidents d'un type d'espace comparable dans l'agglomération toulousaine. Ces recherches qui ont notamment portées sur des familles modestes qualifiées de « captifs » du périurbain concluent que la volonté d'accéder à la maison individuelle est primordiale¹⁸⁸ car il s'agit ainsi d'affirmer son appartenance à une classe sociale dite moyenne. En ce qui concerne les franciliens rencontrés ce n'est pas systématiquement la volonté de devenir propriétaire qui a été première, certains l'étaient déjà ou l'avaient été, d'autres étaient locataires de leur maison périurbaine. De plus, selon L. Rougé les ménages ne pouvant pas beaucoup apporter monétairement « échouent » en périurbain lointain¹⁸⁹ alors que certains des enquêtés assurent avoir fait un vrai choix pour les espaces distants du centre de l'agglomération parisienne. Ces divergences de résultats d'avec Rougé ne nous conduisent pas à douter de la validité ni de la pertinence de tel ou tel, mais renforcent plutôt l'hypothèse d'un particularisme très fort de la région parisienne, tout au moins quant aux comportements et pratiques foncières et/ou immobilières.

5.2.2) Un passage dans le cycle vie.

Une des questions actuelles que se posent des chercheurs observant les espaces périurbains et leurs habitants, est de savoir si ce choix de vie peut être pérenne ou non. Plus exactement, des interrogations émergent quant à savoir si les populations périurbaines vieillissent sur place ou si au contraire elles mettent un terme à ce genre de vie lorsqu'elles commencent à prendre de l'âge. Une des raisons pour lesquelles ce type de questionnement n'émerge que récemment tient sans doute au

¹⁸⁷ Cette attitude a aussi été identifiée chez d'autres enquêtés comme par exemple pour le couple de Mario et Sylviane (C19).

¹⁸⁸ « leur installation en tant que propriétaire constitue souvent pour eux l'œuvre de toute une vie » Rougé (2005, p.302).

¹⁸⁹ ils sont « repoussés aux limites de l'agglomération sans l'avoir vraiment souhaité (...) et stigmatisés » Rougé (2005, p.304).

fait que nous disposons maintenant sur le phénomène périurbain d'un certain recul temporel (de l'ordre d'une trentaine d'années) ce qui n'était pas le cas antérieurement et ne permettait que de faire des supputations. Par contre, il devient maintenant possible d'observer les actions et comportements sur une durée suffisamment longue pour tirer les conclusions des expériences passées et peut-être prévoir les transformations à venir pour les préparer.

Quelle peut donc être la temporalité de l'installation périurbaine ? Certains auteurs semblent avoir tranché comme par exemple Marie-Christine Jaillet¹⁹⁰ qui écrit : « ce départ vers le périurbain est-il pour autant un départ sans retour ? (...) ce choix correspond moins à la recherche d'un enracinement quasi définitif qu'à une étape dans leur cycle de vie [élevage des enfants] (...) l'installation en maison périurbaine (...) devient un habitat circonstancié d'opportunité ».

Cependant Brigitte Baccaïni (2000) qui a travaillé sur l'intention de déménager - le projet de mobilité résidentielle - telle qu'exprimée dans les résultats de l'enquête logement de l'INSEE datant de 1996, fait plusieurs constats intéressants pouvant éclairer notre discussion. D'une part, le souhait de changer de logement « diminue très rapidement avec l'âge de la personne de référence » (p. 94) d'autre part, ce souhait de déménager est plutôt faible (de l'ordre de 5%) parmi les ménages propriétaires de leur maison individuelle, enfin il est assez peu marqué parmi les ménages des communes périurbaines (pour 10% seulement). En appliquant ces observations à la situation qui nous intéresse, serait-il hasardeux de conclure que l'intention de déménager n'est pas particulièrement forte chez les ménages périurbains vieillissants ?

Pour apporter un dernier élément de réflexion, dans un contexte certes un peu différent de celui de la France, une enquête¹⁹¹ menée aux États-Unis par l'American Association of Retired Persons (AARP, 2000) livre des conclusions intéressantes. Tout d'abord, 86% des enquêtés étaient propriétaires de leur résidence et 77% des répondants vivaient dans une maison individuelle non mitoyenne. Le point qui nous intéresse ici le plus est que 83% des enquêtés de plus de 45 ans, 89% si ne sont retenus que ceux de plus de 55 ans, déclaraient être "tout à fait ou plutôt d'accord" avec l'assertion selon laquelle ils souhaitaient continuer à vivre le plus longtemps possible dans leur résidence actuelle. Par ailleurs, les enquêteurs insistaient sur la stabilité résidentielle des américains de plus de 45 ans.

¹⁹⁰ in APUMP (2003, p. 94).

¹⁹¹ Sans détailler la méthodologie de ce travail il est malgré tout nécessaire de préciser qu'ont été enquêtées par téléphone 2000 personnes de 45 ans et plus (les chercheurs souhaitant atteindre les classes d'âge du « baby boom ») le type d'espace habité par les répondants (urbain central, suburbain...) n'étant ni discriminant ni précisé, des répondants des minorités afro-américaine et hispanique ont été entendus.

Il paraît maintenant opportun de confronter ces résultats plutôt quantitatifs aux informations récoltées dans nos entretiens.

Jules et Claude (C20) respectivement 44 et 47 ans arrivés depuis moins d'un an à Chenoise lors de l'entretien, habitaient auparavant dans un logement HLM à Champs-sur-Marne. Ils ne connaissaient pas la commune ni les environs avant de venir s'y installer. Voici ce que Jules expliquait quant à leurs intentions et perspectives résidentielles : « *Au jour d'aujourd'hui, ce sera notre habitation définitive. Au jour d'aujourd'hui, je dis bien, parce que moi je viens de La Réunion quand on a acheté cette maison on pensait rentrer définitivement à La Réunion, ça c'est pas fait. (...) Mais sinon on sait que on finira nos jours ici. C'est pour ça qu'on n'hésite pas à prendre le temps qu'il faudra pour l'améliorer [la maison] (...) Moi j'aime bien être à l'extérieur dans le jardin, c'est suffisant, c'est un confort qui est suffisant pour les vieux jours, je pense qu'on est arrivé à un certain âge, là, un moment qui fait qu'on recherche plus ce confort de bien-être* ». Comprenons donc que ces nouveaux habitants de Chenoise se projettent durablement dans un avenir périurbain.

Le cas d'Aline (M7) 58 ans habitant à Mareil-sur-Mauldre depuis près de 10 ans est un peu différent. D'une part cette dame est célibataire sans enfant et ses parents sont décédés, d'autre part elle connaissait déjà bien la commune avant de venir s'y établir. Ses parents y étaient venus passer leur retraite mais au décès de son père Aline a vendu cette maison qu'elle possédait en indivision avec un cousin et a fait construire la sienne propre « *mes parents ont acheté la maison qui est en dessous avec mon oncle et ma tante, et donc j'avais 10 ans quand je suis venue ici (...) nous sommes venus nous installer là, c'était notre maison de campagne (...) Depuis 1995 dans la maison que j'ai fait construire (...) je suis là, voilà, durablement. Enfin je l'espère* ». Aline est maintenant retraitée.

Enfin la situation de Rémy et Geneviève (M19) âgés de 69 et 64 ans est un peu plus complexe. Leur parcours résidentiel est assez "classique" : après leur mariage au début des années 1960 ils ont logé pendant 5 ans à Paris chez les parents de Geneviève ; de 1968 à 1978 ils ont été locataires d'un appartement à La Celle-Saint-Cloud ; enfin en 1978 ils ont acheté une maison à Mareil-sur-Mauldre dont ils ont fini de rembourser l'emprunt bancaire en 1998. Le couple a deux enfants l'une est établie à Montréal (Canada), l'autre habite dans le quartier Tolbiac à Paris, un frère de Rémy habite à proximité (Verneuil dans les Yvelines). Ainsi après avoir un temps songé à prendre leur retraite au pays Basque où ils passaient leurs vacances d'été, ils ont choisi de rester à Mareil. Rémy explique pourquoi : « *Autant rester à Mareil. Nous avons nos amis, nous nous plaisons bien. (...) de toute façon nos racines n'étaient pas là-bas, les gens nous connaissent pas (...) on se sentirait peut-être*

pas bien (...) et puis je crois qu'il faut pas trop s'éloigner de ses racines finalement »...et pour ce couple, leurs racines sont dans la région parisienne.

De certains travaux menés par des chercheurs expérimentés et des situations observées lors de nos entretiens, nous serions tentée d'avancer que l'installation en milieu périurbain n'est pas si temporaire que certains ne le pensent. Sans pour autant affirmer que les individus resteront toute leur vie dans le même domicile, nous discernerions plutôt une forme d'adhésion au type d'espace et au genre de vie périurbains. Ainsi semblerait-il que ce choix puisse s'incarner dans différents domiciles selon, par exemple, que la famille ou le couple ressent plus ou moins un besoin d'espace et donc rechercherait à accroître ou restreindre la superficie habitable disponible.

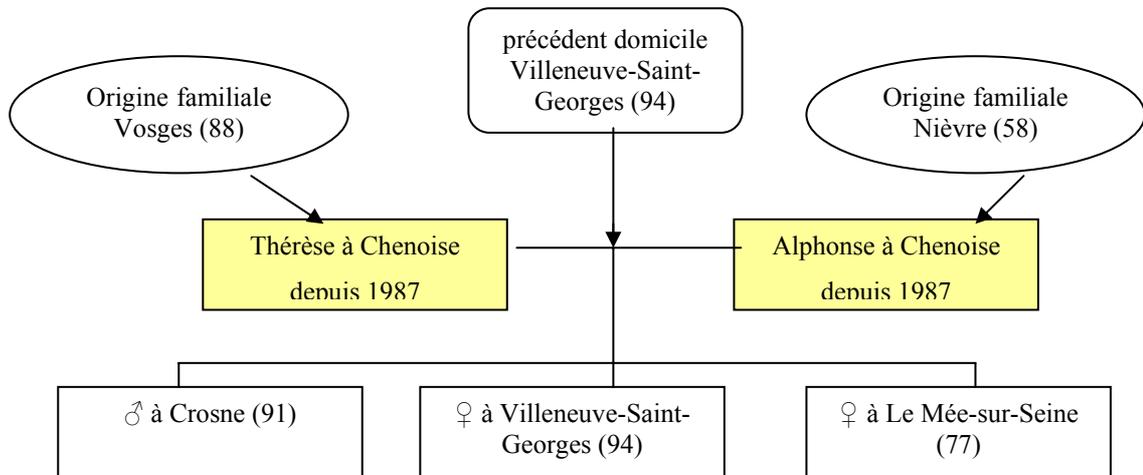
5.2.3) Une forme de sédentarisation périurbaine.

Après avoir analysé certains discours d'habitants qui révèlent une volonté de résider durablement dans les espaces périurbains, il est convenu de présenter des situations au travers desquelles une certaine forme si ce n'est d'ancrage du moins de sédentarisation périurbaine apparaît.

Les cas qui vont être étudiés sont ceux d'individus ayant choisi à un moment de leur vie de déménager vers des communes que nous qualifions de périurbaines et non ceux de personnes ayant toujours vécu dans ce type de commune. Pour ne rien cacher ni déformer des résultats de notre enquête, il faut préciser que cette dernière situation est rare, une seule personne entendue illustre ce cas extrême de stabilité et d'enracinement. Cette habitante de 65 ans rencontrée à Chenoise y est née, y a toujours vécu, et habite maintenant la maison construite par ses parents, qui plus est son fils et son petit-fils habitent également Chenoise. Dans ce cas de figure il ne paraît pas pertinent de parler d'individu périurbain puisque celui-ci n'a jamais connu que cette commune et ne l'a donc pas choisi pour ce qu'elle pourrait offrir en comparaison de l'urbain central par exemple.

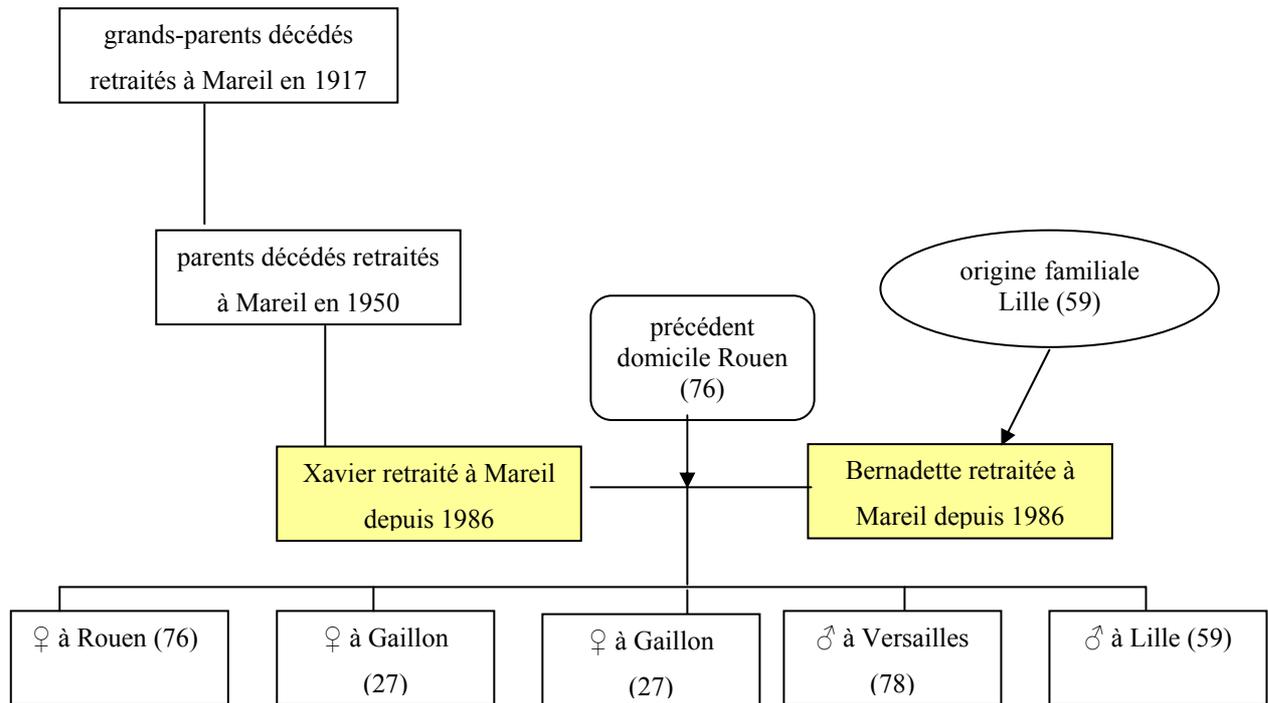
Thérèse 72 ans et Alphonse 76 ans se sont installés à Chenoise en 1987, auparavant ils habitaient à Villeneuve-Saint-Georges et lorsque fut venu le moment de la retraite le couple décida de déménager. Après quelques hésitations sur la destination mais tout en souhaitant rester proche de leurs enfants qui étaient déjà installés dans la même commune que leur parents ou à proximité, ils achetèrent une maison en Seine-et-Marne. Le graphique (fig. 11) reprend les informations principales obtenues lors de l'entretien.

Figure 11 Les lieux de résidence des descendants de Thérèse et Alphonse (C8)



Compte-tenu de l'ancienneté de leur installation (près de vingt ans), du choix initial du type de maison (plain-pied) adapté aux lourds problèmes de santé du couple et de leurs perspectives d'immobilité croissante tant résidentielle que physique, il est plausible de parler d'ancrage périurbain pour Thérèse et Alphonse. Cependant, il n'en va pas de même pour leurs enfants. Près d'une dizaine de cas similaires rencontrés lors des entretiens pourraient venir illustrer ce cas de figure. Ainsi semble-t-il que les individus qui tendent à ne pas quitter systématiquement leur maison périurbaine quand l'âge s'avance, à rester sur place le plus possible, sont nombreux. Cependant souvent leurs descendants ne reproduisent pas ce modèle, ils quittent fréquemment le périurbain ou alors, dans les rares cas où ils adoptent ce style de vie, cela ne se fait pas dans les mêmes lieux que leurs parents. La simple lecture du graphique (fig. 12) concernant l'installation résidentielle des membres de la famille de Xavier (82 ans) et Bernadette (76 ans) renforcera ce constat.

Figure 12 Les lieux de résidence de la famille de Xavier et Bernadette (M11)



Quels sont les points majeurs à retenir de l'étude de ces cas particuliers relatifs à la mobilité résidentielle des habitants périurbains ?

Tout d'abord, notons que l'affirmation de l'existence d'un parcours résidentiel typique est toujours d'actualité, du moins souhaitons nous avoir établi qu'il demeure très prégnant dans l'histoire vécue de nombreux individus. On peut certes s'interroger comme L. Rougé (2005) par exemple sur la pertinence de considérer ce modèle comme ascendant à tout coup et pour chacun. Il est fort plausible en effet que certains ménages éprouvant des conditions économiques difficiles se retrouvent plus enfermés voire prisonniers de leur choix que d'autres qui dotés de plus de capitaux (au sens que Bourdieu confère à ce terme) arrivent à concilier aspirations initiales et réalités effectives.

Par ailleurs, dans le cas particulier de l'Île-de-France si l'on accepte que bien qu'hétérogène cette région puisse attirer mais aussi conserver les populations, alors le choix de l'installation périurbaine peut se concevoir comme un établissement à long terme et non seulement comme une préférence temporaire et circonstanciée. Les espaces périurbains peuvent ainsi s'affirmer comme l'alternative à l'urbain des fortes densités tel qu'il se présente actuellement et ce pour toutes les catégories (démographiques, économiques, sociales...) de la population.

Chapitre 6

Les mobilités quotidiennes.

Nous pouvons connaître des parties suffisantes du tout pour en comprendre davantage si nous parvenons à les lier, à assembler les fragments des événements qui adviennent et qui nous sont donnés sans chronologie, sans articulations logiques.

Antonio Tabucchi (2006), Au pas de l'Oie, chroniques de nos temps obscurs.

Les chapitres précédents ont permis de comprendre que les habitants des espaces périurbains rencontrés ne vivent pas de façon introvertie, repliés sur leur lieu de résidence, mais sont ouverts à l'extérieur, au reste du système urbain. De ce fait, ils se déplacent pour atteindre des lieux-ressources nécessaires à leur épanouissement. Inévitablement se pose alors la question de savoir comment ces périurbains bougent au quotidien.

En d'autres termes, comment la capacité à circuler s'inscrit-elle dans l'espace compte tenu des caractéristiques particulières et souvent divergentes de l'urbanisation progressive des lieux et de l'évolution des réseaux de transport ?

Compte tenu de la topographie plutôt plane de la région francilienne, il ne sera pas accordé d'attention particulière à la nature physique de l'espace. En effet, le relief qui pourrait être déterminant et contraignant dans un espace de montagne n'a que peu d'incidence ici. Comme l'a fait remarqué un habitant interviewé qui connaissait les deux situations pour les avoir pratiquées dans les Hautes-Alpes et en Seine-et-Marne, en Île-de-France les itinéraires sont nombreux, il y a souvent plusieurs possibilités pour se rendre d'un point à un autre car le réseau n'est pas contraint par des obstacles naturels majeurs.

6.1) Les choix de déplacements sont-ils influencés ?

Thogersen (2006) rappelle qu'il existe trois grands types de déterminants du choix d'un mode de déplacement : les motifs et anticipations du voyageur, les capacités et/ou contraintes individuelles, et les opportunités liées au contexte dans lequel le déplacement doit s'effectuer. Pour comprendre

comment les périurbains effectuent leurs déplacements, il faudra donc analyser la situation dans laquelle ils se trouvent en s'attachant à des aspects qui sont indépendants des habitants eux-mêmes. C'est-à-dire que dans cette partie il sera plutôt question de l'incidence de l'offre de transport alternative à la voiture personnelle et de la qualité des réseaux eux-mêmes sur les choix de déplacements des habitants périurbains et moins de leurs capacités intrinsèques (monétaires, matérielles ou juridiques) à effectuer ces déplacements.

6.1.1) Être en situation de choix modal.

Les chiffres officiels et les dires des habitants concordent et permettent d'affirmer que c'est la voiture qui est le moyen de déplacement privilégié dans les espaces périurbains. Mais il convient de se demander si ce choix pour ce mode de déplacement est plutôt contraint ou libre, autrement dit, comment réagissent les habitants lorsqu'un autre mode de transport est disponible ?

Sur le territoire communal de Mareil-sur-Mauldre (78) il existe une gare SNCF, plus exactement un arrêt car celui-ci est dépourvu de toute présence humaine, il n'y a que des distributeurs automatiques et des panneaux d'affichage des horaires. Néanmoins le chemin de fer relie¹⁹² Mareil-sur-Mauldre directement à Paris-Montparnasse via Versailles. L'offre ferroviaire est étoffée d'une autre possibilité qui consiste, au prix d'un changement de train, à rallier Paris-Saint-Lazare par la vallée de la Seine. Pour compléter cette présentation rapide de l'offre de transports en commun, il faut ajouter que des services d'autocar se déploient depuis la commune vers des lieux si ce n'est centraux du moins plus urbains offrant de nombreuses ressources comme Versailles, Saint-Germain-en-Laye, ou Mantes-la-Jolie.

La desserte en transports en commun de la commune de Chenoise (77) est quelque peu différente et pourrait à première vue sembler moins favorable. Il n'y a pas de gare SNCF sur le territoire communal mais deux possibilités s'offrent aux usagers potentiels. Il existe une gare à Nangis qui se situe à 18 Km de Chenoise, il en existe une autre à Provins qui n'est qu'à 12 Km de Chenoise. Ces deux gares sont situées sur le réseau Île-de-France de Paris gare de l'Est, mais la durée minimale en liaison directe entre Provins et Paris Est est d'une heure vingt-deux minutes, alors qu'elle n'est que de quarante-huit minutes entre Nangis et Paris Est. Qui plus est, la fréquence est meilleure entre Nangis et Paris qu'entre Provins et Paris car la gare de Provins est un terminus (gare de fin de

¹⁹² À titre d'information, les horaires consultés sur <http://idf.fr> signalent que de Mareil-sur-Mauldre vers Paris, pendant l'hiver 2003/2004 le service commence en semaine à 6h38, se termine à 20h26, 16 relations sont possibles avec de 7h à 18h environ un train par heure. La durée du voyage est de 50 minutes.

ligne), ce que n'est pas celle de Nangis où le voyageur peut aussi emprunter des trains de grande ligne du réseau Est. Une troisième possibilité est d'emprunter le RER E dont le terminus a été repoussé à Tournan-en-Brie depuis décembre 2003. Pour cela l'utilisateur des transports résidant à Chenoise devra effectuer un trajet routier de 40 Km puis il pourra prendre le RER qui l'amènera en quarante-huit minutes à Haussmann-Saint-Lazare. Les amplitudes horaires et fréquence de circulation sont nettement meilleures sur cette ligne RER que celles des lignes de chemin de fer. On constate que dans tous les cas le chenoisien souhaitant utiliser les transports en commun devra d'abord effectuer un trajet, quasi-obligatoirement en véhicule personnel, pour atteindre la gare.

Il y a aussi des autocars qui circulent entre Chenoise et Marne-la-Vallée (Chessy) notamment. Cette ligne appelée Seine-et-Marne Express est financée par le Conseil Général.

6.1.1.1) Lorsque les transports en commun sont pris en compte au moment du choix résidentiel.

Pour certains interviewés¹⁹³ cependant peu nombreux, la présence des transports en commun est entrée dans les critères de choix d'installation car ceux-ci étaient sérieusement envisagés comme mode de transport régulier. C'est bien ce qu'explique Jules (C20) « *Il y a quelques années quand on voyait dans la région qu'il y avait pas de train pas de bus... aujourd'hui on dit, on a beaucoup de bonne fortune, le RER E arrive à Tournan (...) C'est aussi le choix de prendre les transports en commun (...) Parce que si il y avait les transports qui étaient très réguliers ici, je ne prendrais plus du tout la voiture (...) c'est pour ça qu'on voulait rester dans cette région, ici, dans cette région c'est par rapport justement aux moyens de transports qui étaient à proximité (...) Et donc le fait de venir jusqu'ici, on a quand même vu qu'il y avait quand même les transports qui venaient jusqu'à Tournan* ». Ses choix et pratiques (prendre d'abord la voiture pour atteindre la gare puis le RER) sont les mêmes que ceux rencontrés chez les deux autres individus qui ont expliqué utiliser régulièrement les transports en commun. Il est à noter que ces trois personnes ne pratiquent ce genre de déplacement mixte (voiture personnelle et transports en commun) que depuis moins d'une année et surtout parce que l'offre s'est améliorée grâce à l'extension d'un réseau de bonne qualité.

Par contre, il convient de citer un cas exceptionnel mais aussi différent des précédents, celui de Jérôme (C17) qui prend systématiquement les transports en commun pour aller travailler de Chenoise à Paris. Un point important est que cet homme travaille à la RATP, il ne peut donc pas méconnaître les transports en commun. Pour lui plus que leur présence c'est leur coût qui a pesé dans le choix d'installation. « *On a toujours été en carte orange ici, (...) Ça a été un choix aussi quand on a choisi ici, c'est parce qu'on était quand même en carte orange, que si on s'éloignait un*

¹⁹³ Quatre personnes sur les quatre-vingt-deux entendues.

peu trop après il y avait plus de carte orange et c'était après des abonnements qui coûtaient beaucoup plus cher ». Il semblerait que dans ce cas précis, et dans celui-ci seulement, le choix du mode de transport ait aussi été décidé initialement et une fois pour toute, mais en optant pour les transports en commun et ce malgré des désagréments certains¹⁹⁴. Jérôme a donc arbitré en fonction du coût *« si je prends la voiture mon budget va être grevé d'autant plus, les transports en commun malgré tout sont bon marché »*.

Dans d'autres cas¹⁹⁵, si les transports en commun ont été intégrés dans les critères de choix, leur usage s'est avéré temporaire, il s'agissait plutôt d'une situation transitoire somme toute assez insatisfaisante. Ce fut le cas de Jacques (M14) qui explique : *« comme je voulais aller travailler en train, on cherchait un endroit qui était sur la ligne de train qui permettait d'aller à Versailles [mais] j'ai tenu pendant quelques années (...) pendant cinq ans je suis allé [travailler] en train puis après on a acheté une deuxième voiture ce qui était un peu plus souple pour moi »*.

6.1.1.2) Lorsque les transports en commun sont évacués *a priori*.

Force est donc de constater qu'être en situation objective de choix modal, n'influence qu'assez peu les choix et habitudes des périurbains. Il semblerait que l'usage régulier des transports en commun soit fréquemment exclu par les habitants, ce qui transparaît lorsque, comme Irène (M1), ils insistent sur le fait que *« la gare n'a fait absolument pas, mais pas fait partie du tout de notre choix [d'installation à Mareil-sur-Mauldre] »*. Tout se passe comme si la décision était prise une fois pour toute de privilégier les déplacements automobiles, et ce le plus souvent avant même de s'installer dans la commune.

Salvador Juan (1997) reprenant des conclusions déjà anciennes de Raymond Boudon expliquait que la force de l'habitude a souvent pour effet de diminuer la probabilité pour un acteur d'être conscient de la multiplicité de l'offre qui se présente à lui. En d'autres termes si un individu hésite devant les choix de mode de déplacement dont il peut disposer, il prendra celui dont il a le plus l'habitude sans toujours chercher à expérimenter l'autre qu'il ne connaît que peu ou n'a jamais pratiqué en d'autres lieux, en d'autres circonstances. C'est ce qu'illustrent les paroles d'Yves (M6) *« ça fait presque dix ans que je me déplace quasiment qu'en moto (...) J'ai jamais fonctionné en transports en commun,*

¹⁹⁴ Qui tiennent à la qualité du service de transport mais surtout à la durée des trajets comme l'explique Jérôme : *« moi le matin c'est départ en car à 6h de Chenoise pour aller prendre le train à Nangis, arriver à Paris à mon travail sur le coup des 8h. Ça fait presque 2 heures. Je passe la journée au travail jusqu'à 17h30, ensuite étape retour le train jusqu'à Nangis le car à nouveau pour rentrer sur Chenoise, 19h45 dans le meilleur des cas quand tout va bien »*.

¹⁹⁵ Deux personnes seulement.

même dans Paris » et du reste du discours de cet homme, il faut comprendre que ce choix n'est pas près de changer. En effet, interrogé sur une privation de son moyen de transport et sur l'adaptation de ses déplacements qui s'en suivrait, il répond que cette situation est inenvisageable et ne souhaite même pas en parler. Contrairement aux automobilistes il n'échafaude pas de solution alternative reposant sur la location d'un autre véhicule par exemple.

Certaines remarques révèlent combien la méconnaissance des transports en commun est grande, ainsi Romain (M18) affirme : « *J'aurais beaucoup de mal à envisager des transports en commun même s'ils existaient* » alors qu'objectivement des transports en commun existent à Mareil-sur-Mauldre. D'autres périurbains affirment explicitement leur choix et l'assument comme Paul (M1) « *Moi j'ai une aversion absolue pour les transports en commun (...) je passe ma vie à essayer d'éviter les transports en commun, je suis vraiment sincère en disant cela* ». Pour d'autres enfin le discours est plus implicite mais revient à décrire une attitude similaire, c'est le cas d'Armand (M9) pour qui : « *l'offre alternative [à la voiture] n'existe pas (...) parce qu'elle est même pas comparable (...) lorsqu'il y a un facteur 3 ou 4 ça ne se compare plus. (...) Je savais de toute façon que pour faire du banlieue à banlieue les transports en commun de toute façon n'existent pas, donc c'était pas un critère de choix, le fait qu'il y ait une ligne de chemin de fer ici* ».

Les propos cités permettent de mieux comprendre ce qu'affirmait sans trop l'illustrer Patricia Sajous (2003) c'est-à-dire qu'automobilité et succès du projet résidentiel périurbain sont étroitement liés. Selon elle l'un ne va pas sans l'autre, l'un est condition de l'autre, ainsi les périurbains pourraient être, pour reprendre ses termes « heureux grâce à l'automobilité » (p. 232).

6.1.1.3) Une position intermédiaire : lorsque les transports en commun sont *a priori* souhaités mais se révèlent *a posteriori* impossibles.

Les conclusions de Baudelle et alii (2004) mettaient en avant qu'une des raisons pour lesquelles les périurbains n'utilisaient pas les transports en commun était la mauvaise connaissance de leur offre globale. Selon ces auteurs c'était moins par manque d'information disponible que « faute de curiosité » que les périurbains n'employaient pas ces transports publics. Les résultats de notre recherche vont aussi dans ce sens mais permettent d'introduire quelques nuances dans les comportements décrits.

Tout d'abord, il est vrai que les périurbains qui ne se conçoivent pas comme des usagers potentiels des transports en commun, sont souvent mal informés à leur propos.

Irène (M1) nous dit « *je ne me suis jamais vraiment déplacée vraiment autrement qu'en voiture, donc je n'ai jamais vraiment pris, j'allais dire le temps d'étudier les transports en commun* ». Dans

ce cas la logique est assez simple, puisqu'on ne s'imagine pas devoir utiliser les transports en commun, on n'y attache pas d'importance, on ne cherche pas à les connaître vraiment, au pire on s'informerait quand on aura inopportunément besoin de les prendre. Parfois les transports en commun sont vaguement connus, et sont empruntés presque par hasard en tout cas plutôt à contrecœur : *« on s'est dit c'est un plus quoi, au cas où, même si dans les faits on a peut-être pris deux fois le train depuis qu'on est arrivé [c'est à dire en deux ans et demi] (...) dans les faits il [le train] est quasiment inutilisable mais c'est une réassurance »* Gérard (M2).

D'autres fois, leur connaissance relève plus du ouï-dire que de l'information vérifiée, c'est bien ce que décrit Yves (M6) : *« en plus le réseau... enfin pas pour l'avoir utilisé nous-mêmes mais on a des amis (...) qui l'ont utilisé quelques fois, je suis pas sûr que ce soit très bien desservi Mareil par le train, niveau des horaires ...On l'entend, la voie ferrée a l'air de fonctionner correctement mais on l'utilise pas »*.

On constate donc un réel manque d'intérêt pour les transports en commun, ce qui se traduit effectivement par une connaissance très faible des possibilités offertes, c'est bien un « manque de curiosité » caractéristique. Un autre aspect de cette faible connaissance des transports publics porte sur les modes, c'est-à-dire que quand certains transports en commun sont connus (le plus souvent le train) tous ne le sont pas. Ainsi lorsque l'existence d'un bus est signalée dans l'entretien certains enquêtés comme Paul (M1) révèlent franchement leur désintérêt : *« voyez je n'y ai pas pensé du tout mais je le double ou il me double tous les jours, je le vois tous les jours mais je ne sais pas d'où il part »*, ils n'ignorent pas l'existence de cette ligne de bus mais ils ne la connaissent pas.

Enfin, il convient de s'attarder sur une situation particulièrement regrettable, tout au moins si l'on se place du côté de certaines politiques publiques qui voudraient privilégier l'usage des transports en commun. Tout d'abord Lisa (M23) énonce une volonté initiale : *« on aimerait bien prendre les transports en commun parce qu'on a l'habitude de faire en Angleterre »*. Mais en fin de compte, les transports en commun ne sont pas utilisés. Pourquoi ? Son mari Victor (M23) explique ce qui s'est passé *« on s'est renseigné au départ (...) enfin c'était pas évident d'avoir un horaire clair pour les trains qui partent de Mareil ou de Maule, on m'a donné un horaire à la gare de Maule qui est incompréhensible (...) à la gare [de Mareil] il y a personne, même j'ai essayé de voir il y a longtemps, de pousser sur le bouton pour voir combien d'argent ça me coûterait d'aller à Paris, la machine ne marchait pas (...) j'essaie de me renseigner dans les arrêts de bus il y a pas tous les horaires, il y a un horaire sur trois »*. Dans le cas présent c'est bien le manque d'informations facilement disponibles mais aussi la piètre qualité de celles finalement obtenues qui ont découragé les individus de prendre les transports en commun. Grâce à cet exemple on pourrait avancer qu'à

défaut d'attirer de nouveaux usagers, les exploitants de transports publics devraient peut-être tenter de ne pas perdre les usagers qui *a priori* sont disposés à les emprunter. Ceci pourrait alors passer par des actions d'information¹⁹⁶ simples mais systématiques, où les horaires de passage à un arrêt, la durée prévisible du trajet et la fréquence des rotations seraient clairement affichés et mis à jour sur tous les points d'accès au réseau de transport mais aussi en des lieux stratégiques comme les mairies par exemple.

Lorsque les enquêtés sont interrogés sur leur attitude probable en cas de privation temporaire de leur véhicule ils ont quasiment tous une réaction identique qui s'apparente à celle de Nathalie (M3) : « *c'est ingérable (...) c'est inenvisageable* » on comprend que pour ces périurbains vivre sans voiture ne fait pas partie de leurs hypothèses, de leur univers mental. Tous expriment qu'il s'agirait pour eux d'une situation perturbante et déstabilisante qu'ils ne pourraient pas supporter plus de trois ou quatre jours. D'autre part ils échafaudent des solutions de rechange mais ils n'imaginent pas utiliser durablement les transports en commun. Ils ne sont pas prêts à consentir au sacrifice d'accroître sensiblement leur temps de trajet comme l'illustrent les propos de Gilles (M10) « *je peux tout à fait aller de Mareil à Versailles par le train et de Versailles à Massy après je prends un bus, mais c'est le parcours du combattant (...) [après un accident] le temps qu'on me trouve une autre voiture à mon boulot j'ai dû prendre le train pendant deux, trois jours, j'étais bien obligé (...) c'est sans appel d'une heure [en voiture] on passe à une heure quarante* ». Les solutions de substitution à la voiture que les enquêtés envisagent, reposent sur l'aide extérieure, l'appel à une forme de solidarité locale comme le décrit Gustave (C15) « *on a un collègue qui habite à Chenoise, qui a à peu près les mêmes horaires que nous, donc on pourrait faire du covoiturage* ». Dans le même ordre d'idées d'autres enquêtés qui ne sont pas trop éloignés de membres de leur famille disent qu'ils feraient appel à eux comme par exemple Patrick (C2) : « *j'appelle quelqu'un qui vient me prêter la voiture (...) là pendant un moment donné j'avais plus de voiture, j'ai mon beau-frère qui m'a prêté la sienne* ». Pour finir, beaucoup d'enquêtés n'hésitent pas à affirmer qu'ils auraient recours à une location temporaire de voiture. On pourrait penser que cette réflexion soit plus volontiers exprimée par les salariés qui ne peuvent guère se passer d'aller durablement travailler et c'est en effet le cas. Mais c'est aussi le cas de retraités qui ont pourtant des déplacements moins contraints. C'est bien ce que soulignent les propos de Nicolas (M8) « *on en louerait une. Ça c'est*

¹⁹⁶ Voir Amar (2004) qui propose de nombreuses pistes pour que les opérateurs de transports en commun fassent évoluer leur système et qui insiste particulièrement sur le rôle essentiel de l'information dans « cette évolution actuelle et anticipable des systèmes de transports urbains » (p.23).

sûr. On tient pas à être privé d'une voiture (...) je crois que même pour une semaine on louerait une autre voiture ».

Ainsi peut-on donc conclure que pour un périurbain lointain du centre de l'agglomération, être en situation de choix modal pour réaliser ses déplacements n'est pas la condition suffisante (bien qu'elle soit nécessaire) pour ne pas utiliser quasi-systématiquement sa voiture.

Enfin, des travaux de recherche récents apportent des explications un peu différentes quant aux raisons des préférences pour le mode de transport automobile. Ainsi, dans une étude de discours construits à propos des trajets effectués en bus ou en voiture, Guiver (2007) démontre-t-elle que le plus important pour les usagers est que la voiture est un moyen de transport avec lequel les occurrences néfastes ¹⁹⁷ sont moindres. Selon cette auteure les mauvaises performances des transports publics (en l'espèce les bus) nuisent considérablement à l'image de ces transports en commun car les usagers en parlent souvent et accentuent cet aspect du service au détriment des performances moyennes et régulières des transports en commun. Elle ajoute également que lorsqu'il doit effectuer un choix modal, l'utilisateur potentiel des transports ne tient que peu compte de ce qui lui est réellement offert, mais se réfère plus volontiers à des souvenirs ou des images parfois déformées de ce qu'il pense être l'offre de transports en commun. Ces résultats de recherche combinés à ceux que nous avons présentés, aident à comprendre pourquoi l'usage des transports en commun par nombre de périurbains rencontrés est assez peu développé voire exclu de leur univers mental.

6.1.2) Les caractéristiques intrinsèques des réseaux.

Un des facteurs de choix du mode de déplacement tient bien évidemment aux qualités de l'offre. Ceci dit, il n'est pas ici question d'opposer les transports en commun aux véhicules personnels, ceux-ci ne seront pas comparés ou évalués les uns par rapport aux autres, l'étude portera sur le mode de déplacement individuel puisque c'est celui-ci qui est majoritairement pratiqué. Dans la continuité de ce parti pris, on ne s'attardera pas sur les jugements portés sur la voiture ou les avantages qui lui sont attribués, par contre on tentera de comprendre si les infrastructures routières influent sur les pratiques de déplacement des périurbains.

¹⁹⁷ Ce que l'auteur exprime par l'expression « worst-case scenario » littéralement traduisible par « scénario du pire des cas ».

Dans son ensemble, le réseau routier français est très fortement hiérarchisé (Fleury, 1998-a) et ce ne sont pas les évolutions récentes¹⁹⁸ qui changeront radicalement cette situation. Cette hiérarchisation du réseau repose tantôt sur une classification institutionnelle, les voiries sont autoroutières, nationales, départementales ou communales, tantôt sur des critères fonctionnels (transit, accès...) repris par les DDE, les réseaux seront ainsi dit primaires ou secondaires.

Ce qui retiendra notre attention maintenant est plutôt la manière dont les automobilistes périurbains perçoivent les différentes voiries et si l'image qu'ils en ont les influence dans leurs comportements et pratiques de conduite. En fait, est-il possible de relever qu'un certain type de voie est plus volontiers emprunté qu'un autre et pourquoi le serait-il ? Ce questionnement provient notamment de la lecture de Jean Pailhous qui dès 1970 avait mis en évidence que les chauffeurs de taxi parisiens organisaient la voirie en réseau de base et réseau secondaire. Selon les expériences et conclusions de cet auteur, ces conducteurs professionnels visaient à emprunter le plus possible le réseau de base dont ils avaient de bonnes représentation et image mentale, le réseau secondaire n'étant pratiqué que dans le but de « rejoindre le réseau de base » (Pailhous, 1970, p. 64). Les pratiques des automobilistes périurbains actuels se rapprochent-elles des façons de faire des professionnels parisiens d'il y a trente ans ? En fait, existerait-il des "pratiques universelles" tout au moins dans le contexte de la société et du réseau routier français ?

Lorsqu'une autoroute est présente dans le secteur où les enquêtés se sont installés, celle-ci semble surdéterminante dans les choix d'itinéraire. C'est-à-dire que pour l'A14 par exemple son existence était connue par certains enquêtés avant même qu'ils ne s'installent, elle dominait la représentation qu'ils avaient du réseau routier localement, et une fois installés ils ont cherché à l'employer le plus possible « *au départ ça me faisait très peur cette histoire de déplacement et c'est pour ça qu'on s'est dit on va rester pas trop loin de l'A14, de l'ouest, des deux autoroutes* » (Paul M1).

Afin de bien mettre en évidence un certain type de comportement induit par la présence d'une infrastructure particulière, la situation d'un individu¹⁹⁹ rencontré va être maintenant détaillée.

L'axe de circulation qu'emprunte Paul pour aller travailler est plutôt orienté ouest-est, il va de Mareil-sur-Mauldre à La Défense. Son choix est d'emprunter l'A14 le plus possible, pour cela il doit atteindre une entrée d'autoroute en empruntant le réseau secondaire. La plus proche de son

¹⁹⁸ Voir supra § 9.2.1.

¹⁹⁹ Il serait possible de multiplier les exemples (tels ceux d'Yves, Serge, Romain ou Etienne) mais cela alourdirait le texte sans toujours apporter d'informations différentes. Notons pourtant que les cas rencontrés vont dans le même sens ; ils confirment et renforcent la tendance présentée.

domicile (à vol d'oiseau) est celle d'Orgeval mais, mécontent des conditions de circulation pour l'atteindre et donc de la perte de temps engendrée, il a cherché une autre solution : « *Après avoir tout essayé, un jour j'ai pensé à aller à l'entrée sur l'autoroute qui est celle des Mureaux, en fait d'aller plus loin, donc c'est plus long en fait mais par contre là j'ai moins de monde* ». Alors que son épouse pour se rendre dans la même direction, mais non pas au même point final, empruntait une route départementale, lui préfère se rabattre le plus tôt possible sur l'autoroute. Malgré tout Paul a testé d'autres trajets (celui emprunté par son épouse ou par un collègue) et n'en n'a pas été satisfait, dans son cas tout se passe donc comme si le choix fait au départ de prendre l'autoroute devait se révéler le plus judicieux quoi qu'il arrive. Il faut cependant remarquer que cet automobiliste a fait plusieurs essais d'itinéraire et qu'il justifie son choix par des conditions²⁰⁰ de conduite meilleures, il n'a pas refusé d'emblée et sans comparaison toute alternative. Bien sûr il déplore le coût de ces déplacements et particulièrement celui du péage²⁰¹ mais il insiste et dit l'avoir pris en compte dans le budget global (investissement et fonctionnement) de leur changement de résidence.

Les choix de type d'itinéraire et donc de condition de circulation de Félix et Diane (M15) sont presque identiques à ceux de Paul. Leur comportement est encore plus intransigeant dans la mesure où leur recherche de logement a été conditionnée par la présence d'autoroutes qu'ils voulaient *a priori* emprunter pour se rendre sur leur lieu de travail. Pour eux l'axe autoroutier est systématiquement le plus rapide et pratique. En décrivant son trajet Diane laisse bien entendre qu'elle aussi cherche à atteindre l'autoroute le plus vite possible, elle utilise des verbes comme revenir, couper, éviter, remonter ou retourner toujours dans le but de rejoindre l'A14. Par ailleurs, de nombreux discours ont révélé que même si les individus n'utilisent pas ou peu l'autoroute ils s'y réfèrent, ce type d'infrastructure apparaît comme une sorte de repère qui domine et structure l'espace.

Finalement, de nombreux entretiens ont permis de comprendre que les automobilistes périurbains perçoivent une certaine structuration du réseau. Ils parlent de grandes ou de petites routes et souvent leurs comportements routiers visent à rejoindre le plus possible les voies qu'ils qualifient de grande route. Il reste malgré tout rare de rencontrer des personnes qui comme Éric (M3) s'interrogent sur la nature des voies empruntées. Celui-ci fait bien la différence entre les grands axes et des « *routes extrêmement secondaires (...) c'est une route, je ne sais pas quel statut elle peut avoir, c'est un*

²⁰⁰ Pour plus de précisions sur ce type d'explication voir supra § 7.1.2.

²⁰¹ Au 25/04/03 le trajet Orgeval-La Défense coûtait 6,30 euros sans abonnement (information communiquée par l'exploitant SAPN).

chemin vicinal » pour expliquer la qualité des voies sur lesquelles il circule. Le plus souvent les automobilistes classent les voiries en deux catégories (les grandes et les petites routes) en fonction de la vitesse qui y est praticable et de la largeur de la voie. On pourrait donc avancer que les automobilistes périurbains élaborent des mécanismes intellectuels similaires à ceux des chauffeurs de taxi étudiés par J. Pailhous, ils structurent bien le réseau qu'ils empruntent. Une légère différence pourrait par contre être perçue dans l'utilisation du réseau secondaire, les périurbains ne tentent pas systématiquement de l'éviter, ils l'intègrent à leur stratégie de déplacement. La pratique dominante vise à emprunter le réseau principal mais le réseau secondaire est comme incorporé au plan d'ensemble et son usage accepté.

Par ailleurs, est-il possible d'affirmer qu'il existe une forme de dépendance automobile qui affecterait les habitants des espaces périurbains ? Les récents travaux de Benjamin Motte (2006) concluent qu'il n'existe pas de monopole radical généralisé au sens de Illitch mais que « la voiture personnelle s'affiche comme le mode le plus "performant" pour l'accès aux services aux ménages²⁰² en grande couronne » (p. 332).

Dans les entretiens que nous avons réalisés de nombreux motifs de déplacement ont été évoqués, et il en ressort que si dépendance il y a elle était initialement envisagée par les périurbains, de fait elle serait acceptée comme une fatalité.

6.2) Quelles pratiques de l'espace ?

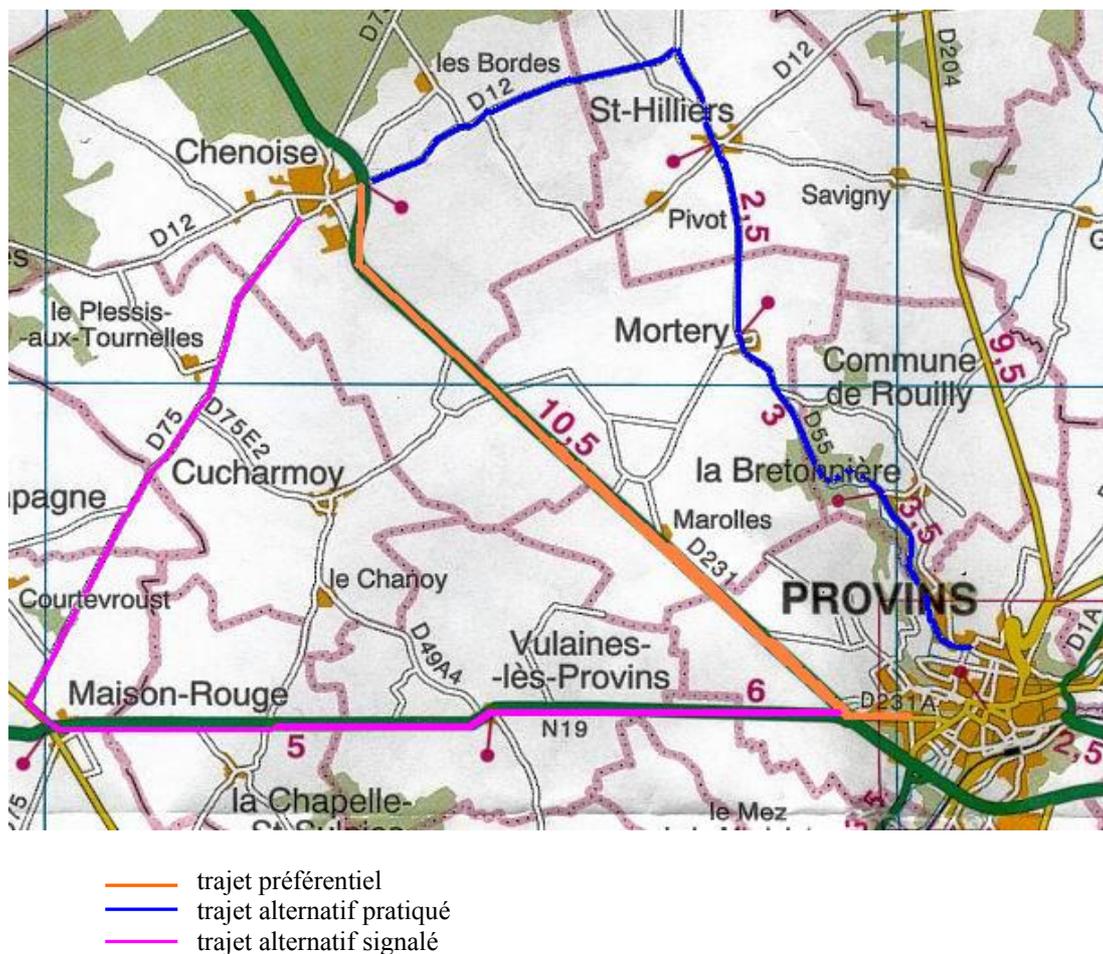
Il est donc acquis que disposer d'un autre mode de transport que l'automobile n'est pas un réel facteur déterminant du choix modal des habitants périurbains. Par contre on a mis en évidence que les caractéristiques des réseaux routiers influencent leurs pratiques spatiales de déplacement. Pour compléter ces remarques de portée générale, une analyse plus détaillée de certains cas précis de parcours fréquemment cités par les enquêtés sera maintenant proposée. Dans la mesure où les entretiens effectués à Mareil-sur-Mauldre ne font apparaître aucune destination commune à tous les enquêtés, l'analyse portera sur les entretiens faits à Chenoise.

²⁰² Il s'agit principalement dans cette étude de l'offre commerciale.

6.2.1) Présentation de cheminements fréquents.

Provins est la commune urbaine la plus proche de Chenoise qui propose une offre commerciale²⁰³ correspondant aux besoins courants de la plupart des Chenoisiens, on y trouve également d'autres services essentiellement médicaux et administratifs. Sur les trente-six individus entendus lors des entretiens, pas un n'a dit ne pas se rendre à Provins au moins une fois par semaine²⁰⁴. La figure 13 présente les parcours les plus communément empruntés. D'après les entretiens il apparaît que le trajet préféré par la majorité des enquêtés est celui de la RD231 (tracé en orange sur la figure), cependant tous relèvent l'existence d'un trajet alternatif que certains disent parfois emprunter. Dans peu de cas (cela ne concerne que quatre individus) le trajet alternatif (tracé en bleu sur la figure) est préféré quasi systématiquement. Enfin, une personne a signalé l'existence d'une autre alternative au trajet préférentiel, celle-ci est figurée en rose sur la figure 13 ci-dessous.

Figure 13 Un parcours typique de Chenoise à Provins



²⁰³ Deux enseignes de grande distribution connues : Leclerc et Intermarché, auxquelles s'ajoute un magasin traditionnel de centre-ville, Monoprix.

²⁰⁴ Dans ce décompte on exclut le motif de déplacement professionnel vers Provins.

Les raisons avancées par les automobilistes pour expliquer leur choix de parcours sont régulièrement du même ordre, c'est pourquoi quelques extraits significatifs seront maintenant cités. Bien que particuliers ceux-ci doivent donc être considérés comme de portée générale.

Rosa (C7) emprunte le trajet préférentiel, elle explique pourquoi : *« des fois je passe par derrière, par Mortery tout ça mais c'est très rare, parce que là [D231] c'est vraiment la ligne droite, alors que là [D12 et D55] c'est des petits villages donc bon ben déjà il faut rouler plus doucement, il y a plein de virages. (...) Je préfère prendre cela [D231] parce que c'est tout droit, c'est vrai que je gagne en temps »*. Il faut donc comprendre que ce trajet est considéré comme celui de la facilité et de l'efficacité et, s'il est pratiqué de manière privilégiée, il ne l'est pas exclusivement. Lorsque certains enquêtés signalent prendre le trajet alternatif, c'est toujours de façon plus ou moins exceptionnelle ou alors motivés par une destination très précise dans Provins atteignable plus directement par l'entrée dite "par la ville haute".

Ceux qui ne pratiquent pas le trajet préférentiel mais l'alternatif, le font pour des raisons très spéciales mais néanmoins leur choix repose sur un point commun : le sentiment d'insécurité est perçu comme plus grand sur l'une des routes. L'une des personnes fait ce choix car elle roule en voiturette, une autre a eu deux accidents en six mois et déclare de toute façon avoir peur de la route, enfin les deux autres automobilistes sont retraités et non contraints par des horaires à respecter, ils disent choisir la tranquillité et la trouver dans le trajet alternatif non pas dans le trajet préférentiel. Notons que dans ces quatre cas les enquêtés affirment préférer le trajet alternatif mais ne pas le pratiquer de façon exclusive, ils se comportent donc exactement comme les autres enquêtés mais avec des choix de cheminement inverses.

Quant au dernier parcours signalé, l'automobiliste (Noémie, C27) le mentionne mais elle ne dit pas le pratiquer : *« de toute façon c'est la seule route pour aller sur Provins (...) sinon il faut faire un détour, il faudrait revenir en arrière pour vraiment faire un détour sur l'arrière, oui pour revenir d'une autre route, Maison-Rouge qui est la nationale 19 »*.

Retenons donc des cas présentés qu'une certaine logique apparaît dans les pratiques de l'espace qu'ont les automobilistes périurbains. Ils préfèrent emprunter des itinéraires simples, des routes prioritaires par rapport aux autres du réseau local, où les éventuels changements de direction nécessitant des prises de décision sont rares.

6.2.2) En général au “plus droit” et au “plus court”.

Serait-il possible de mettre en évidence des choix de déplacement plus volontiers pratiqués par les usagers lorsqu'ils se rendent en un lieu connu ? Par cette interrogation, nous cherchons à comprendre si les usagers des réseaux routiers pratiquent tous *grosso modo* les mêmes cheminements ou si, au contraire certains se déplacent de façon plus originale étant rappelé que nous ne parlons pas du mode de transport. D'après des remarques entendues de façon informelle ici ou là dans les terrains d'enquête, les possibilités paraissent simples : soit l'automobiliste privilégiera l'itinéraire emprunté, soit son choix portera sur l'horaire du déplacement. En d'autres termes son choix de parcours sera influencé par l'espace ou par le temps. Compte-tenu de ce qui ressort des entretiens et de différents apports théoriques (Orfeuillat, 2001) on peut avancer que les automobilistes souhaitent généralement privilégier la durée du déplacement, c'est-à-dire ne pas trop l'allonger. Pour ce faire, un usager des réseaux peut vouloir emprunter coûte que coûte un certain itinéraire sans en changer et dans ce cas il sera obligé d'adapter ses moments de déplacement à ceux de la journée jugés favorables. Mais il existe une alternative à ce choix d'itinéraire fixe qui est d'accepter d'emprunter différentes voies, d'effectuer des trajets variables non prédéterminés dans la mesure où l'objectif final, conçu comme le fait d'effectuer correctement son parcours et d'arriver à l'heure souhaitée à destination, est atteint.

Diverses pratiques relevées dans les discours des enquêtés vont illustrer les postulats précédents.

Étienne (M12), retraité Mareillois, parlant de sa femme elle aussi retraitée, expliquait qu'avant celle-ci employait toujours les mêmes voies pour se rendre sur son lieu de travail, selon lui « *un ou deux chemins se dessinent et puis on prend par habitude* ». À travers cette remarque pointe l'idée que les possibilités pour se rendre en un certain lieu sont assez limitées, somme toute peu variées. Il semblerait donc que l'univers des possibles porté par les enquêtés ne corresponde pas aux réalités plus objectives qu'une carte routière laisserait apparaître. Cette première impression est corroborée par les dires de Joseph (M16), père de famille qui va tous les jours en voiture travailler de Mareil-sur-Mauldre à Villiers-Saint-Frédéric (10 Km à vol d'oiseau). Pour lui, il n'a pas été nécessaire de se « *poser de questions. Le chemin, il s'est imposé de lui-même. Il n'y a pas plusieurs possibilités, ou sinon ça fait un grand détour* » ... sans doute coûteux en temps et en kilomètres, ce que les usagers semblent craindre le plus souvent. Les deux exemples qui viennent d'être cités sont le fait d'habitants d'une même commune mais cette façon de faire est partagée quelque soit le lieu de résidence. C'est ce que confirment les propos de Viviane (C11), elle explique que pour se rendre de

Chenoise à Provins « *il n'y en a qu'une [route], c'est la seule* » alors qu'objectivement²⁰⁵ il existe une alternative que cette habitante connaît mais qu'elle dit ne jamais employer.

Ainsi plutôt que de chercher à mettre au point des tactiques d'évitement de certains axes routiers, les usagers pratiquent plus volontiers des choix visant à éviter les moments de la journée où le déplacement est perçu comme plus difficile, le cas d'Armand (M9) le démontre. Cet homme se rend tous les jours de Mareil-sur-Mauldre à Malakoff en voiture et il explique : « *j'ai essayé les horaires (...) pour optimiser les déplacements, je pars à six heures et demi le matin pour être au boulot à sept heures et quart, parce que si je pars à sept heures moins le quart (...) j'arrive à huit heures et demi, à un quart d'heure près je perds une heure (...) je pars plus tôt pour ne pas mettre plus longtemps* ». La situation et les choix de Frédéric (C21) sont comparables, lui aussi parcourt beaucoup de kilomètres en voiture puisqu'il va tous les jours travailler de Chenoise à Paris. Mais comme il travaille en horaires décalés (en après-midi et soirée), il se déplace pendant des moments où la circulation est plus facile « *je pars d'ici entre 2 et 3 heures [14 ou 15 heures] tout dépend des jours, je travaille jusqu'à minuit (...) je fais 160 kilomètres par jour en voiture (...) je mets trois quarts d'heure alors que si vous partez à 8 heures d'ici pour aller à Paris, vous arrivez à 10 heures* ». Un peu comme Armand, Frédéric a choisi d'adapter les créneaux horaires de circulation mais non l'itinéraire de son trajet car il utilise les grands axes routiers (RN 4 et A 4).

Enfin ce que certains usagers semblent considérer comme optimal est une combinaison des deux aspects d'évitement des axes et des horaires. Cette tactique est parfois employée mais n'étant pas toujours jugée très fiable, elle est finalement peu tentée. Cependant Étienne (M12) explique bien comment et pourquoi il utilisait cette tactique de double évitement : « *il faut dire une chose l'autoroute [A 13] est très encombrée le matin dans le sens province-Paris, (...) le matin donc je passais par la 307 [une route départementale] le soir par contre je quittais mon bureau assez tard, à ce moment-là je rentrais par l'autoroute* ».

Le cas de Gérard (M2) est plus actuel car il se rend tous les jours de Mareil-sur-Mauldre à Poissy pour travailler. Ses expériences des trajets lui ont permis de mettre au point une tactique de déplacement relevant de la même logique que celle d'Étienne. Gérard a observé que l'état de la circulation en un certain point lui permet de prévoir comment le reste de son parcours peut se dérouler, du coup il adapte son itinéraire en fonction de son observation immédiate et des horaires auxquels il circule : « *en fait à l'aller il y a un chemin qui est toujours plus encombré que l'autre, donc je prends celui qui est le moins encombré. Par contre au retour ça peut changer (...) En fait*

²⁰⁵ Cf. figure 13

j'arrive à un carrefour à Poissy et je vois où ça roule le mieux. Si c'est bouché à un endroit je sais que c'est pas la peine que je le prenne (...) Quand je sais qu'à une certaine heure c'est sûr que ce sera bouché je la prends pas »

Cette tactique est assez répandue, d'autres enquêtés tels Jacques (M14) et Gilles (M10) ont décrit des comportements similaires qui sont fondés sur une certaine préférence spatiale pour un itinéraire mais aussi adaptés aux moments de la journée auxquels les déplacements sont effectués.

Enfin, ce qu'on présentait de l'incidence des embouteillages se trouve confirmé, il existe bien une "horreur des bouchons" (Paul, M1 ; Daniel, M4 ; Serge, M24 ...) que les automobilistes cherchent donc à éviter le plus possible. On aurait pu imaginer que pour éviter ces embouteillages des trajets nouveaux voire originaux aient été recherchés. Les dires des enquêtés ont plutôt tendance à infirmer cette hypothèse, ce qui étaye ce que Pailhous [1970, p. 85] envisageait, à savoir qu'« on peut supposer que le rôle de la circulation est perturbateur, et non réorganisateur des stratégies et des représentations ». On espère que la démonstration qui vient d'être faite aura permis de passer de la supposition à l'affirmation : les embouteillages jouent un rôle perturbateur puisqu'on peut conclure que les enquêtés préfèrent généralement conserver le même chemin connu plutôt que d'en chercher un autre. Ce choix a souvent pour conséquence d'imposer des changements horaires aux automobilistes, donc de contraindre le déroulement de leur programme d'activités mais non de réorganiser spatialement leur déplacement.

Il y a longtemps déjà Kevin Lynch expliquait²⁰⁶ que la meilleure « clarté directionnelle » était attribuable à la voie droite. La ligne droite était présentée comme le type de cheminement le plus pratique car « le système d'orientation humain est troublé par les longues successions de tournants ou les courbes progressives » (1976, p. 112). On pourrait arguer que ces conclusions sont très fortement marquées par le contexte urbain américain dans lequel les études de Lynch ont été réalisées. En effet, les villes sont très souvent construites sur un modèle géométrique, privilégiant les longues artères se croisant à angle droit²⁰⁷. Cependant des remarques formulées par les interviewés rencontrés dans les communes périurbaines de notre étude vont dans le sens des conclusions de Lynch, ce qui en renforce l'aspect universel. En voici quelques exemples typiques :

²⁰⁶ L'édition américaine originale date de 1960.

²⁰⁷ Bien que les terrains d'observation de Lynch soient différents de celui décrit dans cet ouvrage, on se référera à CORBOZ André (2003) *Deux capitales françaises, Saint-Pétersbourg et Washington*, Gollion, InFolio, 119 p. Dans sa présentation Corboz analyse le plan de Pierre-Charles l'Enfant pour Washington (1791). Les illustrations mettent bien en évidence la constitution de trames de base régulières et orthogonales mais aussi, ce qui est plutôt original dans les plans de villes nord-américaines, d'un système de diagonales.

- « *Moi je suis plutôt chemin droit, je suis dans le trafic, mais je ne suis pas très enthousiaste pour les petits raccourcis comme ça (...) la logique cartésien c'est d'aller tout droit* » Victor (M23)
- « *je vais tout droit parce que c'est d'une facilité déconcertante...Le trajet... je n'ai aucun sens de l'orientation, donc je recherche toujours les trajets les plus simples* » Solange (M17)
- « *Elle est directe, elle est droite, et puis elle est propre comme route (...) j'y trouve rien à redire* » Viviane (C11).

Des démonstrations qui viennent d'être faites, on peut donc retenir que les choix d'itinéraires sont effectivement influencés par l'objectif essentiel de ne « *pas perdre de temps* » Serge (M24). Il apparaît ainsi que le choix des trajets est réfléchi à un certain moment et que celui-ci devient vite routinier²⁰⁸. Routinier certes mais non immuable, car il faut également noter que les périurbains usagers des réseaux peuvent aussi se montrer pragmatiques. Ils adaptent alors leurs itinéraires en fonction des situations rencontrées sur le moment et des informations engrangées des expériences passées, ils disposent donc bien d'un certain savoir-faire automobile (Sajous, 2003) qui leur permet d'organiser et de réaliser leur déplacements au mieux de leurs intérêts.

Cependant tous les comportements de déplacement ne sont pas identiques et parallèlement à cette tendance plutôt dominante parmi les enquêtés, il est apparu que certains périurbains pratiquent très différemment, ce qui autoriserait à parler de comportements aberrants²⁰⁹.

6.2.3) Mise en évidence de pratiques atypiques.

Afin de comprendre en quoi certains choix et comportements peuvent être différents de ceux majoritairement rencontrés, nous allons nous appuyer sur l'expérience détaillée de Jacqueline (C5). Cette dame âgée d'une soixantaine d'années est veuve et retraitée. Elle est arrivée à Chenoise en 1980, en est repartie pendant six ans puis s'y est définitivement réinstallée en 1999. N'ayant pas le permis de conduire, elle utilise une voiturette depuis une dizaine d'années, soit bien avant le décès de son mari qui lui conduisait une voiture traditionnelle. Elle décrit sa situation : « *Je me déplace en voiture sans permis (...) c'est la voiture spéciale pour ceux qui n'ont ni code ni permis (...) je suis*

²⁰⁸ « *Passer par là c'est l'habitude (...) on allait à Melun, oui on prenait cette route-là, celle que je prends [maintenant]* » disait ainsi Clément le fils de William (C16) pour expliquer le trajet automobile qu'il fait pour aller au lycée.

²⁰⁹ Selon la définition reprise du dictionnaire Littré : « ce qui s'écarte d'un type » <http://francois.gannaz.free.fr/Littré> on peut aussi rapprocher le terme du sens contenu dans l'expression « aberration statistique ».

autonome (...) Très régulièrement c'est Chenoise-Provins (...) toujours le même chemin, toujours les petites routes (...) mon itinéraire est moins dangereux que cette route [RD 231] Je ne prends pas les chemins les plus courts mais c'est pas grave, je n'ai personne qui m'attend à la maison, pas de contrainte horaire ».

Un autre cas allant dans le même sens que celui de Jacqueline est celui d'Alphonse (C8). Lorsqu'il se rend de Chenoise à Provins cet homme de 78 ans, qui est retraité et bien qu'affligé de nombreux ennuis de santé conduit toujours, préfère aussi emprunter ce trajet *« ça va beaucoup moins vite si vous voulez, on peut rouler à son rythme sans être embêté, il est moins fréquenté donc il y a moins de risque si on fait attention (...) ça sent la campagne (...) c'est agréable de passer par là ».*

Grâce à ces deux exemples on peut relever plusieurs caractéristiques essentielles à mettre en avant qui expliqueraient ces pratiques atypiques. Elles sont d'une part le fait de personnes âgées qui n'étant plus actives n'ont plus de contraintes horaires fortes pesant sur leur déplacement et donc peuvent choisir leur moment de déplacement. D'autre part, il semblerait que ces choix d'itinéraires hors normes soient plutôt le fait d'automobilistes si ce n'est craintifs du moins, moins assurés que d'autres. Souvent c'est dans le but d'éviter une circulation jugée délicate, inconfortable voire dangereuse que ces personnes pratiquent ce type itinéraire. Cependant, ces automobilistes qui privilégient des parcours atypiques, peuvent accepter de prendre d'autres itinéraires c'est-à-dire la route principale qu'ils évitent le plus souvent, leur comportement est donc adaptable et non figé. Enfin notons que les automobilistes dont on vient de décrire les comportements, même s'ils ne se sentent pas toujours à l'aise dans leur déplacement, n'y renoncent pas. C'est d'ailleurs peut-être une des raisons pour lesquelles ils ont opté pour ces pratiques d'itinéraires atypiques, pour continuer à se déplacer de façon autonome mais en réduisant le plus possible les désagréments qu'ils ressentaient.

En dernier point, il convient de ne pas conclure trop vite que ces choix d'itinéraires atypiques ne sont pratiqués que par les automobilistes âgés, bien que les deux exemples développés en relèvent. Ce type de comportement est aussi apparu dans les discours d'autres interviewés plus jeunes²¹⁰. Par contre, il semblerait que cette propension à choisir des itinéraires plus originaux se rencontre plus souvent chez les femmes que chez les hommes.

²¹⁰ Par exemple chez Nicole (C22) âgée de 26 ans ou chez Solange (M17) âgée de 45 ans.

6.3) Les déterminants des choix d'itinéraires.

Après avoir précisé quelques points qui clarifient le choix du mode de transport ainsi que les types de parcours les plus fréquemment pratiqués, nous souhaiterions connaître les mécanismes qui amènent les automobilistes à choisir et pratiquer ainsi. En fait, comment les itinéraires sont-ils déterminés ?

6.3.1) Des tactiques personnelles d'usage des réseaux.

Tout d'abord, on a démontré qu'il existe chez les automobilistes une certaine préférence pour une conformation particulière de voie, celle qui va tout droit. Cependant ce n'est pas le seul déterminant du choix d'itinéraire. Un autre point relève plus de la perception qu'a l'utilisateur de la route qu'il emprunte, à savoir s'il s'agit d'une grande ou d'une petite route. Comme on a pu le constater lors des entretiens, cette partition est très subjective et relative. Bien souvent les enquêtés n'expliquent pas positivement ce qui les incite à qualifier telle route de grande ou petite, cependant il ressort nettement que cela ne dépend pas de la classification institutionnelle de la voirie, ainsi une route départementale sera dite tantôt grande tantôt petite. On pourrait avancer que ce sont plus des caractéristiques techniques perceptibles comme la largeur de la voie ou la vitesse praticable qui conduiront les enquêtés à qualifier telle voie de grande et telle autre de petite.

Dès lors est-ce qu'une préférence pour un type particulier de route peut être mise en évidence ? Au vu des énonciations contenues dans les entretiens, aucune tendance ne se dessine nettement. Les enquêtés préfèrent tantôt la grande route tantôt la petite route mais aucune partition franche ne peut être avancée. Cependant si l'on s'en tient aux déplacements plutôt contraints comme ceux à but professionnel ou encore pour les accompagnements des enfants, il semblerait que les interviewés préfèrent ce qu'ils qualifient de grands axes. Lorsqu'une telle préférence est affirmée elle l'est, le plus souvent, car ce type de voirie est ressenti comme plus rapide que l'autre. Ceci ressort très distinctement du dialogue suivant recueilli lors d'un entretien (C15) à Chenoise :

- Gustave : « *On préférerait toujours des grands axes pour aller où on veut* ».
- Yvonne : « *Monsieur n'est pas un adepte des petites routes* ».
- Gustave : « *Lorsqu'on veut aller sur Melun, là forcément il y a des petites routes mais enfin on peut pas avoir que des grands axes non plus (...) On prend les grands axes c'est une optimisation pour diminuer le temps de trajet (...) le rapport temps-distance est ce qu'il y a de meilleur* ».

Pour terminer sur cet aspect on ajoutera que quelques personnes ont énoncé la préférence inverse, c'est-à-dire emprunter plus volontiers des petites routes. Dans ces cas précis et peu fréquents c'étaient presque toujours des femmes qui l'affirmaient.

Un autre facteur qui pourrait expliquer les tactiques des automobilistes quant à l'usage de telle ou telle voie du réseau routier, est lié à l'environnement physique dans lequel s'inscrivent les voies. On a déjà signalé que les enquêtés trouvaient souvent que leur environnement résidentiel s'apparentait plus à la campagne qu'à la ville. Quant ils se déplacent, ils éprouvent des impressions comparables pour les voiries empruntées. Ils se représentent le réseau local comme éloigné de ce qu'ils qualifient d'urbain (souvent en référence à Paris) et plutôt rural. À tel point que l'attrait pour une route à un certain moment, les conduira à choisir un itinéraire plutôt qu'un autre. Gisèle (C6) explique ainsi qu'elle choisit parfois tel itinéraire au printemps car il lui procure un agrément supplémentaire de nature esthétique « *parce qu'il fait beau et que sur le bord de la route il y a des coucous, il y a des petites fleurs, ça c'est une motivation (...) c'est le passage boisé* ». Pour Rosa (C7) en plus d'être agréable, emprunter ces voies rend le déplacement moins monotone. Cette automobiliste faisait comprendre sans l'exprimer aussi clairement qu'on le fera que, selon elle, étant plus pittoresque le parcours peut gagner en sécurité dans la mesure où son attention se relâchera moins. Ce dernier point est repris plus explicitement par Nicolas (M8) : « *elle est beaucoup plus agréable que l'autre (...) là on est presque seul, il y a des petits oiseaux, il y a des beaux paysages (...) alors je cherche aussi un agrément général (...) j'ai l'impression de pas mettre plus de temps mais dans de meilleures conditions* ». L'important est là que cet automobiliste juge ses conditions de circulation globalement meilleures mais aussi plus agréables, c'est pourquoi il dit préférer cet itinéraire. De ces propos on retiendra donc que parfois les automobilistes peuvent varier leurs itinéraires pour emprunter des voies qui leur plaisent plus que d'autres, ce qui atteste bien de la réalité d'un déterminant du choix des itinéraires pratiqués.

Un second aspect moins original qui pourrait aussi constituer un critère de choix des itinéraires tient à la prise en compte des conditions météorologiques perturbant ou rendant la circulation difficile sur certaines voies. En effet, en cas d'intempéries particulières on conçoit aisément que les automobilistes adapteront leurs pratiques de déplacements et opteront pour des parcours moins périlleux ou plus surs. Ceci est bien évidemment à mettre en relation avec la nature²¹¹ du réseau routier local car dans les espaces périurbains le réseau est plutôt hétérogène, et sorti des rues du centre des villages ou des axes principaux l'automobiliste se trouvera vite emprunter des routes où

²¹¹ Pour plus de détails voir infra chapitre huit.

la qualité de circulation est altérée par les intempéries. C'est bien ce qu'exprime Paul (M1) dont les propos permettent de comprendre que les choix d'itinéraires sont réfléchis, adaptables et circonstanciés : « *on ne peut pas aller à Herbeville dès qu'il neige, ici il y a une très forte pente, je suis obligé de faire un grand tour* ».

On retiendra donc que si pratiques adaptées à certains moments de l'année il y a, celles-ci reposent essentiellement sur deux facteurs. D'une part il peut y avoir une préférence pour certaines voies car l'agrément (pourrait-on dire une certaine satisfaction hédoniste ?) qu'y trouve l'automobiliste est plus grand, d'autre part en cas de circonstances météorologiques particulières les choix d'itinéraires seront adaptés en vue de trouver la solution la plus facile et confortable possible.

6.3.2) Le recours à des aides externes.

J. Pailhous (1970, p. 8) rappelle que « l'activité de l'opérateur est préparée ou guidée par des dispositifs qu'on peut (...) appeler "aides au travail" ». En transposant ces propos de portée générale à notre objet d'étude, l'activité deviendra le déplacement autonome et personnel d'un lieu en un autre et l'opérateur sera l'habitant périurbain devenu usager des réseaux de transports. Ce même auteur explique que dans le but de réaliser une tâche, il est nécessaire à l'homme d'interposer un intermédiaire entre lui et les objets sur lesquels il agit afin de lui faciliter la réalisation de son objectif. L'intermédiaire devient une sorte d'adaptateur de la réalité aux compétences de l'opérateur (que nous préférons qualifier d'acteur). Un avantage essentiel de cet adaptateur est d'être maîtrisable voire contrôlable quand la réalité ne l'est pas. Dans le cas de l'automobiliste périurbain quels pourraient être « les dispositifs d'aide au travail » compris ici comme l'aide non pas à la tâche de conduite en temps réel, mais plutôt à la prise de décision quant au choix d'itinéraire ?

Il ressort des entretiens que les adaptateurs, les mécanismes d'aide sont principalement de trois sortes : le discours expérimenté d'autrui qui souvent peut s'apparenter au conseil, l'expérience fortuite et immédiate de type "trial and error" et les objets spécifiques comme la signalétique ou la carte routière. L'automobiliste disposera alors d'outils lui permettant de se forger une représentation de son déplacement puis de le réaliser. En suivant la logique de J. Pailhous, nous constatons d'une part que les adaptateurs sont bien maîtrisables par l'opérateur, par exemple l'automobiliste peut manipuler des cartes routières ou se faire réexpliquer des passages précis d'un discours. Il s'avère d'autre part que ces aides extérieures à l'automobiliste sont souvent rassurantes et utiles dans la mesure où elles lui permettent d'adapter le déplacement projeté aux conditions réelles ou supposées et à ses compétences.

6.3.2.1) Le discours expérimenté d'autrui.

Le discours d'autrui est un type d'aide assez fréquemment rencontré, comme le résume Marthe (M12) : *« on a toujours des collègues qui habitent pas très loin et qui sont là depuis plus longtemps que vous et qui vous disent "Ah ! Mais passez par là, ça sera mieux" »*.

Il apparaît que ce type d'aide est donné dans deux cas précis, quand les individus viennent d'arriver dans leur nouveau domicile ou bien quand ils changent de lieu de travail et n'ont pas encore trouvé d'habitude de déplacement. Quoiqu'il en soit les automobilistes auraient d'abord tendance à prêter attention à ces remarques comme le dit Stéphanie (C21) : *« on écoute aussi les conseils (...) les gens qui connaissent bien, ils disent que quand il y a de la circulation on peut tourner là, prendre ici... »*. Parfois ces conseils quant aux "bons" itinéraires à emprunter sont sollicités par le nouvel arrivant, parfois non. Cependant c'est le plus souvent avant de s'installer définitivement que les discours d'autres personnes peuvent influencer les nouveaux habitants qui sont aussi automobilistes. C'est bien ce qui transparaît des remarques de Frédéric, Yves ou Jules :

- *« l'ami qui est à côté, qui habite à Jouy, il nous avait indiqué pour venir »* Frédéric (C21) ;
- *« Au début on passait pas par là, (...) on passait par ici par Brie-Comte-Robert quand on ne connaissait pas, on descendait plus bas, tout compte fait inutilement (...) Et c'est par la suite en demandant justement à l'agence s'il y avait pas un chemin plus court, elle m'a dit "ben non prenez la 231, vous aller voir ça va ramener ici" et c'est vrai que, c'est vrai que c'est quand même plus praticable que passer par là. »* Jules (C20)
- *« J'ai l'impression que c'est à peu près la ligne droite pour venir ici, en fait la 307 c'est tout simplement l'itinéraire qu'on m'avait indiqué la première fois pour venir jusqu'à Mareil, donc que j'ai conservé et qui fonctionne très bien »* Yves (M6).

Souvent ce genre de discours est perçu comme un conseil auquel l'individu accordera plus ou moins de crédit mais qu'il tentera malgré tout pour s'assurer de son intérêt. Ainsi, Victor (M23), britannique de 40 ans récemment installé à Mareil-sur-Mauldre, explique avoir tenté un itinéraire après avoir *« discuté avec les gens, quelqu'un qui travaille avec moi, habite aux Alluets-le-Roi et fait ça depuis quinze ans (...) on parlait de ce chemin-là et je me suis dit "oui ça doit être bon", j'ai suivi son conseil »*.

Il semblerait donc que ce soit la combinaison de plusieurs conditions qui incitent l'individu à suivre le conseil donné : habiter dans une commune très proche de la sienne, se rendre sur le même lieu de travail par le même mode de transport et que le conseil soit légitimé par une pratique de nombreuses années. L'individu considèrera alors le conseiller comme plus expert que lui et il sera tenté de reproduire ses façons de faire pour vérifier les faits par lui-même.

Parfois cette validation se révèle peu concluante comme dans le cas de Victor. C'est peut-être dû au fait que les individus n'étaient pas dans une situation strictement comparable car Victor n'est pas directement branché sur la voie qui lui a été recommandée, il doit pour l'atteindre traverser une autre commune, alors que son conseiller, lui, débouchait directement sur cette voie.

Par contre Diane, Mareilloise de 28 ans, considère sa tentative comme satisfaisante, elle nous dit « *je me suis dirigée vers l'A 14 et puis c'est juste ce petit chemin-là que m'a indiqué la nourrice (et) qui coupe pas mal* ». Notons qu'elle est satisfaite d'un raccourci qui lui a été conseillé, le choix de l'itinéraire principal lui revenant, alors que pour Victor le conseil portait sur l'itinéraire dans sa quasi-totalité.

6.3.2.2) Se perdre... puis trouver son chemin.

Un autre type d'aide est apporté par les expériences personnelles s'assimilant parfois à de la découverte, mais reposant le plus souvent sur des idées qu'on se fait, sur une sorte d'image mentale des espaces parcourus ou à parcourir. Armand (M9) explique « *j'ai essayé pas mal de chemins (...) j'ai tâtonné un petit peu et puis j'ai trouvé* » Laura son épouse rajoute « *je crois que c'est à force de se perdre, il se perd souvent, il prend les raccourcis qu'il connaît pas* ». Cette attitude est assez fréquente et partagée par d'autres périurbains.

Dans d'autres cas, l'automobiliste réfléchit à l'existence possible de cheminements différents et c'est délibérément qu'il tente l'expérience, ce fut le cas de Pierre (M5) : « *après j'ai coupé à gauche là pour voir où ça menait, puis en disant que si ça traversait la voie de chemin de fer derrière je pouvais retomber sur l'entrée de l'usine* ».

Quoiqu'il en soit, on retiendra que ces expériences ne sont pas perçues comme traumatisantes par les automobilistes périurbains. Il n'existe pas de peur de perdre son chemin puis de ne plus pouvoir se diriger. Tout se passe donc comme s'ils possédaient une image mentale fortifiée par l'expérience personnelle, assez structurée et solide des lieux et des réseaux, qui leur permette de se retrouver voire d'adapter son parcours. Ces conclusions mériteraient probablement d'être renforcées par des dispositifs de recherche spécifiques pour être considérées comme totalement pertinentes dans notre cas. Quoiqu'il en soit, fondées sur les résultats empiriques des travaux de Jean Pailhous (1970) qui démontraient la plasticité (nous dirions l'adaptabilité) des comportements des chauffeurs de taxi, elles constituent des pistes intéressantes pour le praticien qui doit aménager des réseaux routiers à des usages non prévus initialement.

6.3.2.3) La carte routière et les autres supports

Enfin, le type d'outil le plus précis qui paraît d'emblée le plus pertinent pour élaborer un itinéraire est celui de la carte routière. Cette façon de penser est partagée par certains enquêtés, bien que tous n'accordent pas le même statut de fiabilité voire d'utilité à la carte.

Certains ne sont pas satisfaits comme Clément (C16) qui explique qu'« *il y a tellement de routes nouvelles, même sur la carte elles sont pas renseignées* ». Son expérience de l'usage et de l'utilité de la carte n'a pas été positive. D'après le reste de son discours il faut ajouter que d'autres causes ont concouru à rendre l'aide de la carte peu efficace. Ainsi la circulation automobile était intense « *il y a du monde partout* » et du fait que « *on n'a pas l'habitude* » d'aller dans ce genre d'endroit c'est-à-dire la ville nouvelle de Marne-la Vallée, trouver un chemin efficace n'a pas été facile.

D'autres personnes ne sont pas totalement satisfaites non plus de la carte mais pour des raisons différentes ne tenant pas au manque d'adéquation de l'outil avec le réel, mais plutôt au fait l'objectif visé n'est pas atteint au mieux grâce à cette aide. C'est ainsi que Marthe (M12) explique qu'elle a pris une carte « *et puis j'ai essayé de voir le chemin le plus court (...) à l'usage je me suis rendu compte que le chemin qui pouvait paraître le plus court sur la carte n'était pas nécessairement celui où on avançait le plus vite* ». Dans son cas la réflexion menée avec la carte routière a été efficace puisqu'elle a trouvé un itinéraire pour se rendre à destination. Toutefois cette aide ne s'est pas révélée efficiente puisque l'expérience d'un autre cheminement est apparue plus rapide donc remplissant mieux une condition implicite que Marthe s'était fixée.

A l'opposé de ces conducteurs insatisfaits de l'aide de la carte routière, il y a ceux pour qui cette aide a été profitable. Dans leur cas le recours à la carte est motivé par une méconnaissance initiale des lieux ou bien par une volonté d'amélioration de pratiques routinières. Yvon (C24) arrivé à Chenoise depuis un an seulement lors de l'entretien et sans connaître du tout cette portion du département, explique comment il a trouvé les itinéraires qu'il emprunte : « *par la carte, bien sûr, Michelin. Je me promène toujours avec ma carte* ». Cet aspect bénéfique de l'aide apportée par la carte est corroboré par Solange (M17) qui précise que « *comme vous ne connaissez pas la région, vous avez besoin d'un support. Et les cartes routières ne peuvent être que des supports impeccables* ».

Une autre utilisation de la carte peut relever du souhait de modifier utilement des parcours qui ne donnent plus satisfaction. Ainsi pour éviter un axe qui a été emprunté mais n'est plus jugé satisfaisant l'automobiliste tentera de trouver un itinéraire bis et pour cela utilisera une carte routière. C'est ce qui ressort des propos de Daniel (M4) « *sur l'autoroute, là, il y a toujours quelque chose, le matin, il y a les bouchons, les camions, le tunnel, l'accident...Au début je l'ai essayée*

[puis] j'ai regardé la carte » et il a trouvé ce qu'il qualifie de petites routes mais qui lui conviennent bien.

Enfin, pour compléter ces remarques sur l'usage de la carte comme outil d'aide au déplacement des périurbains, notons que certains exploitent les nouvelles technologies informatiques (GPS) qui peu ou prou peuvent s'apparenter à l'utilisation d'une carte. Félix (M15) cadre chez un constructeur automobile explique comment il fonctionne *« j'en ai essayé pleins d'autres [des trajets] mais alors chaque jour différents, je serai incapable de vous les refaire parce que je les ai fait avec la navigation [le GPS] qu'il y a dans les voitures »*. Cette remarque permet de comprendre que dans ce cas les possibilités d'apprentissage et de mémorisation des cheminements sont moins bonnes qu'avec la carte, néanmoins ce cas était très isolé au moment où les entretiens ont été réalisés²¹².

Le dernier dispositif d'aide permettant au conducteur de trouver un itinéraire que l'on mentionnera plus qu'on ne l'expliquera car il paraît évident et d'usage quasi universel, est celui de la signalisation apposée sur les routes elles-mêmes. Voici ce qu'en dit Lisa (M23) *« c'était indiqué sur la route (...) on a regardé les panneaux »*. Il convient d'ajouter que si cette méthode pour trouver son chemin a été efficace, c'est parce qu'avant d'habiter Mareil-sur-Mauldre cette mère de famille se rendait déjà à la même destination (un grand centre commercial multi-enseignes). Elle avait donc des souvenirs de ce qu'elle pratiquait auparavant, dès lors se repérer et trouver un itinéraire seulement aidée des panneaux indicateurs a été possible. C'est bien parce qu'elle avait une connaissance préalable des lieux et une pratique antérieure des réseaux que son choix de parcours a été réalisé simplement à l'aide des panneaux de signalisation.

Le dernier cas que nous rapporterons est celui de Laurent (C13). Il est intéressant car il combine l'utilisation de deux des types d'aide à la réalisation de la tâche : *« on était à Chenoise, et on nous a proposé d'aller reconnaître une forêt (...) Donc j'ai pris une petite carte (...) j'ai vu en gros une direction (...) et j'ai suivi les panneaux gentiment pour aller jusqu'à Meaux »*. Cet homme a donc utilisé la carte et la signalisation routière pour réaliser son déplacement. Notons que, malheureusement, ce comportement est plutôt exceptionnel, il n'a été ni élaboré ni énoncé si clairement par aucun autre enquêté.

²¹² Si les entretiens avaient été réalisés en 2006 la situation n'eût sans doute pas été la même car le prix des systèmes GPS amovibles que l'on peut placer sur le tableau de bord de la voiture a nettement décri pour atteindre quelques centaines d'euros.

L'étude que nous avons menée concernant les mobilités quotidiennes des habitants périurbains s'inscrit certes dans des espaces précis, cependant il n'est pas interdit de penser que la généralité des propos tenus est telle que les résultats qui en découlent puissent être pertinents ailleurs et donc transposables.

Tout se passe comme si le choix du mode de transport automobile était inévitable, comme si celui-ci s'imposait aux périurbains. Même quand objectivement un mode de transport collectif et public est présent et fonctionne convenablement, son existence et sa disponibilité n'influencent que très peu les habitants mobiles. Toute alternative à l'automobile semble exclue de l'univers mental des périurbains.

Les choix d'itinéraires courants sont faits plutôt rapidement par rapport à l'installation périurbaine, ils sont assez peu flexibles et difficilement remis en cause. Lorsque les conditions globales de déplacement ne satisfont plus les automobilistes périurbains, ils auraient tendance à vouloir garder leur itinéraire et, plutôt que d'élaborer des stratégies d'évitement de certains axes c'est-à-dire rechercher de nouveau trajet, ils préfèrent décaler leurs horaires de déplacement. La variable la moins flexible serait donc liée à l'espace et au trajet choisi alors que le paramètre d'ajustement résiderait dans la composante temporelle de l'itinéraire.

Enfin, la préférence des individus pour un certain type de route n'est pas marquée, hormis qu'ils emprunteraient plus volontiers ce qu'ils qualifient parfois de "belle route" c'est-à-dire une voie plutôt large et en bon état. Ce sont donc la simplicité et l'efficacité que les individus recherchent pour leurs déplacements. Les périurbains auraient ainsi une pratique extensive de l'espace mais un usage plus intensif et limité des réseaux routiers. Ils n'exploitent pas pleinement toutes les possibilités qui leurs sont offertes tant ils privilégient les trajets qui leur semblent les plus directs, à savoir ceux s'apparentant souvent à la ligne droite.

On est alors en droit de s'interroger sur un point : existe-t-il des facteurs qui pourraient orienter les parcours choisis et empruntés ? On cherchera alors à savoir si la sécurité de leurs déplacements influence les choix d'itinéraire et ou affectent les pratiques de conduite des automobilistes périurbains.

Chapitre 7

La sécurité des déplacements.

*Il faut se méfier des Français en général,
mais sur la route en particulier.*

Pierre Daninos (1954), Les carnets du major Thompson.

Après avoir examiné en détail les pratiques de mobilité des périurbains plusieurs questions émergent. Il est apparu en effet que contrairement à certaines idées reçues, les habitants des espaces périurbains effectuent des déplacements nombreux et variés, le plus souvent d'assez longue portée mais aussi fréquemment de courtes distances dans un environnement local plus restreint. Dès lors, on pourrait s'interroger sur le ressenti général du déplacement et son incidence sur la vie quotidienne des individus. La prégnance de cette activité dans le déroulement du quotidien a-t-elle des impacts sur les rapports au sein de la famille par exemple ? Le coût monétaire des déplacements est-il tel qu'il nécessite, après l'installation résidentielle, des arbitrages et des choix entre divers postes de dépenses ? Toutes ces interrogations présentent un réel intérêt quant à la connaissance de la vie périurbaine et nécessiteraient probablement des réponses approfondies, néanmoins ce n'est pas à celles-ci que nous avons décidé de nous attacher.

Nous porterons notre attention sur la sécurité des déplacements effectués. Comme nous avons précisé dans le chapitre précédent que le mode de transport privilégié par les périurbains est l'automobile, le lecteur s'attendra inévitablement à ce qu'il soit traité de sécurité routière. Nous souhaitons ne pas décevoir ces attentes, mais il convient de préciser que celle-ci ne sera pas traitée de façon technique en étudiant principalement les chiffres de l'accidentologie ou les caractéristiques intrinsèques des réseaux. L'analyse sera d'abord centrée sur le ressenti des individus puis confrontée aux faits dans le but de comprendre si et comment la sécurité intervient dans les pratiques de déplacement et donc dans le rapport à l'espace des habitants périurbains.

7.1) Risque ou danger ?

En ce qui concerne notre objet d'étude, il convient maintenant de soulever un point perturbant qui mériterait quelques explications voire mieux encore, de francs éclaircissements. Il apparaît ainsi que même parmi les écrits scientifiques relevant des champs de la sociologie ou de la géographie, une certaine hésitation persiste entre l'emploi des motions de risque et de danger. Selon Robert Castel (2003) cette confusion, et c'est là dérangeant, serait entretenue par certains auteurs eux-mêmes, qui à trop s'interroger sur les risques, leur société, leur culture, brouilleraient les esprits.

On peut malgré tout constater que ces notions de risque et de danger sont employées différemment selon les disciplines d'appartenance des chercheurs mais qu'elles sont plus stablement établies dans la littérature propre à la sécurité routière. Ainsi les géographes et les aménageurs vont plutôt s'attacher à l'étude de risques physiques ou technologiques, quand d'autres spécialistes comme les psychologues s'attarderont plus sur les dangers et les menaces. Enfin une précision importante peut être apportée par P. Peretti-Watel (2001, p. 6 et 7) pour qui le « risque, n'est pas simplement un nouveau mot pour exprimer l'idée de danger : le risque est un danger sans cause [alors que] le danger suppose (...) l'existence d'une cause directe, en l'occurrence une volonté adverse ». L'existence de la volonté adverse est parfois difficile à révéler lors d'un accident de la route. En effet, lorsqu'un conducteur précipite seul son véhicule contre un arbre ou sur le bas-côté de la route, peut-on affirmer qu'en face de lui un autre acteur de la situation de conduite avait une volonté autonome voire antagoniste à la sienne ? De plus, en cas d'accident impliquant plusieurs véhicules, il y a certes plusieurs acteurs ayant chacun une volonté propre, mais d'une part il est rare que l'un d'entre eux souhaite l'accident, et d'autre part il n'est pas toujours aisé de démontrer qu'il existait une cause directe à cet accident²¹³ car le plus souvent c'est une conjonction de plusieurs facteurs qui aboutit à l'accident. On peut donc faire l'hypothèse qu'il sera plus à propos de parler de risque routier que de danger, mais ceci reste encore à confirmer.

²¹³ Voir les travaux du département Mécanismes d'accidents de l'INRETS et notamment les études détaillées d'accident et les constructions de scénarios-types d'accidents.

7.1.1) Quelques repères théoriques pour mettre en évidence le risque routier.

Tout d'abord, si le questionnement relatif à l'ambiguïté entre risque et danger quant à la situation de conduite automobile n'est pas à proprement parler nouveau (Saad 1988) il n'en demeure pas moins pertinent pour notre travail. Sans entrer²¹⁴ dans le détail des modèles du comportement du conducteur élaborés par des psychologues, il est notable de constater que tous ne s'accordent pas sur les notions de risque et de danger, ni sur les comportements vis-à-vis de ceux-ci. Certains tel Fuller (1984) parle plutôt d'éviter une menace "threat avoidance" d'autres comme Simonet & Wilde (1997) de niveau cible de risque visé et toléré "target level of risk" "risk acceptance", quoiqu'il en soit l'intérêt que les psychologues portent au risque tient à « son rôle dans les régulations individuelles ou collectives du système de circulation » ou dans « la régulation de l'activité de conduite » (Saad 1988 p.55). Il semblerait cependant que la théorie mettant en avant la recherche par le conducteur d'un certain niveau de risque dans son activité de conduite ne soit pas acceptée par tous. Il serait plus opportun de réfléchir en termes de risque subjectif lié au ressenti d'une situation. Le risque subjectif guiderait alors les comportements et actions.

En ce qui concerne nos recherches, l'intérêt porté au risque ou au danger tient plutôt en un questionnement simple : est-ce que le risque ou le danger influence les choix d'itinéraires empruntés par les individus dans leurs déplacements ? S'il s'agit là d'une forme de régulation de leur activité que les conducteurs périurbains peuvent mettre en œuvre, celle-ci sera réalisée bien en amont de ce que des psychologues ont étudié dans les modèles auxquels il a été fait allusion. Nous nous interrogeons sur la prise en compte du risque ou du danger au moment de la préparation voire de la planification de l'activité et non lors du déroulement du déplacement dans l'activité de conduite elle-même.

Il convient maintenant de s'attarder sur la notion de risque appliquée à l'activité de conduite automobile. Tout d'abord, en effectuant une rapide revue de la littérature scientifique et technique récente, on constate que l'expression "risque routier" est employée par des auteurs d'horizons scientifiques variés. Chronologiquement ce sont des chercheurs en aménagement comme Joël Yerpez (1998) qui ont d'abord utilisé cette expression. Ensuite, celle-ci a été repérée dans les publications de sociologues (Peretti-Watel, 2000 ou Perez-Diaz, 2003). Enfin cette expression a été reprise et comme vulgarisée par les campagnes de communication du Ministère des transports et de

²¹⁴ Nous renvoyons à l'article de Saad (1988) qui tout en étant concis présente clairement les différentes positions théoriques, dans la bibliographie le lecteur pourra trouver les références essentielles.

l'Équipement (2005). Ces premiers constats renforcent l'idée que l'existence du risque routier est bien plausible si ce n'est attestée.

Une autre démarche consiste à confronter une définition générale du risque à l'activité de conduite automobile. Prenons comme point de départ la définition que donne Robert Castel (2003, p.59) pour qui « un risque au sens propre du mot est un événement prévisible, dont on peut estimer les chances qu'il a de se produire et les coûts des dommages qu'il entraînera. Il peut ainsi être indemnisé parce qu'il peut être mutualisé ». Dans le cas de notre étude l'événement prévisible (parfois aussi qualifié d'aléa) serait l'accident. L'estimation des chances de se produire est un peu plus délicate à réaliser car il faudrait intégrer par exemple dans un modèle mathématique et probabiliste des données de nature différente, factuelles concernant le trafic et comportementales liées au conducteur mais celle-ci n'est pas impossible. Enfin, l'estimation des dommages entraînés peut se faire et est déjà bien souvent pratiquée par les assureurs et les services judiciaires notamment lorsqu'ils doivent chiffrer le préjudice corporel subi par une victime d'accident en vue de l'indemniser. Ainsi apparaît-il que l'objet "risque routier" est bien constitué, on est ainsi bien fondé à employer cette expression de préférence à toute autre.

Cependant et pour terminer sur la définition de ce qu'est le risque routier, on peut rajouter que celui-ci n'est pas facile à cerner. De quelles nature et intensité peut-il être ? Il ne s'agit bien évidemment pas d'un risque naturel ni d'un risque technologique, on pourrait éventuellement le comparer à un risque sanitaire mais ce rapprochement ne convainc pas totalement. Ainsi, de façon globalisante et en reprenant un vocable établi (Fabiani et Theys, 1987) depuis quelques temps déjà, peut-on dire qu'au niveau macroscopique le risque routier est un risque sociétal. Par contre au niveau microscopique de tout un chacun, il s'agirait plutôt d'un risque personnel. Enfin, ce risque routier ne peut pas être qualifié de risque majeur (comme le risque nucléaire peut l'être), ce serait donc plutôt un risque diffus (comme celui de l'accident du travail).

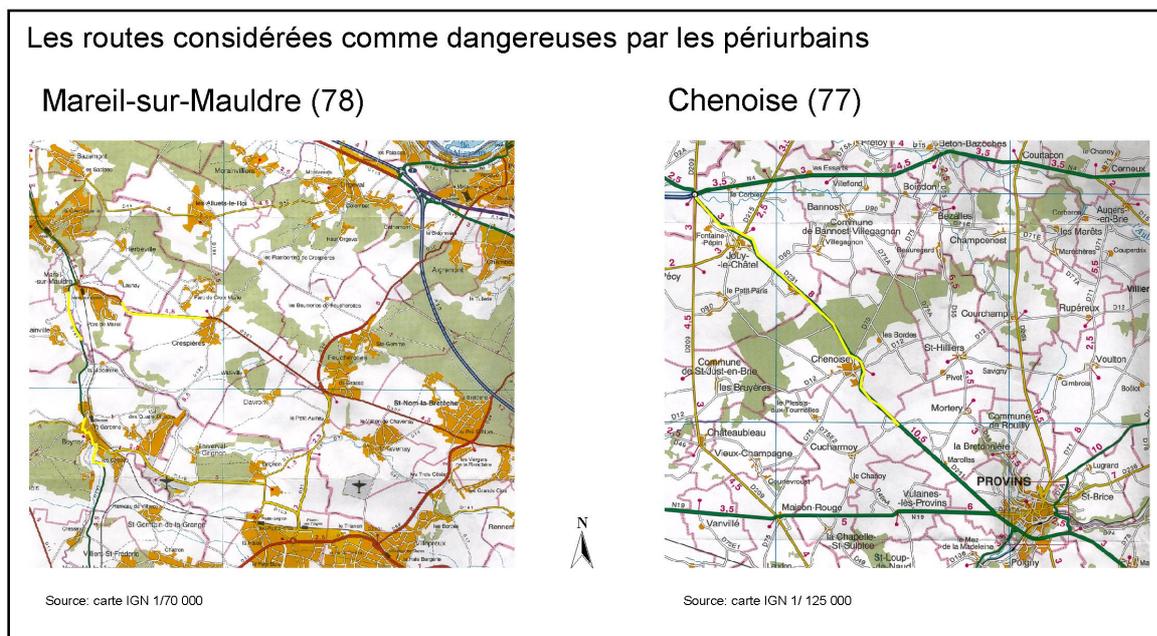
Dès lors, on peut affirmer que le spécialiste devrait plutôt penser en termes de risque routier que de danger, cependant cette position est-elle partagée par les usagers eux-mêmes ? En fait, est-ce que les conceptions scientifiques et les pratiques communes concordent ?

7.1.2) Les dires des usagers de la route.

Lors des entretiens réalisés, tous les interviewés ont prononcé des termes dérivés de "danger" ou se rattachant au même champ lexical. Il est apparu que spontanément ceux-ci pensaient au danger et non au risque.

Ainsi les termes employés le sont d'une part pour qualifier l'infrastructure elle-même, d'autre part pour définir des situations dans lesquelles s'exerce le déplacement ; notons enfin que persiste encore l'association entre danger et comportement humain surtout quand ce sont "les autres" qui sont stigmatisés !

Figure 14 les zones dangereuses du réseau routier local selon les périurbains



« C'est la route qui est en cause » affirme Gérard (M2) de façon un peu péremptoire. Cependant ces propos résument assez bien une façon de penser assez souvent rencontrée, c'est d'abord la route qui est dangereuse. Que ce soit en Seine-et-Marne ou dans les Yvelines, les usagers périurbains associent très souvent danger et configuration de la route. Dans les cas les plus fréquents c'est le tracé de la route plus que son état d'entretien qui est mis en cause. De la conception ou de la réalisation les usagers ne savent ou ne veulent trancher, mais c'est le produit final qu'ils utilisent qu'ils considèrent comme dangereux. Dès lors « elle est hyper dangereuse [il y a] énormément de faux-plats » et « il y a des virages qui sont dangereux à plusieurs endroits » (Sabine, C10), il est notable de constater que ce sont à des contraintes extérieures à la route elle-même, la topographie principalement, qu'est imputé l'aspect dangereux. Faut-il conclure que la route et son sol, son support, ne font qu'un aux yeux des automobilistes ?

Certaines remarques vont plus loin, des usagers expriment des reproches quant à une mauvaise lisibilité de la route qui « *donne une fausse sécurité (...) ça donne une impression rassurante, en fait ça l'est pas du tout* » (Thérèse, C8) dans un autre ordre d'idée puisqu'« *on n'a pas l'impression qu'elle soit très dangereuse, on se méfie pas* » (Laure, M2) et c'est alors que le danger peut se concrétiser ou bien qu'après coup l'automobiliste analysera la route empruntée comme délicate, dans un cas comme dans l'autre l'usager ne se sentira pas ou plus en sécurité. De plus, certains attribuent à la route des caractéristiques qui relèveraient plutôt de comportements humains, ainsi « *elle est trompeuse* » (Gisèle, C6) voire « *c'est une route traître* » (Gérard, M2). Cette dérivation langagière, consciente ou non, il ne nous est pas possible d'y répondre, pourrait permettre d'opérer un retournement de situation, voire permettre à celui qui l'exprime de se dédouaner en cas de nécessité, ne serait-ce pas la route elle-même qui serait fautive ?

Par ailleurs l'entretien des routes est parfois jugé insuffisant²¹⁵ donc pouvant entraîner un certain danger pour la conduite. Il convient malgré tout de signaler que sur ce point contrairement au précédent, il n'y a pas réellement d'accord des usagers entre eux. Cependant, pour résumer une opinion assez souvent exprimée, le réseau principal est perçu comme convenablement entretenu alors que le réseau secondaire, celui des « petites routes qui traversent la campagne » comme la RD 12 entre Chenoise et Saint-Hilliers (voir carte ci-dessus) semble lui dans un état d'entretien plus médiocre. Globalement les usagers acceptent cet état de fait et disent pratiquer ce type de voies secondaires en connaissance de cause ce que les propos résignés de Raoul (C12) résument : « *c'est mal foutu, c'est mal entretenu mais ça n'empêche pas de rouler, on vit avec* ». Il y a donc un certain fatalisme et les usagers des réseaux essaient de faire au mieux avec l'existant. Le plus souvent ils ne revendiquent pas, ils ne manifestent pas non plus leur mécontentement par des moyens utilisés ailleurs (par exemple des pétitions ou des apostrophes à des élus) ils tentent de s'adapter à ce qui leur est proposé plutôt que de faire changer ce qui existe.

Les interviewés qualifient ensuite de dangereuses des situations de conduite dégradées dues à des intempéries comme le gel ou la pluie voire la neige c'est ce que résument les propos de Jenny (M4) « *en hiver la route c'est vraiment dangereux (...) ça glisse c'est une catastrophe* ». Certains conducteurs sont plus sensibles que d'autres aux intempéries, c'est le cas des motards comme l'explique Yves (M6) « *au mois de janvier, moi j'ai pris la moto tous les jours, les 15 premiers kilomètres autour de Mareil étaient gelés. Il n'y a pas eu d'entretien de la DDE ni sable, ni sel, surtout pas dans la rue ou dans le lotissement, mais non plus sur la 307 (...). Et puis sur les axes*

²¹⁵ C'est souvent l'irrégularité de la chaussée (trous ou bosses) qui est en cause.

annexes, donc Crespières, Les Alluets, tout le secteur quasiment jusqu'à Orgeval d'un côté et puis une partie de la 307 en allant vers Saint-Nom n'était pas traité. Donc ça, ça été compliqué parce qu'il a quand même neigé trois fois cette année (...) il y a des petits axes autour de Mareil qui sont restés gelés au sol pendant une quinzaine de jours quand même. (...) Si vous voulez moi j'étais réduit à rouler sur la largeur d'un pneu, (...) avec la moto je roulais sur la largeur des pneus de voiture parce que dès que je sortais de l'épaisseur d'un pneu j'étais sur la neige et le verglas ». Ce qu'exprime précisément cet homme a été repris plus ou moins explicitement par beaucoup d'autres. On peut donc en déduire que pour ces automobilistes le danger qu'ils ressentent vient d'une conjonction de facteurs à savoir : l'état d'entretien parfois insuffisant mais surtout inadapté à des conditions météorologiques particulières et la configuration même des voies (surtout leur tracé).

Hormis ces aspects liés à l'infrastructure, certaines activités humaines sont également mises en cause, pour quelques uns elles contribuent à accroître l'insécurité. *« Ce qui est dangereux c'est les tracteurs quand ils sortent sur la route ils foutent de la terre molle partout et ça glisse »* (Thierry, C10). Cette remarque illustre une particularité des réseaux en zone périurbaine, ceux-ci doivent être partagés par des types d'usagers très variés et plus hétérogènes qu'en milieu urbain. Cependant Gisèle (C6) résume là encore avec fatalisme : ces *« énormes camions, [les] éviter c'est impossible, parce qu'ils sont là, on est obligé de faire avec, il faut être extrêmement prudent »* à d'autres moments elle insiste pourtant bien sûr le danger et les problèmes que ceux-ci lui causent dans ses trajets quotidiens. Cette impression est partagée car dans un entretien sur deux à Chenoise cette difficulté a été citée par les enquêtés²¹⁶.

À côté des voitures ou des camions il y a aussi des tracteurs et autres engins agricoles, voire des cyclistes ou des voiturettes. Certains enquêtés sont bien conscients des difficultés à partager ces routes où la circulation est hétérogène. Cette prise de conscience provient de ceux qui participent activement à l'émergence du danger et pensent en être une cause comme Jacqueline (C5) qui conduit une voiturette : *« imaginez vous un voiture sans permis avec un gros camion derrière (...) vous prenez tranquillement, vous, bien votre rond-point et un gros camion qui vous double par la droite, c'est très mauvais (...) c'est pas que cette route est véritablement dangereuse, c'est plutôt qu'on gêne les autres voitures »*. Par contre ceux qui subissent plus passivement ce danger ont aussi

²¹⁶ La proportion d'enquêtés signalant ce problème est plus forte à Chenoise qu'à Mareil-sur-Mauldre pour des questions de nature de l'activité économique. En effet la région de Seine-et-Marne est encore très agricole et localement les cultures de betteraves sont très étendues ce qui engendre des problèmes spécifiques de circulation lors de la saison des récoltes pendant quatre mois à l'automne. De plus, il existe trois carrières dans les alentours immédiats de Chenoise, on y extrait du sable et des granulats de type calcaire, ce qui génère de nombreuses rotations de camions.

conscience qu'il peut provenir du fait que sur « *une route tout le monde doit cohabiter* » (Laura, M9). Ensuite son mari précise que « *la présence de ces engins agricoles sur la route, il y a certaines personnes qui supportent pas d'être derrière, qui veulent absolument doubler et ça provoque des situations dangereuses* » (Armand, M9).

L'environnement est également relevé comme source de danger : « *les dangers ne sont pas les mêmes [que dans Paris], ici le danger c'est les chevreuils* » (Yves, M6). Cette remarque qui pourrait sembler anecdotique n'est pas isolée. Beaucoup de personnes ont signalé que les animaux peuplant les bois et forêts traversés par les routes comme sur le plateau des Alluets-le-Roi ou à travers de la forêt de Jouy-le-Châtel, représentent parfois un danger à tout le moins une réelle gêne :

- « *au niveau de la forêt avec les animaux, j'ai tué un lièvre il y a un mois de ça* » (Frédéric, C21).
- « *Mon mari a pas eu le temps de voir et il a pris le petit sur le capot, le faon, donc tout l'avant enfoncé* » (Corinne, C25).

Un autre aspect de l'environnement certes plus immobile, est aussi relevé comme dangereux²¹⁷, « *la route de Beynes [RD 191] est un peu dangereuse à mon avis avec la rangée de platanes* » (Éric, M3) car « *il y a eu des voitures entourées autour* » (Aline, M7).

Si l'on s'en tient à l'analyse des aspects physiques ou liés à l'environnement, on pourrait conclure que la route dans les espaces périurbains ne diffère pas de la route rurale. Il ne serait même pas trop audacieux d'avancer qu'on ne peut pas caractériser un réseau routier périurbain. Soit l'automobiliste circulera dans un environnement construit plus ou moins dense et les voies s'apparenteront à un réseau urbain, soit il se trouvera dans un environnement dégagé très semblable au réseau de transit interurbain. Par contre ce qui pourrait faire la spécificité des déplacements et de leur sécurité dans les espaces périurbains est justement cette alternance de type de réseau qui peut perturber l'automobiliste et nécessite donc une adaptation fréquente de ses comportements.

Enfin, subsiste encore l'idée que le danger, comme l'enfer, c'est les autres, ou du moins vient des autres. Ainsi, et pour ne citer que des propos assez modérés parmi ceux recueillis, il y a « *beaucoup de gens (...) qui vraiment ont un comportement dangereux* » (Alain, C9). Cette remarque illustre les conclusions de P. Peretti-Watel (2000, p. 249 et 251) pour qui « *la conduite au volant serait perçue comme une interaction avec autrui (...) c'est donc d'autrui que viendrait le danger* ». Notons

²¹⁷ Ce qu'un ancien ministre de l'agriculture M. Glavany confirmait de façon péremptoire « *les platanes le long des routes sont un danger public* » ces propos sont repris et cités par Stéphane Denis journaliste au Midi Libre dans un article du 29/07/01.

également que ce n'est pas seulement le conducteur qui a, en général, foi en lui mais non dans les autres conducteurs, c'est aussi le cas des conjoints/es. C'est ainsi qu'Aude (M 24) dit avoir « *toujours une angoisse (...) parce que même si lui conduit super bien, on n'est pas à l'abri d'un imbécile...* ». Il faut donc compléter les remarques couramment lues ici ou là, non seulement le conducteur considère que ce sont les autres conducteurs qui portent ou représentent le danger, mais en plus ses proches sont généralement en accord et imputent aux autres la responsabilité des dysfonctionnements du système de conduite.

Cependant, il est possible de tempérer un peu ces propos car au vu des entretiens réalisés, si les comportements sont toujours montrés du doigt, ils ne sont toute fois pas considérés comme les seuls facteurs de danger sur la route. Très souvent les enquêtés comprennent et signalent que c'est un tout plus ou moins complexe qui fait ou défait la sécurité de leurs déplacements.

Pour terminer cette présentation de résultats évoquant les dangers liés aux déplacements, il est utile d'ajouter que des expressions comme "peur" ou "frayeur" sont spontanément employées par les interviewés. Celles-ci relèvent plutôt du danger que du risque car l'étude des comportements face au risque (Peretti-Watel, 2001) a montré qu'il peut y avoir un certain goût pour la prise de risque délibérée, mais moins pour la mise en danger de soi-même. Quoiqu'il en soit l'emploi de ces termes révèle que l'activité de conduite automobile n'est pas toujours, voire pas souvent vécue comme une activité pacifiée.

Dans leurs discours, les interviewés n'utilisent que très peu le terme "risque"²¹⁸ ou l'un de ses dérivés. Précisément, vingt-et-une personnes sur quatre-vingt-trois entendues ont employé ce type de vocabulaire

Il l'a tout d'abord été pour qualifier les comportements des automobilistes. Sur ce point même si une certaine complaisance avec soi-même est compréhensible, toute excuse ou justification valable étant toujours déniée aux autres, deux personnes ont dit avoir déjà pris des risques sur la route dans leurs déplacements ordinaires. Pierre (M5) a explicitement reconnu avoir une fois pris des risques en conduisant : « *j'estime avoir doublé à un endroit en étant limite (...) ayant pris un peu de risque* ». Le conducteur a expliqué les circonstances de cette prise de risque, il se trouvait derrière un cycliste et ne voulant pas y rester trop longtemps il a doublé en sortie de virage. De même Gisèle (C6) a elle aussi reconnu avoir pris des risques sur la route, elle raconte : « *prendre des risques, ben*

²¹⁸ Les sens du mot risque se rapprochant de celui d'occurrence, de possibilité ou de chance (comme dans le vocabulaire statistique) ont été écartés. Ne sont donc comptés que les mentions du mot risque s'apparentant à celui d'un événement plus ou moins fatal.

non...à vrai dire si une fois. Une fois j'ai roulé à 150 j'avais oublié mon cartable, j'étais revenue le chercher. J'ai dû faire le trajet en sept minutes. C'est exceptionnel, il n'y avait personne sur la route ». Il va de soi que ce récit est à recadrer, la route en question est la départementale 231 menant de Chenoise à Provins, elle est, sur ce tronçon, à une seule voie de circulation dans chaque sens. Y circuler à 150 Km/h est plus qu'exceptionnel en tout cas peu plausible, de même l'absence complète d'autres conducteurs est hautement improbable. L'important à retenir de cet épisode est que cette femme a eu l'impression de se mettre en situation de prise de risque, elle semble n'en être pas fière et surtout ne pas avoir réitéré car cette expérience lui a été déplaisante.

Si la prise de risque décrite dans les deux précédents cas était active, en ce que les automobilistes avaient choisi de se comporter de façon risquée, il n'en va pas toujours de même pour tous. Ainsi Nathalie (M3) explique-t-elle savoir s'exposer à un risque mais ne pas préférer changer d'itinéraire : *« la petite route qui fait Noisy-Fontenay (...) est très étroite (...) où les gens roulent comme des fous (...) autrement je vais mettre 45 minutes de plus pour aller travailler (...) je prends un risque tous les matins quand je la prends, j'en suis consciente, mais bon... »*. Cette attitude plus passive, moins intentionnelle relèverait plutôt de l'acceptation du risque que de la prise de risque délibérée

D'autres enquêtés disent par contre vouloir réduire les risques auxquels ils imaginent pouvoir s'exposer que soit en des moments particuliers ou à cause des comportements des autres usagers de la route. Les propos d'Élisabeth (M20) illustrent le premier cas : *« à partir du moment où il a gelé, où il fait vraiment très mauvais, je ne prends pas ces petits chemins à risques »*. Ce que dit Victor (C23) relève du second cas *« je veux pas que mon trajet au travail qui se fait tous les jours, soit une source de risque (...) je veux pas que quelqu'un me cogne (...) maintenant je vais plutôt rester sur la route principale »*.

Bien entendu c'est aussi le comportement des autres usagers de la route²¹⁹ qui est implicitement critiquable voire critiqué : *« quand je vois les risques que les gens ils prennent, c'est fou »* dit Alphonse (C8)...Cet aspect est somme toute moins intéressant à développer ici tant cette attitude est connue. Nous ne nous y attarderons pas.

Par contre, certains automobilistes périurbains utilisent le terme de risque pour décrire un état de fait assez général lié à l'activité de conduite automobile. Dans ce cas précis, c'est moins la façon de se déplacer qui est sujette à risque que, tout simplement, le fait de se déplacer. Et ceci dans la mesure où l'individu rentre entre relation avec d'autres individus et, de ce simple fait, s'expose à ce

²¹⁹ Quantitativement c'est pour qualifier les comportements des autres automobilistes que le mot « risque » est le plus souvent prononcé.

qui est ressenti comme un risque. Ainsi, un couple (M9) s'exprime-t-il, Laura énonce en premier lieu que lors des déplacements en automobile « *il y a le risque d'accident qui n'est pas négligeable* » puis Armand enchaîne la conversation en précisant : « *on cherche la réduction du risque (...) je prends des routes où le risque est le plus faible possible* ».

Enfin un autre automobiliste a esquissé une distinction entre les types de voies, pour lui la sécurité des déplacements serait en partie liée à des caractéristiques morphologiques des voies : « *les petites routes en terme de sécurité c'est forcément plus risqué que les grands axes ouverts* » (Gustave C15). Notons que cela paraissant une évidence l'intéressé n'a pas précisé sa pensée et que, par ailleurs, cette remarque qui n'est que peu partagée, n'a pas été reformulée en tant que telle par d'autres automobilistes périurbains entendus.

Au vu des analyses que nous venons de présenter, il apparaît donc que les usagers de la route pensent et s'expriment principalement en terme de danger, alors qu'il paraît scientifiquement plus pertinent de réfléchir en terme de risque routier. Nous ne souhaitons pas conclure que certains ont raison et d'autres non, nous soulignons simplement le fait que, une fois encore, il y a discordance entre les propos savants et les discours ordinaires.

7.2) La sécurité selon les usagers et celle issue des chiffres.

Avant de confronter ce qui pourrait s'apparenter à des aspects objectifs et un ressenti plutôt subjectif, il faut rappeler un point important quant à la construction mentale de l'insécurité que se fait un individu. Robert Castel (2003, p. 6-7) établit que « le sentiment d'insécurité n'est pas une donnée immédiate de la conscience (...) la sécurité et l'insécurité sont des *rappports* aux types de protections qu'une société assure, ou n'assure pas, d'une manière adéquate ».

Dès lors on comprendra que le couple sécurité/insécurité recouvre des notions relatives et que des sociétés peuvent avoir des exigences²²⁰ différentes à leur égard. En fait, on peut avancer qu'il n'existe pas de sécurité absolue et que la sécurité des déplacements, comprise dans une large

²²⁰ Certaines politiques sont très ambitieuses et exigeantes comme en Suède où le gouvernement a décidé et adopté en 1997 un programme dit de la « vision zéro » le but étant « à long terme (...) que personne ne soit tué du fait du système ou ne subisse une incapacité » (Lie & Tingvall, p. 26). A ce propos certaines analyses (Rosencrantz et al. 2007) démontrent que cette politique a eu le mérite d'élaborer un guide pour l'action publique, que le but de celle-ci était rationnel et atteignable à long terme, et s'est déjà révélé efficace, bien qu'en 2007 l'objectif intermédiaire initial dut être aménagé.

acceptation, dépend des attentes d'une société, de ce qu'elle est prête à tolérer et des moyens qu'elle acceptera d'allouer pour assurer cet objectif.

Dans le cas de la sécurité routière, les acteurs y concourant sont nombreux. On peut ainsi évoquer par exemple les constructeurs automobiles qui rendent les voitures de plus en plus résistantes et sûres. On pensera bien évidemment à l'État puisque c'est lui qui fixe les règles de la pratique de conduite automobile, contrôle et sanctionne si besoin. Les collectivités territoriales prennent également part à la sécurité routière notamment par la construction et l'entretien du réseau routier. Cependant nous nous attacherons particulièrement au rôle de l'automobiliste dans la mesure où il est très largement acteur de sa propre protection contre le risque routier.

7.2.1) Perception ou représentation ?

Les interrogations sur la perception de la réalité et la représentation que l'acteur se fait de phénomènes, de comportements ou d'objets, ont préoccupé de nombreux auteurs dans des disciplines variées. S'il semble bien évident que les psychologues et les sociologues s'emparent de ces questions en ce qu'elles sont des processus cognitifs qui sous-tendent des actions, d'autres tels les géographes réfléchissent également en termes de perception et/ou de représentation pour tenter d'éclaircir notre rapport à l'espace. Ces réflexions nous intéressent ici car, bien qu'il ne soit pas directement question des relations de l'habitant périurbain à l'espace géographique qu'il a investi, notre questionnement sur le ressenti de la sécurité dans les déplacements automobiles des périurbains peut s'enrichir des remarques du géographe. Mobilisant Bailly, Piaget et Inhelder, Guy Di Méo (1991) établit que la perception d'un objet qu'il soit matériel ou abstrait, se réalise en sa présence alors que la représentation de cet objet sera possible même, voire surtout, en son absence et enrichie par des processus mentaux. G. Di Méo conclut alors que « la représentation traduit donc une perception modelée par la psyché » (1991, p. 362), malheureusement il ne définit pas réellement ce qu'il entend par ce dernier terme, et les notions de représentation et de perception restent encore trop liées l'une à l'autre. Cependant faire l'hypothèse que la représentation qu'a un automobiliste de la sécurité de ses déplacements influe sur ses choix d'itinéraire ou comportements lors de la conduite, semble permettre de comprendre différemment les déplacements quotidiens.

Parmi quelques psychologues francophones, il ne semble pas y avoir d'accord unanime sur les concepts de perception et de représentation. En effet, Alain Berthoz (1997) n'utilise que peu le terme de représentation, il semblerait même avoir tendance à l'éviter considérant son usage comme trop lié à des effets de mode et qui plus est « très commode...pour dissimuler notre ignorance »,

(1997, p.27). Il lui préfère la notion de perception définie plus largement que la seule interprétation des messages sensoriels, en tenant compte également de l'action qui en découlera, la perception étant alors « simulation, jugement, prise de décision et anticipation » (1997, p.15). Ainsi largement définie cette perception ne se rapprocherait-elle pas de ce que Jacques Leplat considérait comme représentation ?

Selon J. Leplat (1985, p.269 et s.) « la représentation (...) n'est pas un décalque de son objet (...) elle n'en retient que certains traits (...) la représentation constitue toujours un concept hypothétique construit ». Ainsi les représentations peuvent-elles être fonctionnelles quand elles assurent « le guidage et la planification de l'action », les représentations n'existent donc pas en tant que telles ou pour elles-mêmes, elles sont toujours reliées à une action à réaliser. Ces points majeurs semblent être partagés et communément admis maintenant pour toute forme de représentation, ainsi Jean-Claude Abric qui s'intéresse plus particulièrement aux représentations sociales reprend-il (2001, p.12) : « une représentation est toujours représentation de quelque chose pour quelqu'un (...) il n'existe pas *a priori* de réalité objective, mais toute réalité est représentée, c'est-à-dire appropriée par l'individu ou le groupe, reconstruite dans son système cognitif, intégrée dans son système de valeurs dépendant de son histoire et du contexte social et idéologique qui l'environne ».

Une fonction supplémentaire de la représentation est avancée par Patrick Peretti-Watel (2000, p. 201 et s.) pour qui, en plus d'être un guide pour l'action, « un savoir destiné à être mis en pratique », la représentation « vise à expliquer son objet et donc à fournir à l'individu une théorie causale ».

La réflexion sur la sécurité en termes de représentation paraît enrichissante pour notre propos même si nous n'entrons pas dans l'analyse détaillée des représentations que portent les usagers périurbains. Elle nous permet ainsi d'approcher ce qui relève du subjectif, mais qui pour autant agit plus ou moins fortement sur les pratiques spatiales de déplacements des habitants périurbains usagers de la route.

7.2.2) Prise de conscience de la sécurité et rapport à l'accident.

Avant toute chose, il est utile de signaler que si presque tous les enquêtés ont dit avoir vu ou entendu parler d'accidents de la route, dans vingt-et-un entretiens sur cinquante, un ou plusieurs des enquêtés ont expliqué avoir eu eux-mêmes des accidents. Ainsi à Chenoise dix individus ont eu un accident (une jeune femme en a même eu deux en six mois) dont trois avec des conséquences physiques graves entraînant des arrêts de travail. À Mareil-sur-Mauldre onze personnes ont eu un

accident avec pour deux d'entre elles des dommages personnels et matériels importants. On comprend mieux alors que l'accident forme et déforme la représentation que les individus périurbains ont de la sécurité de leurs déplacements.

7.2.2.1) La sécurité routière reconnue et acceptée comme valeur.

Avant de s'attacher particulièrement à ce que disent les enquêtés périurbains de la sécurité routière, la présentation d'une enquête « Comportement des Français au volant : en 5 ans, ce qui a changé »²²¹ permettra d'éclaircir les points de vue au niveau national. Cette enquête avait pour but de comprendre si les comportements des automobilistes avaient changé depuis 1999, date de la dernière enquête comparable, sachant comme nous l'avons rappelé²²² que la question de la sécurité routière a été fortement mise en lumière entre temps et que les pouvoirs publics souhaitaient l'améliorer substantiellement. Une des conclusions de cette enquête est très encourageante, il est dit que « la tendance à plus de sécurité semble durable et irréversible ». Comment se traduit alors précisément l'acceptation par les enquêtés de la nécessité d'améliorer cette sécurité ? Quelles sont les modifications principales des comportements des automobilistes ?

C'est d'abord la vitesse que les automobilistes disent avoir réduite dans 54% des cas. Ils signalent aussi que cette réduction de la vitesse est surtout due aux nouveaux dispositifs de contrôle et de sanction. Ils avouent donc se sentir obligés de le faire mais jugent cela nécessaire (33% des enquêtés), et efficace pour réduire de façon importante le nombre de morts et de blessés (31% des enquêtés). En ce qui concerne les autres comportements (quant à la consommation d'alcool ou au port de la ceinture) les modifications ne sont pas aussi importantes.

En fin de compte ces modifications de comportements sont imputables à une peur de la sanction, explication citée en premier par 45% des enquêtés, mais aussi à une prise de conscience dans 37% des cas. Malheureusement cette étude reste assez générale et on aimerait savoir notamment à quoi est due la prise de conscience de la nécessité d'améliorer la sécurité routière citée par les enquêtés surtout puisque cette réponse est séparée de celle liée à la médiatisation de la question.

Est-ce que les entretiens réalisés dans les communes des Yvelines et de Seine-et-Marne révèlent des tendances autres que celles issues de l'enquête nationale dont il vient d'être fait mention ? En d'autres termes les enquêtes spécifiques de terrain confirment ou infirment-elles les résultats généraux ? Les enquêtés s'expriment rarement directement sur cette question, certes parce qu'elle ne leur a pas été posée abruptement, cependant jamais leurs discours n'ont laissé entendre que la

²²¹ Réalisée par Glatard et associés pour la Prévention Routière en avril 2004, voir www.preventionroutiere.asso.fr

²²² Voir infra chapitre 1.5

sécurité routière n'était pas importante à leurs yeux, cette position serait d'ailleurs intenable et trop "politiquement incorrecte". Aucun n'a affirmé se moquer des risques qu'il pouvait prendre en se déplaçant, mais jamais personne n'a dit clairement qu'en cas de dégradation de la sécurité de ses déplacements il serait prêt à changer d'itinéraire et encore moins à accroître la durée totale de déplacement. On peut malgré tout avancer que, comme l'a analysé Dominique Fleury (1998-a), la sécurité est bien une valeur sociale à laquelle adhèrent les enquêtés. Cependant cette adhésion paraît plutôt "molle" car ils ne sont pas prêts à y sacrifier d'autres aspects de leur déplacement qu'ils privilégient, particulièrement leur temps total de transport.

Afin de ne pas laisser croire que les enquêtés périurbains sont des êtres inconséquents, totalement différents des automobilistes représentatifs de la population conductrice française qui ont répondu au sondage commandité par la Prévention Routière, on rapportera quelques propos tenus par le couple d'Armand et Laura (M9) qui reprennent assez bien ce qui a souvent été entendu.

- Armand : « *Il y a eu une amélioration de la fluidité, il y a eu une amélioration de la réduction de risque* ».
- Laura : « *On remarque quand même depuis, je dirai environ moins d'un an, que les gens roulent moins vite* ».
- Armand : « *Avec la mise en place des contrôles-radar, je vais dire presque systématiques, il y a quand même des gens qui roulent moins vite* ».
- Laura : « *On sait où ils se mettent, on fait attention quand même* ».
- Armand : « *Infrastructure et comportement, les deux jouent (...) maintenant qu'il y a des règles qui sont plus strictes et qu'elles sont appliquées* ».

7.2.2.2) Le rapport à l'accident.

Il est apparu que le dysfonctionnement du système, c'est-à-dire la survenue de l'accident, impressionne particulièrement les usagers et cela que l'accident concerne l'individu lui-même, des proches ou des connaissances, ou simplement qu'il en soit témoin. En fait, il apparaît que l'accident est perçu comme le principal indicateur d'insécurité routière par les automobilistes périurbains, il incarne à lui seul le risque routier auquel on s'expose. Si on pose l'accident comme un aléa, il est bien la concrétisation du risque routier.

L'interprétation de l'accident peut se faire à plusieurs niveaux, tout d'abord pour celui qui assiste à l'accident. Certains auteurs pensent que cette expérience indirecte d'insécurité routière va

influencer la conduite²²³ et que, de ce fait, le comportement sera modifié vers plus de prudence. C'est en effet bien ce qui transparaît des propos tenus par Jules (C20) : « *je me suis rendu compte qu'on prenait de mauvaises habitudes au volant, connaissant le trajet on était moins attentif. Le fait d'avoir vu plusieurs accidents sur la route m'a fait prendre conscience qu'en étant au volant il fallait rester très vigilant et puis maintenir cette vigilance. (...) on n'est pas à l'abri non plus. En étant prudent on peut limiter les risques pour soi et les autres* ». Ce type de réaction correspondant aux propos théorisés par Simonet et Wilde est minoritaire. Pour tout dire ce conducteur est le seul à s'être exprimé de cette manière. La majorité des individus entendus réagit différemment. Le cas de Joseph (M16) qui a assisté à un accident est assez symptomatique des comportements rencontrés. Voici son récit : « *Saint-Nom-la Bretèche où j'ai vu un terrible accident l'autre jour, la semaine dernière (...) au carrefour. Oui, une jeune fille en scooter qui s'est fait renverser par une voiture. Et c'était très impressionnant (...) c'est une jeune fille qui venait du côté de Saint-Germain qui tournait pour aller en direction de Noisy (...) Et puis, je pense qu'elle a dû être éblouie par le soleil, puis c'était en fin de journée. Elle n'a pas vu une voiture qui venait en face, quoi. Et donc, elle a été fauchée* ». Malgré cet événement lui et son épouse (qui passe par le même chemin quand elle se rend au même endroit) n'envisagent pas de changer d'itinéraire. Lydie (C17) résume la pensée de la plupart des enquêtés, sur la route qu'elle emprunte « *il y a fréquemment des accidents [mais] je ne peux pas prendre d'autre route, je prends l'axe le plus direct de toute manière (...) je ne vais pas m'amuser à faire un détour* ».

Ces derniers exemples vont plutôt dans le sens de ce qu'expliquent d'autres auteurs pour lesquels l'accident, nous pourrions peut-être ajouter si ses conséquences sont bénignes, n'aura pas d'incidence sur les comportements et pratiques de celui qui l'a subi. C'est le cas de P. Peretti-Watel (2000, p. 252) qui, s'appuyant notamment sur des travaux²²⁴ auxquels l'INRETS a participé, conclut qu'« on pourrait s'attendre à ce que les accidentés prennent conscience des dangers de la route, et modifient à la fois leur représentation du risque et leur conduite au volant, en devenant plus prudents. Mais tel n'est pas le cas ». Plus loin cet auteur explique que pour paradoxal que cela puisse paraître, l'accident est parfois interprété comme révélateur de la capacité à bien conduire d'un automobiliste. En effet, sans sa maîtrise et ses réflexes ce qui n'a été que dégâts matériels

²²³ « Witnessing an accident will considerably influence the behaviour of a driver towards increased caution » Simonet & Wilde (1997, p.237).

²²⁴ Il s'agit de l'enquête européenne SARTRE de 1992 dont des résultats ont été publiés en 1996 sous le titre *les conducteurs européens et la sécurité routière, études approfondies de leurs attitudes et comportements dans quinze pays*, Paradigme.

aurait pu avoir des conséquences physiques beaucoup plus graves, ainsi l'accident subi sera moins considéré comme un échec ou une action ratée que comme un incident mineur vécu sur le mode du " ça aurait pu être bien pire si...je n'avais pas su comment m'y prendre ". C'est en effet ce qu'exprime Noémie (C27) qui elle non plus n'a pas changé d'itinéraire après sa mésaventure: « *on va donc sur la D 231 pour revenir sur Chenoise, une voiture s'est permis de doubler un camion sur une ligne blanche et pour ne pas la percuter il a fallu qu'on roule sur le bas-côté, sur l'herbe donc pendant une cinquantaine de mètres pour pouvoir l'éviter (...) Donc il a fallu qu'on se rabatte, pour nous c'était une chance, c'est que c'était un terre-plein d'herbe derrière, sinon derrière il y avait le petit fossé. Mais moi franchement ce jour-là j'ai eu très peur, j'en ai pleuré parce que j'ai cru qu'on allait se choquer face à face, et ça a été une peur atroce* ».

7.2.3) L'insécurité "objective" selon les BAAC.

Une façon d'appréhender l'insécurité routière est bien évidemment de s'intéresser à l'accident comme dysfonctionnement du système homme, véhicule, environnement.

Les données disponibles et utilisées dans les développements qui vont suivre, ne concernent que les accidents corporels qui ont donné lieu à une intervention des forces de l'ordre. Celles-ci rédigent un procès verbal d'accident selon des procédures internes standardisées et en principe exhaustives, le document final est donc souvent précis et détaillé²²⁵, ces procès verbaux sont ensuite transmis au procureur de la République pour servir si besoin de base à une action judiciaire.

De ce fait, contrainte par nos sources, nous n'avons pu analyser l'insécurité routière qu'avec les accidents officiellement répertoriés et renseignés. C'est-à-dire que les accidents non déclarés par les impliqués aux compagnies d'assurance et n'ayant pas fait l'objet de rapport des forces de l'ordre ne sont pas connus, *a fortiori* ils ne sont pas intégrés dans cette étude. Il en va de même pour les accidents n'ayant fait l'objet que d'un simple constat entre les protagonistes sans intervention des forces de l'ordre, car même si les compagnies d'assurance disposent d'informations sur ces accidents, il n'était pas envisageable d'y avoir accès.

À défaut d'avoir pu consulter les procès verbaux d'accidents, ce sont les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels qui ont été utilisés. Ce type de document sous forme de fiche synthétique, est

²²⁵ Avec notamment des informations nominatives relatives aux impliqués, ce qui explique que ce type de document ne soit ni facilement disponible car conservés localement dans les services de la police nationale ou de la gendarmerie, ni librement consultable, des accréditations sont en effet nécessaires pour pouvoir utiliser les procès verbaux d'accidents.

également établi par les forces de l'ordre parallèlement aux procès-verbaux d'accidents, il en reprend une partie des informations en en allégeant le contenu. Ces fichiers BAAC sont transmis aux services déconcentrés de l'État, par exemple les DDE, et une fois retraités, peuvent servir à publier des indicateurs notamment les chiffres mensuels de la sécurité routière tels que les diffuse l'Observatoire National de la Sécurité Routière.

7.2.3.1) Un rapide panorama historique.

On voudrait ici soulever une question qui paraît simple mais à laquelle il est en fait assez délicat de répondre. Existe-t-il une insécurité routière spécifique des réseaux périurbains ? Peut-on mettre en évidence un risque routier périurbain et dans l'affirmative comment celui-ci évolue-t-il avec le temps ? Globalement, est-ce que circuler dans les espaces périurbains est devenu une activité plus ou moins sûre ?

Malencontreusement nous devons reconnaître ne pas être en mesure de répondre positivement quant à l'existence d'un risque routier spécialement périurbain, ceci particulièrement car il n'est pas possible de qualifier de réseau spécifiquement périurbain, les voiries qui parcourent ces communes²²⁶.

Le tableau chronologique ci-dessous présente néanmoins quelques informations de base sur l'accidentologie dans les communes d'étude.

Tableau 11 Historique synthétique des accidents dans les communes d'étude

Communes						
Accidents	1988	dont mortels	1995	dont mortels	2002	dont mortels
Beynes (78)	12	1	7	1	7	0
Crespières (78)	3	1	6	1	2	0
Mareil-sur-Mauldre (78)	6	0	4	0	2	0
Sous total 78	21	2	17	2	11	0
Chenoise (77)	8	1	3	0	2	0
Jouy-le-Châtel (77)	16	1	9	0	3	0
Sous total 77	24	2	12	0	5	0

Source. BAAC

À la lecture de ce tableau, quelques remarques évidentes (et rassurantes) peuvent être faites. D'une part le nombre d'accidents a baissé régulièrement, il en va de même pour le nombre des tués.

²²⁶ Voir infra des explications plus complètes au paragraphe 8.2)

D'autre part, les évolutions sont similaires dans les communes étudiées dans les Yvelines et en Seine-et-Marne. Ainsi circuler dans ces espaces ne serait pas moins sûr en 2002 que quinze ans auparavant, au contraire. Ce constat s'inscrit tout à fait dans la tendance générale observée au plan national. Une observation plus détaillée de la situation récente s'impose néanmoins.

7.2.3.2) La situation actuelle, décalage entre ressenti et réel.

Les BAAC comportent des informations plus sommaires sur les accidents, et sont, pour ce qui concerne les communes de notre étude, établis par la Gendarmerie nationale²²⁷. Ces fichiers reprennent les principales caractéristiques de l'accident relatives à sa localisation et son environnement de même que les conditions (météorologiques, temporelles...) de survenue. Par ailleurs ils renseignent également sur les véhicules et les usagers impliqués. C'est à travers ces documents que nous tenterons d'approcher ce qui pourrait s'apparenter à une certaine insécurité objective.

Cependant, notre travail n'étant pas fait dans un but intrinsèque d'exploitation statistique détaillée mais en vue de confronter ce qui s'apparente le plus à la réalité et les perceptions des usagers, nous n'avons utilisé que quelques unes des informations fournies et ce de façon assez simplifiée.

Le tableau ci-dessous reprend les quelques informations quantitatives contenues dans les BAAC.

Tableau 12 Synthèse quantitative sur cinq ans de l'accidentologie locale

De 1998 à 2002	YVELINES	SEINE-ET-MARNE
	Mareil-sur-Mauldre RD 191, 307, CV 1 Beynes RD 191 Crespières RD 307	Chenoise RD 12, 75, 231 Jouy-le-Châtel RD 231
Nombre d'accidents	31	32
Nombre de tués ²²⁸	2	12
Nombre de blessés graves	11	12
Nombre de blessés légers	34	45

Source. BAAC

²²⁷ Celle-ci s'occupe de recenser les accidents survenus hors agglomération, dans, ce qui dans le langage technique de l'équipement, est appelé la rase campagne mais aussi dans les agglomérations de moins de 7000 habitants.

²²⁸ Les critères employés sont ceux qui étaient en vigueur au moment du comptage des accidents, les tués sont ainsi les personnes décédées des suites directes d'un accident dans les six jours suivants sa survenue. Depuis dans le but d'harmoniser les pratiques entre les différents pays de l'Union Européenne, les services du Ministère de l'Équipement ont décidé d'imputer les tués à un accident de la route s'ils décèdent dans les trente jours qui le suivent.

L'intérêt n'est pas ici de se livrer à une analyse de la gravité des accidents survenus ou de tenter une quelconque comparaison entre les Yvelines et la Seine-et-Marne. Il s'agirait plutôt d'une présentation de chiffres bruts qui permet d'obtenir une idée générale et globale de la situation.

Cependant on peut constater que le nombre d'accidents est quasiment identique dans les deux groupes de communes. Ce qui diffère par contre de façon majeure est la gravité des dommages corporels engendrés par ces accidents. Il y a eu six fois plus de tués dans les communes de Seine-et-Marne et près d'un quart de blessés légers de plus que dans les communes des Yvelines. En ce qui concerne le nombre d'individus tués lors des accidents, il est inquiétant de constater que, sur les routes de Chenoise spécialement, 2001 a été marqué par une dégradation très nette des résultats. Cette année-là trois accidents ont engendré cinq décès, alors que le nombre des tués était en baisse constante depuis 1998 et qu'il n'y en eut aucun en 2002. Nous ne disposons pas d'informations suffisantes pour expliquer cet état de fait, mais rien n'interdit de penser, compte-tenu de la tendance générale relevée, que la situation de 2001 a plutôt été conjoncturelle et extraordinaire.

Afin d'affiner les constats opérés, il est possible de rapporter le nombre d'accidents aux données de trafic c'est-à-dire aux comptages effectués par les DDE.

Tableau 13 L'accidentologie locale en 2000 rapportée au trafic

2000	YVELINES RD 191 ²²⁹ Mareil-sur-Mauldre et Beynes	SEINE-ET-MARNE RD 231 Jouy-le-Châtel et Chenoise
Trafic moyen journalier annuel en véhicules/jour	4545	7740
Nombre d'accidents	4	5
Nombre de tués	1	2
Nombre de blessés graves	1	1
Nombre de blessés légers	6	4

Source DDE 77 et DDE 78

Une remarque d'importance s'impose avec évidence, si les accidents sont survenus en quantité comparable sur les deux routes départementales celles-ci ne supportaient pas le même niveau de trafic. Sur la RD 231 roulaient 40% de véhicules de plus que sur la RD 191. On peut donc en déduire que de façon relative et non absolue dans nos terrains d'étude, les routes départementales de Seine-et-Marne génèrent sensiblement la même quantité d'accidents que celles des Yvelines.

²²⁹ Notons qu'aucun accident n'est survenu sur la RD 307 dans les communes de Mareil-sur-Mauldre et Crespières en 2000 bien que le trafic y fût de 6626 véhicules/jour.

Lorsqu'on met en regard ces données et les impressions qui ressortent des discours des enquêtés, on ne peut que constater un grand décalage entre la réalité et le ressenti. Par exemple lorsqu'Amélie (C14) dit en parlant de la RD321 : « *en 2 ans, 2 ans et demi de vie ici, je crois que j'ai dû voir une dizaine, voire peut-être même une quinzaine d'accidents sur cette départementale* ». Il apparaît d'après les données de la DDE qu'il n'y a pas eu autant d'accidents relevés sur la portion de route dont elle parle pendant la période à laquelle elle fait allusion. Cette présentation corrigée des données dites "objectives" permet de constater l'écart important entre l'insécurité routière ressentie par les usagers et la réalité. Là où les usagers ont l'impression de se mettre chaque jour en situation de danger, il est notable de constater que l'occurrence de l'accident est somme toute, et fort heureusement, limitée.

Une autre méthode d'analyse de la sécurité routière consiste à localiser les accidents pour réaliser des cartes d'accidentologie et à mettre ensuite en rapport les cartes et d'autres données²³⁰. Ce type de travail (voir la carte accidentologie) est souvent réalisé par les services techniques²³¹ afin de présenter aux décideurs politiques notamment des documents leur permettant de développer une analyse des situations et de les aider à une prise de décision quant aux actions à engager. C'est par exemple ainsi que des "points noirs"²³² peuvent être révélés nécessitant un traitement particulier. D'après les cartes disponibles concernant les zones de notre étude tant dans le Mantois que dans la Brie provinoise, il apparaît qu'il n'existe aucun point noir sur les réseaux locaux.

Nous n'avons pas poussé plus avant ce type d'analyse car notre préoccupation n'est pas tant l'étude de l'accidentologie elle-même que la perception de la sécurité des déplacements et son incidence sur les comportements des automobilistes périurbains. Nous proposons simplement de voir dans la carte (fig.15) présentée page suivante un outil permettant de valider (ou non) les perceptions et les dires des usagers. Constatons rapidement que la lecture de cette carte révèle deux zones où les accidents se regroupent sur la D231, il s'agit du passage à travers la forêt au nord-est de Chenoise et de la ligne droite au sud-est du territoire représenté. Nous nous contenterons de souligner que ces constats corroborent les informations recueillies dans les entretiens, ainsi la localisation des passages dangereux est bien concordante. On ne peut malgré tout pas tirer beaucoup plus de

²³⁰ Par exemple des comptages de flux ou des caractéristiques techniques des voies (largeur, état du revêtement, profil en long du tronçon etc...)

²³¹ La carte présentée a été réalisée par un service du Conseil Général de Seine-et-Marne, mais les DDE et parfois la gendarmerie ou la police nationale le font aussi.

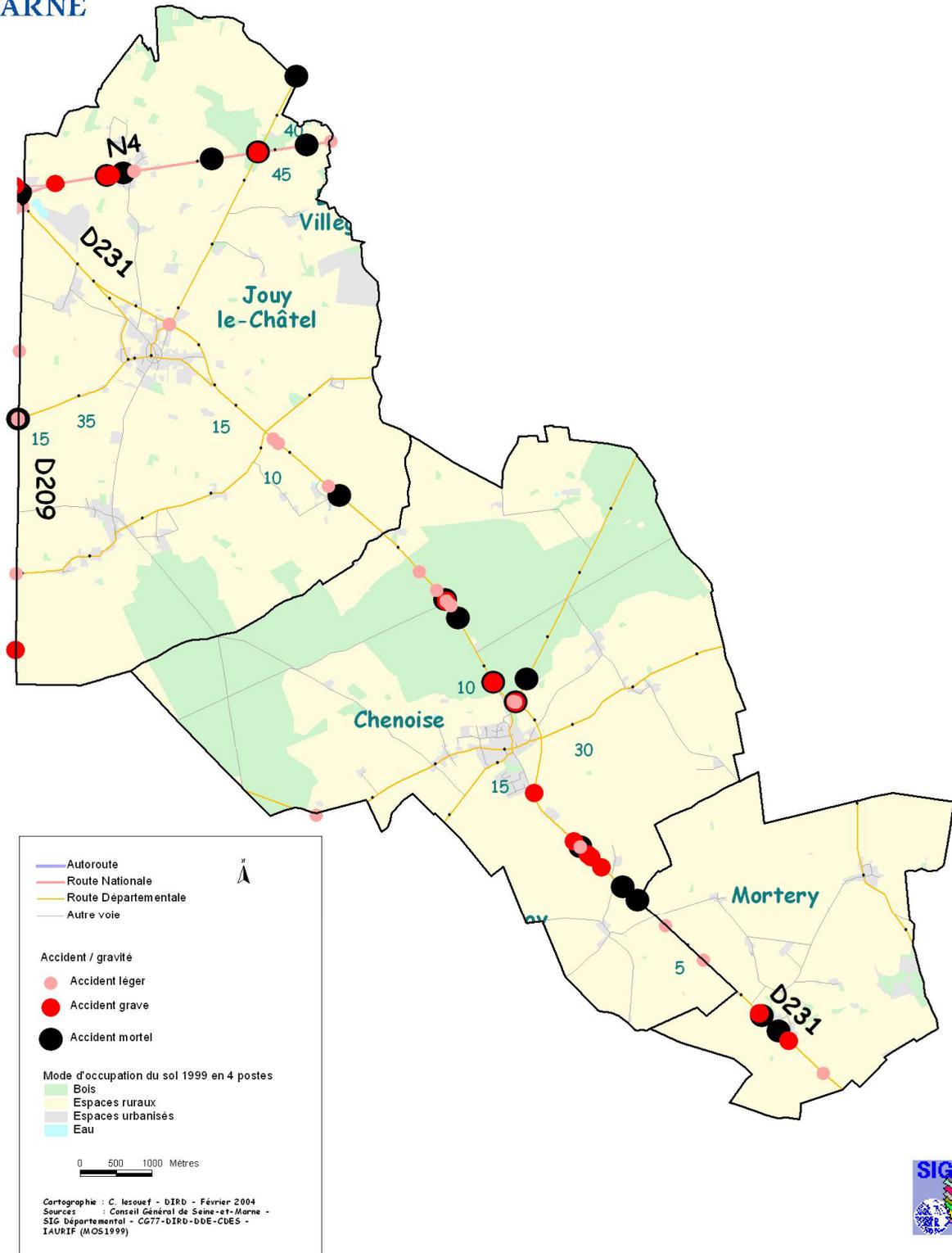
²³² L'acception courante et retenue par le ministère de l'équipement du « point noir » est : un tronçon de route où ont été enregistrés au moins dix accidents corporels (graves ou mortels) sur une période de cinq ans.

conclusion solide de cette confrontation entre la carte et les discours car ceux-ci sont trop dépendants de perceptions incomplètes et subjectives, notamment quant à la gravité des accidents, pour envisager une étude croisée de ces deux types de données.

Figure 15 Carte d'accidentologie cumulée de 1998 à 2002



Accidentologie sur les voies parcourant les communes
de Jouy-le-Châtel, Chenoise et Mortery



7.3) L'impact de la sécurité ressentie sur les pratiques de déplacement.

Il convient tout d'abord de signaler que quelque soit la représentation que les usagers ont de la sécurité de leurs déplacements, pas un n'a dit avoir renoncé à se déplacer à cause d'une sécurité jugée trop insuffisante ou d'un risque trop grand. Il est vrai que différer un déplacement contraint, tel celui pour se rendre sur son lieu de travail, oblige à un changement de stratégie parfois compliqué et qu'annuler ce type de déplacement est assez peu envisageable. Malgré tout, même pour des déplacements plus libres les usagers ne semblent pas renoncer. Par ailleurs, aucun n'a dit choisir de prendre un autre moyen de transport si la sécurité en voiture n'était plus jugée suffisante. Il semblerait qu'une fois effectué, le choix de se déplacer en automobile ne soit guère remis en question, avec une sorte de fatalisme beaucoup d'usagers²³³ acceptent leur sort.

Nonobstant, on peut affirmer que la perception du risque et la représentation de la sécurité qu'ont les usagers de la route peuvent avoir une certaine influence sur leurs comportements.

7.3.1) Une transformation des comportements de conduite.

Plusieurs enquêtés nous ont dit adopter une attitude particulière lors de la conduite sur certaines voies où ils jugeaient la sécurité moins bonne. Ils ont signalé qu'ils se méfiaient particulièrement de certains passages et que donc ils étaient « *particulièrement vigilants sur cette route* ». Cette vigilance se traduit par une accentuation des distances de sécurité avec le véhicule précédent ou bien par la renonciation au dépassement sur un tronçon particulier quand le conducteur sait que quelques kilomètres plus loin une meilleure configuration de la voirie lui permettra le dépassement voulu.

Une autre incidence tient au changement d'attitude envers la vitesse, écoutons Amélie (C14) qui, bien qu'installée depuis deux années dans la Brie, explique avoir changé de façon de faire sur la RD231 : « *avant je la prenais à 110, 120, maintenant je ne dépasse pas le 90* ». Cette modification n'est nullement due à une quelconque présence des forces de l'ordre contrôlant et sanctionnant car l'enquêtée dit ne jamais en avoir vu ni entendu parler sur cette voie. Ajoutons que cette

²³³ Lors d'un entretien en mai 2003, un habitant nous a dit envisager de déménager pour avoir moins de kilomètres à parcourir vers son lieu de travail. Il estimait devenu insupportable son temps de trajet de plus de deux heures par jour. Il apparaît que moins d'un an après cet entretien, la maison a été vendue, ses anciens propriétaires ayant déménagé. Cette situation si elle existe n'a été rencontrée qu'une seule fois parmi les cinquante entretiens réalisés, il s'agit donc là d'un comportement extrême et exceptionnel.

automobiliste n'a jamais eu d'accident sur cette route. Il s'agirait plutôt d'une pratique de régulation de comportements par la vitesse devant le risque perçu et surtout après avoir vu des accidents (comportement (2) sur le graphique 16).

Le fait d'avoir subi un accident peut aussi amener les conducteurs à changer leurs façons de faire. C'est ce qui ressort du témoignage de deux enquêtés. Le premier cas est celui de Geneviève (M19) : *« J'ai eu un accident d'ailleurs. Alors, (...) il n'y avait vraiment rien en face de moi. Donc, je double, parce que les gens roulaient. Alors, je double, il y a un type qui a fait un demi tour.... Sur une petite route. Alors, donc, j'ai pas pu l'éviter et, heureusement, j'ai juste une côte cassée et...La voiture était morte. (...) Ma médaille là était toute tordue. Et puis j'avais l'endroit de la ceinture qui m'avait marqué. Et puis, une côte de cassée, une côte en haut. Ah ben au départ, chaque fois que je passais à cet endroit-là, je ralentissais automatiquement. Bon, puis bon, après j'ai oublié, hein. Mais enfin, cette route est très dangereuse »*. Dans ce cas il faut comprendre que la modification de comportement n'a pas résisté au temps, les anciennes habitudes ont été reprises

Dans le second cas, par contre cette expérience a entraîné son auteur à modifier son itinéraire. Il s'agit donc d'un cas où le risque ressenti a eu une incidence sur la pratique spatiale mais en aucun cas sur la pratique modale de déplacement. *« Le Mesnil, ben oui j'ai eu un accident là qui m'a valu trois mois d'arrêt parce que c'est quand même un point remarquable. J'ai eu une fracture d'une vertèbre cervicale. Il y avait du verglas, sur une route secondaire d'ailleurs depuis j'ai modifié mon itinéraire, j'avais pas vu qu'on pouvait optimiser. Donc en fait je passais par là, le petit détour idiot, bon ça faisait un mois et demi qu'on était dans la région, du verglas, un virage un peu serré, j'ai continué tout droit dans le fossé, voilà. C'est sûr que c'est une route très secondaire, donc je m'attendais pas à ce qu'elle soit particulièrement confortable, ça me paraît normal, l'état qu'elle a me paraît normal, je veux dire j'en veux pas à la société de l'avoir mal équipée, c'est pas du tout ça. »* (Éric M3). Cette façon d'agir correspond au cas (3) figurant dans le graphique 16, celui-ci synthétisant l'activité de conduite automobile et la prise en compte du risque dans cette activité.

Ce type de réponse apporté par les usagers s'apprécie bien en termes de comportement, la logique étant que c'est par notre comportement rigoureux et éventuellement amélioré que la sécurité de nos déplacements s'en trouvera accrue et tendra vers une forme d'optimum comprise comme la minimisation du risque d'accident. Cette attitude concorde plutôt bien avec les présupposés sous-tendant les politiques récentes visant à l'amélioration de la sécurité routière. Heureux concours de circonstances ou résultats inédits d'une politique aboutissant à formater les actions individuelles ?

7.3.2) Des rigidités d'usage des réseaux.

Si une incidence sur les choix de cheminement a pu être repérée, ce résultat demeure assez singulier et ne doit pas être considéré comme trop généralisable ni illustratif d'une tendance affirmée, néanmoins il a été observé et il est donc intéressant de le relever. Cela ne concerne que deux cas très particuliers de personnes et de situations.

Le premier cas est celui d'une femme veuve et retraitée Jacqueline (C5), conductrice de voiturette sans permis. Celle-ci intègre la notion de sécurité et surtout son ressenti dans ses choix d'itinéraires. Elle préfère conduire sur une route départementale secondaire et ainsi éviter la circulation jugée plus délicate à cause de la cohabitation entre sa voiturette, les voitures ordinaires et surtout les camions. Son discours clairement affirmé permet de comprendre que son choix de cheminement est très directement influencé, voire déterminé, par le risque ressenti et par un certain niveau de sécurité recherché.

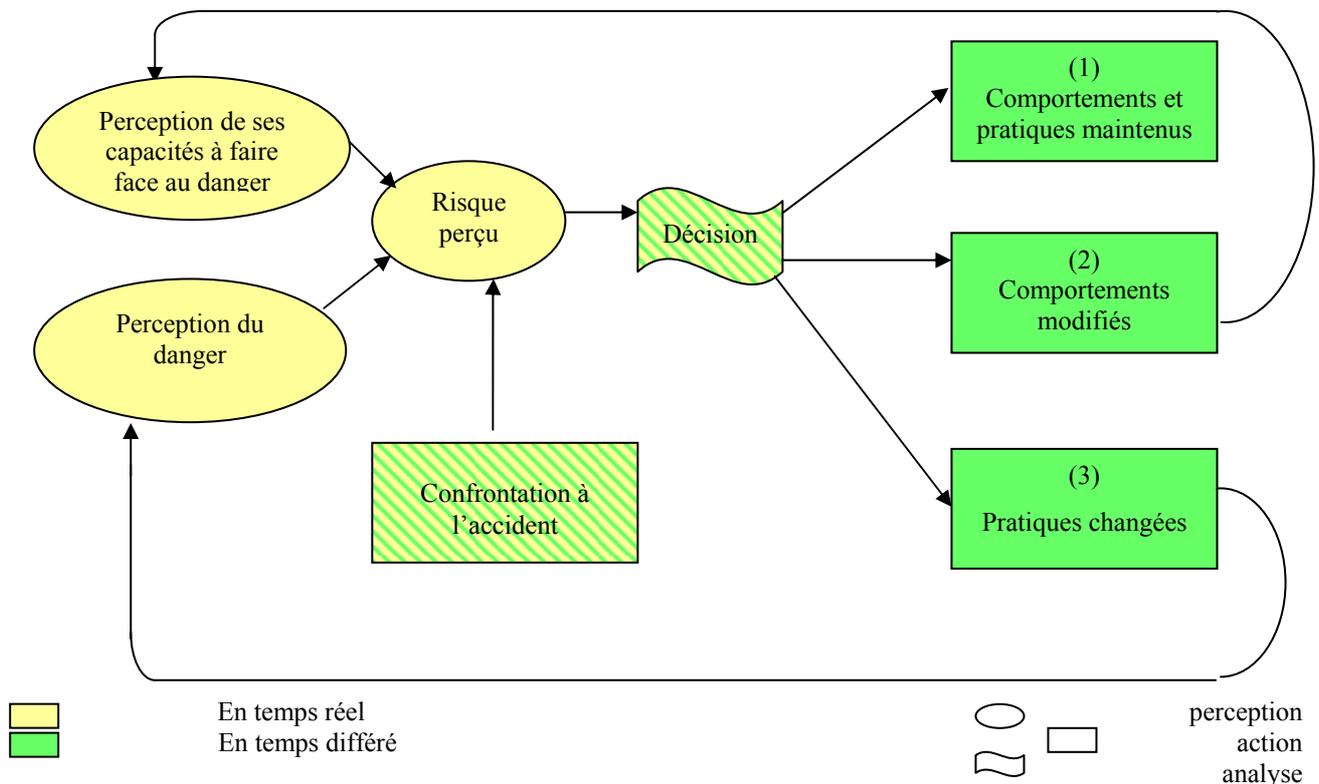
Le second cas concerne une jeune femme de 26 ans Nicole (C22) ayant accumulé deux accidents en six mois dont l'un a détruit totalement sa voiture. Elle affirme très nettement par peur des grands axes et par routine préférer circuler sur de petites routes. Elle admet tout à fait que pour se rendre sur son lieu de travail, elle emprunte un itinéraire particulier plus long en temps et en distance qu'un autre, celui qu'elle qualifie de normal et qu'elle pense être le plus couramment fréquenté. Cependant son choix repose sur une double crainte explicite : celle de circuler sur des routes inconnues ou tout au moins mal connues, et celle de se trouver confrontée à un trop grand risque dans ses déplacements du fait notamment de la quantité de véhicules avec lesquels elle devrait partager la route.

Le cas le plus fréquent demeure celui d'une non incidence sur les choix d'itinéraires et ce, que l'usager ait ou non subi un accident. L'un dira sans détour que la sécurité « *c'est pas un critère de choix de notre itinéraire* » (Laurent C13). Un autre qui pourtant a eu un accident précisera qu'il n'a pas voulu changer d'itinéraire. Il faut donc comprendre que dans ce cas le risque routier n'a pas d'influence sur les pratiques spatiales de déplacement. Voici la description que fait William (C16) de l'accident qu'il a eu et des conséquences qu'il en a tirées : « *j'ai eu un accident sur cette route-là mais que j'aurais pu l'avoir ailleurs. J'ai été percuté par une voiture dans un virage par là. C'est un virage, c'est un peu, c'est un truc, c'est un peu un coup bas. (...) C'est un point noir ici, il y a souvent des accidents dans ce secteur-là. Il y a deux virages qui s'enchaînent, trois même et on prend une descente, et ben il suffit que ça se passe mal. Là en l'occurrence une infirmière qui*

rentrait de son travail, s'est déportée parce qu'il y avait une mobylette, un machin, un truc, elle glisse, elle me rentre dedans, un an d'arrêt de travail. (...) Ah oui c'était quand même sérieux... Ah non c'était pas un accrochage non, c'était, j'étais pas mal quand même (...) moi je suis fataliste, moi. C'est arrivé une fois, ben oui, ça arrivera peut-être une autre mais, statistiquement ça devrait pas trop. Non, non, j'ai pas changé de route, rallonger pour plus passer là où... non. C'est la route la plus directe, hein, donc j'ai pas le choix, il faut passer là. Faut retourner, ben on y retourne et puis voilà ». D'après cette description on pourrait analyser ce comportement comme correspondant au cas (1) dans le graphique (fig.16) ci-dessous.

Il semblerait donc qu'il existe une certaine rigidité des pratiques de déplacement due par exemple à la force de la routine et aux coûts de transaction estimés trop élevés pour changer ses pratiques. Au vu des résultats des entretiens, il apparaît donc que la prise en compte du risque routier se traduira de trois façons différentes sur les comportements. Le graphique (fig.16) propose une modélisation simple de ces propositions.

Figure 16 Une modélisation synthétique de l'incidence du risque routier sur les déplacements



En fin de compte les points essentiels à retenir sont au nombre de trois. Tout d'abord, les choix d'itinéraires faits par les usagers périurbains de la route sont peu flexibles. Il semblerait que les parcours soient déterminés une fois pour toute et que des routines s'installent. Michael Flamm

(2003) a démontré ce phénomène quant au choix du mode de déplacement mais celui-ci est aussi valable pour le choix des itinéraires à emprunter. Lorsqu'il y a des modifications des itinéraires, ce qui est peu fréquent, celles-ci sont dues à l'apparition d'une nouvelle infrastructure ou à l'amélioration de l'existant. Ainsi ne semble-t-il pas que le facteur de risque soit influent dans les changements éventuels d'usage des réseaux routiers. Cependant, les rares cas où la prise en compte du risque routier influe sur les choix de cheminements sont plutôt repérés chez les femmes que chez les hommes ou encore chez les seniors qui, ayant un emploi du temps moins contraint, peuvent adapter leurs pratiques de mobilité plutôt que chez les actifs occupés.

On retiendra donc que le risque routier est plutôt imprécis chez les périurbains, par contre l'accident, lui, est bien présent à leurs esprits. La survenue de cet accident est bien évidemment redoutée, mais ne réoriente que très peu leurs cheminements. Cet aléa semble inhérent à l'activité de déplacement elle-même, il est accepté avec fatalité. On pourrait donc conclure que, au niveau de l'individu, le risque routier est relativement bien toléré car conçu comme personnel, découlant d'une activité volontairement et sciemment pratiquée, et vu comme plus ou moins inévitable.

Conclusion à la deuxième partie.

Après des considérations générales et parfois théoriques sur l'actualité du phénomène périurbain, l'objectif de cette deuxième partie était d'analyser finement la réalité de certains aspects liés à la mobilité de la vie périurbaine en Île-de-France dans des espaces éloignés du pôle urbain capital. En cela nous voulions comprendre comment les déplacements se décidaient et étaient pratiqués, s'ils étaient contraints ou influencés par certains facteurs spécifiques et plus particulièrement si leur sécurité était un point crucial pour les habitants périurbains. Nous avons voulu interroger l'appréhension perceptive des acteurs qui pratiquent la mobilité et qui éprouvent la sécurité.

De ces travaux il ressort quelques points principaux que nous reprendrons brièvement pour n'insister que sur ce qui est essentiel.

Tout le monde (scientifiques, politiques et praticiens de l'aménagement) s'accorde pour affirmer qu'en France, l'automobile est le mode de transport préféré, choisi et pratiqué par la majorité des habitants périurbains. Certes ; on ajoutera par contre que ce lien à l'automobile est tel que tout autre mode de transport est mentalement et presque *a priori* disqualifié, l'automobile est un "allant de soi". Lorsqu'on cherche à comprendre si d'autres modes de transport ou façons de se déplacer pourraient être envisageables, les enquêtés repoussent quasi systématiquement toute éventualité alternative.

Étant entendu que les déplacements se font en automobile, qu'est-ce les usagers de la route mettent en avant pour justifier ce choix ? Leur grande hantise est de perdre du temps, ce qui est somme toute partagé par de nombreux individus, qu'ils vivent dans ce type d'espace ou dans d'autres. Cependant compte tenu de l'importance des déplacements dans la vie des habitants périurbains, il apparaît que dans leurs réflexions pour élaborer des stratégies de déplacement ils privilégient la maîtrise de la durée de déplacement et moins la qualité des conditions dans lesquelles celui-ci se déroule. C'est-à-dire que l'incidence du risque routier sur les pratiques de déplacement est plutôt faible. Malgré tout, même si l'insécurité routière constitue une source d'inquiétude personnelle, la sécurité des déplacements n'est pas un critère fort de choix des itinéraires.

Ceci dit, cela ne signifie pas que les automobilistes périurbains se désintéressent de l'amélioration de la sécurité de leurs déplacements. Ils sont favorables à des transformations sur les infrastructures et ils acceptent les mesures nationales même coercitives visant à accroître la sécurité sur les routes. Cependant on peut affirmer que, pour l'essentiel d'entre eux, ce n'est pas parce que le niveau de

sécurité est bas sur les routes qu'ils empruntent qu'ils changeront d'itinéraire. Réciproquement, l'amélioration de la sécurité ne sera pas un critère déterminant pour les conduire à modifier leurs pratiques.

Le risque routier est donc accepté avec fatalisme et résignation, notamment parce qu'il est perçu comme inhérent à l'activité de déplacement qui elle-même est irréductible. Effectivement, dans les conditions actuelles du système urbain et du fait de leurs choix de vie, les habitants périurbains ne peuvent pas renoncer à leur mobilité, ils ne sont même pas prêts à la réduire. Dès lors le risque routier est intégré à leur schéma de déplacement.

Troisième partie :
Le périurbain : un espace qui fonctionne.

Chapitre 8

L'observation locale.

*La ville avec sa fumée et ses bruits de métiers,
nous suivait très loin dans les chemins.
Ô l'autre monde, l'habitation bénie par le ciel et les ombrages.
Arthur Rimbaud (1872-73), Ouvriers, Les illuminations.*

Après avoir expliqué la démarche ayant conduit à choisir les terrains d'étude et présenté à grands traits les communes retenues, nous nous proposons maintenant d'analyser de façon précise et détaillée comment ces lieux ont évolué depuis la mise en place du premier schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne²³⁴. Ce faisant notre objectif est de mieux comprendre si, voire comment, la sécurité actuelle des déplacements des habitants dans les zones périurbaines peut être liée aux transformations globales des espaces et non seulement aux comportements présents des usagers de la route.

La nature des développements qui vont suivre étant quelque peu différente de celle des chapitres précédents, il convient de s'attarder sur les sources et la méthodologie retenues pour aborder cette partie du travail.

Nous avons choisi d'étudier l'urbanisation et les changements subis par les réseaux routiers en certains lieux²³⁵ grâce aux archives communales. Il s'agit donc de documents publics que la collectivité locale a obligation de tenir et qui sont visés par l'autorité administrative supérieure, c'est pourquoi ils sont transmis à la sous-préfecture pour contrôle de légalité. Ces documents ne sont ainsi pas particulièrement destinés à fournir les informations que nous y avons recherché, de

²³⁴ Plus connu sous le nom de schéma Delouvrier datant de 1965.

²³⁵ Compte tenu de l'ampleur de la tâche il était impossible de dépouiller ces archives pour toutes les communes des terrains d'étude depuis 1965, c'est pourquoi ont été retenues deux communes en particulier, une dans chaque département, celles-ci n'avaient de prime abord aucune particularité les différenciant des autres communes du groupe. C'est également dans ces communes que les entretiens qui ont permis de recueillir des données originales présentées dans le chapitre 6 et utilisées dans la troisième partie, ont été passés.

fait ils se sont parfois révélés incomplets ou trop rapides sur les points que nous souhaitions étudier. De plus, l'intérêt et la qualité de leur contenu sont parfois aléatoires pour le chercheur mais moins pour l'administré qui y trouvera des décisions pratiques²³⁶ concernant la vie quotidienne. Leur grand avantage est cependant de fournir des informations sur une longue durée, ce qui offre un certain recul pour analyser les situations existantes et permet de reconstituer l'historique et les processus d'évolution des espaces en question.

Les registres des délibérations du Conseil municipal reprennent en partie les discussions intervenues lors des séances, mais mentionnent surtout les décisions prises lors de ces réunions. Ils sont donc distincts des registres des arrêtés municipaux plus lapidaires et administratifs que les communes ont également obligation de tenir, mais aussi de tout autre document préparatoire et/ou explicatif que chaque conseiller pourrait rédiger pour éclairer une question ou étayer une position lors d'un débat, lesquels documents seraient dans ce cas privés, et de conservation et communication plus qu'incertaines. En comparaison des registres des arrêtés, ceux des délibérations sont souvent plus informatifs, sur certains points plus précis et parfois anecdotiques, ce qui permet de mieux appréhender la réalité des débats et la vie de la commune, c'est pourquoi nous avons choisis ces documents.

Les délibérations des Conseils municipaux ont été étudiées depuis mars 1965 avec l'installation des nouvelles équipes issues des élections jusqu'à la fin de l'année 2002 à Mareil-sur-Mauldre (78) et la fin de 2003 à Chenoise (77), soit donc pendant une période assez longue de plus de trente ans qui nous a permis d'embrasser de façon extensive les changements intervenus.

De la masse des informations obtenues ont été extraits deux thèmes principaux qui seront présentés dans les deux premières sections de ce chapitre, en ce qui concerne l'accidentologie locale rien²³⁷ n'est dit dans ce type de registre, d'autres sources officielles également, mais d'origine et de nature différentes, ont donc été employées pour réfléchir à l'existence voire à l'évolution d'un éventuel risque routier périurbain.

²³⁶ Par exemple la tarification des repas de cantine pris par les enfants dans les écoles primaires, ou encore les autorisations de chasse et de piégeage.

²³⁷ Lorsqu'une remarque de ce type apparaît elle est plutôt liée à un fait marquant comme un accident spectaculaire survenu dans le territoire communal, mais en général cette thématique ne fait pas partie des préoccupations récurrentes des Conseils municipaux.

8.1) L'urbanisation des communes de Chenoise et Mareil-sur-Mauldre.

Comme cela a été affirmé précédemment²³⁸, les espaces périurbains ont le plus souvent un caractère mono-fonctionnel affirmé, à ce titre les communes de Mareil-sur-Mauldre et de Chenoise ne sont pas exceptionnelles, elles ont une vocation résidentielle très nette. C'est donc d'abord à l'évolution, à l'agrandissement des villages par la construction de maisons individuelles ou de logements collectifs le cas échéant, que nous allons nous intéresser.

La lecture des documents écrits, la comparaison des photographies aériennes et nos propres observations de terrain, tous les indicateurs permettent d'affirmer que c'est un type particulier d'urbanisation résidentielle qui a été le plus pratiqué c'est-à-dire les procédures collectives de constructions individuelles autrement appelées lotissement. Pour poser pratiquement et précisément ce qu'est un lotissement, nous renvoyons à la définition qu'en donne Gérard Bauer²³⁹ à savoir : « le résultat de l'urbanisation d'un terrain découpé en parcelles vendues puis construites indépendamment, une par une ».

Il apparaît que les constructions privées et purement individuelles sont très peu nombreuses dans ces villages, c'est pourquoi elles ne seront pas ici traitées en tant que telles. À l'opposé, mais dans le même ordre d'idée, les réalisations de logements collectifs demeurent également rares dans les communes étudiées, il n'en existe en fait qu'à Chenoise²⁴⁰. Relevant du statut de HLM, celles-ci ont été construites en une fois dès les premiers temps de notre étude (les années soixante-dix) dans un lotissement communal²⁴¹ de nature mixte car ainsi constitué de logements individuels privés et collectifs publics. Par contre, nous n'avons pu obtenir aucune information précise à leur sujet, la société gestionnaire des logements n'ayant pas daigné répondre à nos demandes. Il ne sera donc pas non plus question des constructions de ce genre puisqu'elles demeurent somme toute marginales à Chenoise et quasi inexistantes Mareil-sur-Mauldre.

²³⁸ Cf supra chapitre 1.

²³⁹ « vers des lotissements denses » in APUMP (2003)

²⁴⁰ En 1999 et sur 440 logements à Chenoise il y avait 55 logements HLM, mais seulement 1 sur 590 à Mareil-sur-Mauldre, Cf. fiche INSEE P-LOGA des communes en question. Par ailleurs rappelons que les dispositions de la loi SRU (article 55) qui obligent les communes à disposer d'un parc de logement social au moins égal à 20% de leurs résidences principales ne touchent pas les communes étudiées puisqu'elles ne remplissent pas les conditions particulières définies pour l'Île-de-France.

²⁴¹ Celui-ci sera étudié en détail dans la section 8.1.1.1).

Figure 17 Logements répartis en fonction de la période de construction dans le Provinois (77)

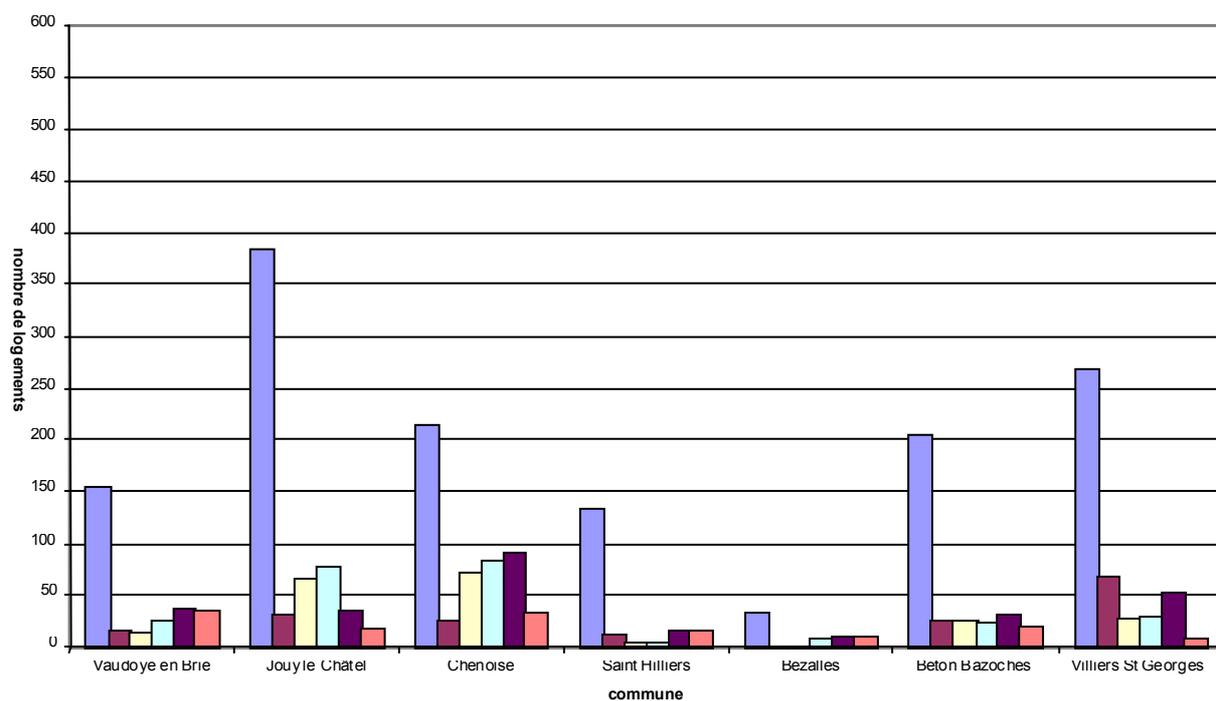
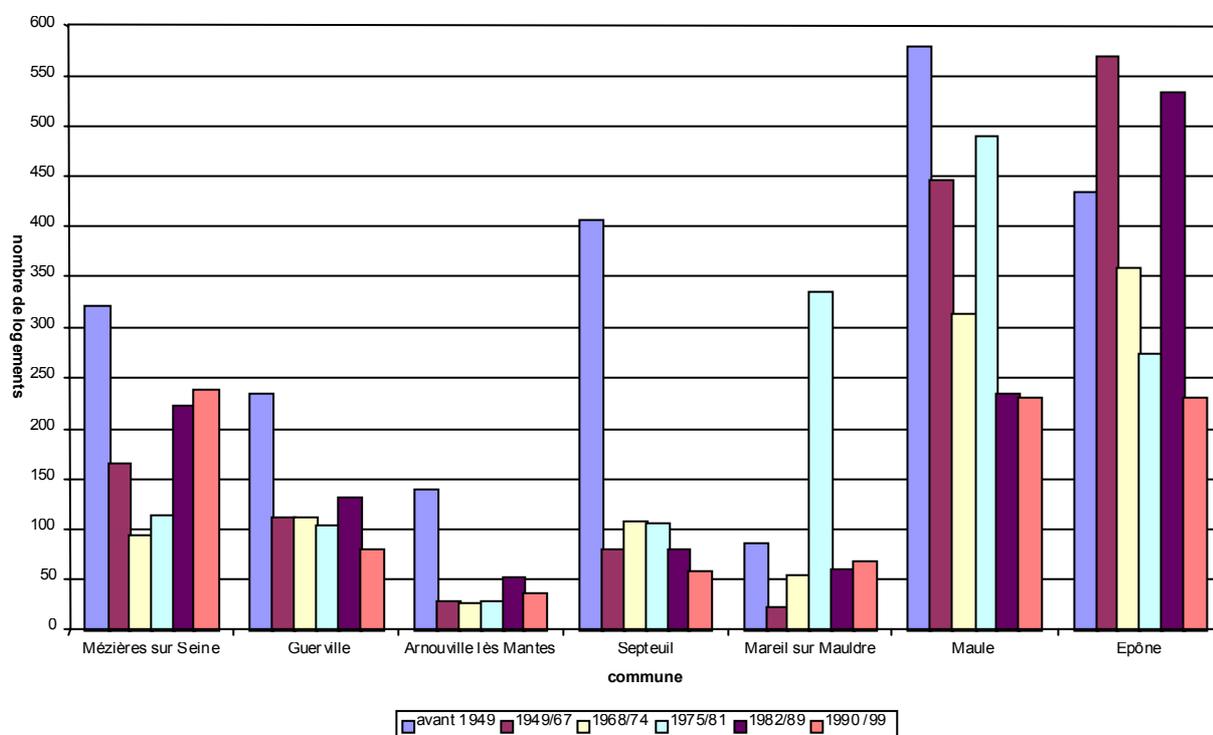


Figure 18 Logements répartis en fonction de la période de construction dans le Mantois (78)



Source : INSEE fiche LOG1

Les tableaux précédents (fig. 17 et 18) font apparaître les logements des communes en fonction de l'époque d'achèvement, ils ont été réalisés grâce aux données fournies par l'INSEE qui les a répartis en périodes chronologiques correspondant aux périodes intercensitaires, afin de faciliter la comparaison des graphiques les échelles sont identiques.

À la lecture de ces graphiques, la première remarque, par son évidence mais non par son intérêt, est qu'il y a au total et par tranche chronologique également, moins de logements construits dans le Provinois que dans le Mantois, ce qui concorde avec les niveaux de population dans chaque ensemble.

En second lieu et en faisant abstraction du bâti traditionnel ancien c'est-à-dire construit avant 1949, il semblerait que les logements aient été construits globalement plus tôt dans le Mantois où la période de plus intense construction²⁴² est celle de 1975 à 1981, alors que dans le Provinois celle-ci se situe entre 1982 et 1989.

8.1.1) La réalisation de lotissement.

Avant de présenter des photographies aériennes (figure 19) qui permettront de visualiser l'importance de la superficie couverte par les lotissements dans ces deux communes, quelques précisions sur les constructions résidentielles sont reprises dans le tableau suivant.

²⁴² Il faut comprendre en termes relatifs par rapport aux nombre total de logements. Par ailleurs les communes choisies pour l'observation détaillée se comportent exactement comme l'ensemble de leur groupe.

Tableau 14 Les constructions résidentielles à Chenoise (77) et Mareil-sur-Mauldre (78)

Décennies de construction	Nom du lotissement ou lieu-dit	Initiative	Nombre de constructions
2000	Le Puyat (77)	Privée	<30
1990	Le Champ des alouettes (77)	publique	<10
1990	Le Château d'eau (77)	publique	<20
1990	La Forêt (77)	Privée	<10
1990	Le Clos Bazin (78)	Privée	<20
1990	Les Ferrands (78)	Privée	<20
1980	Le Bois aux geais (77)	Privée	<10
1980	La Tuilerie (77)	Privée	<20
1980	Les Fauvettes (77)	Privée	<20
1980	Le Pain perdu-Est-(78)	Privée	<50
1980	Le Petit orme (78)	Privée	<20
1980	Le Clos Pasquier (78)	Privée	<20
1970	Le Parc (77)	publique	<100
1970	Chavoye-Ouest-(78)	Privée	>100

Légende : Grand lotissement, Petit lotissement, Maison de retraite

Sources : délibérations des Conseils municipaux, cadastre, photographies aériennes.

La lecture de ce tableau révèle plusieurs aspects dans la réalisation des lotissements principalement quant à leurs ampleur et origine, mais il apparaît aussi un point essentiel, jamais la construction résidentielle ne semble avoir marqué d'arrêt depuis qu'elle a été engagée dans les communes dès les années 1970, cela atteste bien que la périurbanisation est à l'œuvre et qu'elle ne se tarit pas encore.

Tout d'abord il semblerait que la taille évaluée en quantité de maisons construites et non en superficie aménagée (c'est-à-dire comprenant les bâtiments, jardins et voirie) aille en réduisant au fil du temps. En reprenant la typologie élaborée très tôt communément admise²⁴³ seule une opération de type "nouveau village" comprenant plusieurs centaines de pavillons, a été réalisée dans les années 1970 à Mareil-sur-Mauldre. Ensuite, les lotissements construits se réduisent pour, le plus souvent, s'en tenir à la réalisation d'une vingtaine de maisons. Par contre ces opérations se font plus nombreuses, sans doute parce que le pari économique engagé par l'aménageur est moindre et que les chances de succès, comprises comme la vente rapide de tous les lots, sont si ce n'est assurées, à tout le moins plus fortes. Enfin de telles réalisations sont plus rapides à mener à bien et

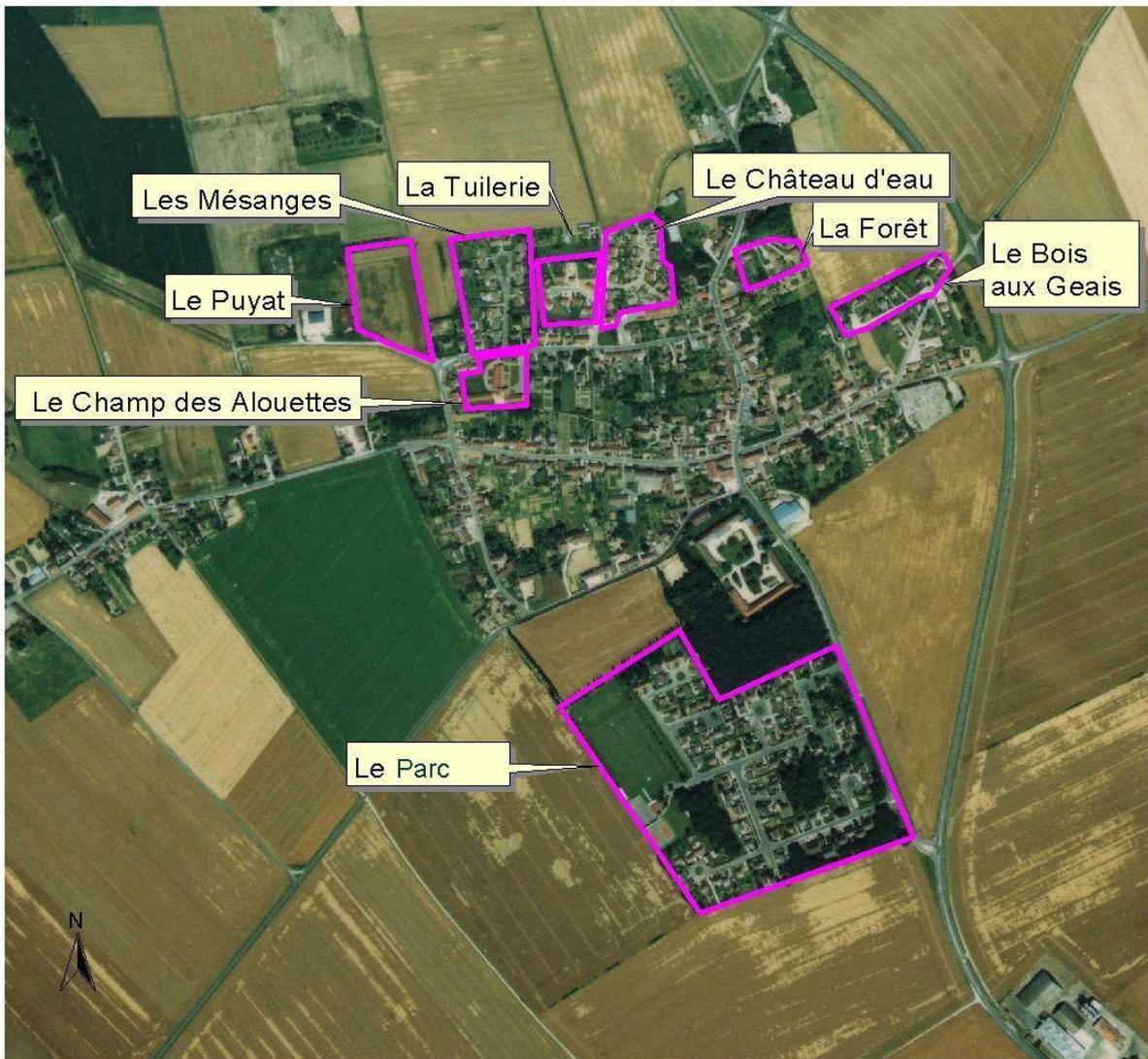
²⁴³ Voir Cavard Jean-Claude (1983) « Le mitage périurbain et les nouveaux villages », pp.39-48, in *Cahiers du CREPIF*, n°3.

de ce fait les opérateurs immobilisent moins longtemps leur fonds, ils prennent donc moins de risques et peuvent alors enchaîner plus vite les opérations.

Un dernier point d'ordre général concerne l'origine de la construction des lotissements, dans une très grande majorité des cas l'initiative est privée, elle découle de la rencontre et de l'accord entre un vendeur de terres (Kayser 1981) le plus souvent une ou des personne(s) physique(s), et un acteur de la production pavillonnaire²⁴⁴ à savoir une personne morale, un professionnel. Les cas de lotissements d'initiative publique construits sur des terrains appartenant à la collectivité locale et dénotant une certaine volonté de planification voire de maîtrise du développement urbain sont rares mais spécifiques, nous y reviendrons plus en détail.

²⁴⁴ Nous reprenons un vocabulaire qui a l'avantage d'être assez flou et englobant tant les aménageurs, les promoteurs que les constructeurs, celui-ci provient de l'ouvrage de M-C. Jaillet (1982) *Les pavillonneurs : la production de la maison individuelle dans la région toulousaine*, Éditions du CNRS, 312 p.

Figure 19 Les lotissements à Chenoise



0 100 200 Mètres

Source: IGN photographie aérienne

8.1.1.1) Le grand lotissement des années 1970.

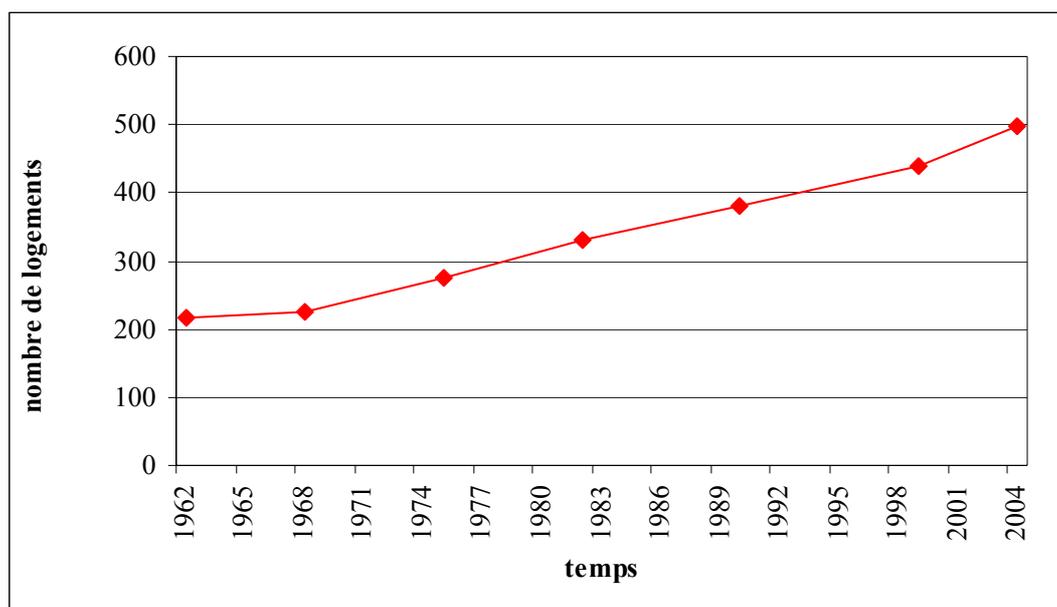
L'analyse de la réalisation de grands lotissements sera faite par l'étude de constructions réalisées à Chenoise, dans ce qu'il est convenu d'appeler le lieu-dit du parc du château. L'intérêt que présente cette procédure est multiple, il s'agit là d'une initiative publique ce qui est peu fréquent, les constructions réalisées sont variées, il y a six petits immeubles proposant des logements en collectif mais surtout une grande majorité de maisons individuelles, et il est notable de constater que la réalisation de ce lotissement a été engagée très tôt, dès 1965, par les autorités municipales.

L'alternative eût été de s'attacher aux constructions faites à Mareil-sur-Mauldre dont certaines s'apparentent aux réalisations de type "nouveau village". Cependant plusieurs difficultés sont apparues. Les registres des délibérations du Conseil municipal sont assez peu loquaces sur ces opérations, ils reportent dès janvier 1971 que la création d'une ZAC est décidée, puis précisent²⁴⁵ que celle-ci devant comprendre une implantation de 400 logements et d'un centre commercial de 1800 m² « il convient de passer à la phase de réalisation » confiée à une société civile immobilière dénommée du parc de Mareil 2. Du fait du peu d'informations disponibles par le canal des délibérations du CM et de l'origine privée des lotissements, il eût fallu consulter les aménageurs-lotisseurs pour obtenir l'accès à leurs archives. Une fois les opérateurs identifiés et localisés cette démarche a été tentée auprès de l'un d'entre eux qui, contacté, n'a pas donné suite à nos demandes. En ce qui concerne les deux autres, il apparaît qu'ils ont déposé leur bilan fin 1979 puis que leur faillite a été prononcée par le tribunal de commerce de Paris fin octobre 1988. Ainsi, n'a-t-il pas été possible d'accéder aux documents privés. Par ailleurs, l'accès à des documents administratifs obligatoires (permis de lotir et/ou permis de construire) n'a pas été possible car leur état de conservation à la mairie était tel qu'il ne permettait pas leur consultation.

C'est donc le cas de Chenoise qui sera étudié plus précisément.

²⁴⁵ Délibération du CM du 19 octobre 1971

Figure 20 L'augmentation du nombre des résidences principales à Chenoise



Source : INSEE

Sur le graphique (fig.20) précédent, il est visible que la période de plus forte augmentation du nombre des résidences principales se situe entre 1968 et 1982 puis qu'une reprise est également sensible entre 1999 et 2004. Les chiffres exacts attestent que de 1968 à 1982 le nombre de logements en résidence principale s'est accru de près de 50%, et même si tous ces logements ne sont pas obligatoirement des constructions neuves, car des logements peuvent changer de nature pour de résidence secondaire devenir principale, il n'en demeure pas moins que la physionomie générale de la commune s'est complètement transformée et que ce changement relève bien du phénomène de périurbanisation.

Un des intérêts de retracer de façon détaillée les étapes principales du développement de la commune est de prendre conscience que les rythmes d'une transformation en profondeur d'un lieu et les temporalités humaines ne concordent pas. Tout se déroule comme si l'espace opposait une forme de résistance passive à l'action volontariste parfois perturbatrice des hommes. En fait, les conséquences des actions d'urbanisation engagées par une génération d'individus sont souvent appropriées par la génération suivante.

Dès le 29 avril 1965, le maire de Chenoise, à l'époque Jean-Marie Robitaille, informe le Conseil municipal de la nécessité de trouver à acquérir un terrain suffisamment grand, de l'ordre de 15 hectares, pour permettre la réalisation d'un projet mixte résidentiel, sportif et économique, car le Conseil municipal envisage de développer voire de dynamiser et moderniser le territoire communal.

L'impulsion vient donc d'un groupe d'hommes désireux de suivre la marche des temps et de faire évoluer la commune.

Sans que cela soit explicitement précisé, il apparaît que la collectivité locale souhaitait diriger l'opération et opérer pour son compte mais, ne possédant pas de terrain en propre, il lui fallait acheter le foncier. Après des repérages, la décision fut prise d'acquérir un terrain auprès de propriétaires privés, de préférence sans utiliser la procédure d'expropriation qui aurait engendré des délais et coûts supplémentaires. Une fois l'accord trouvé avec les deux propriétaires privés et la promesse de vente signée le 10 octobre 1965, la commune a immédiatement engagé auprès du Préfet une procédure de demande une déclaration d'utilité publique pour la réalisation de ce projet. Cependant le principal problème portait sur le financement, la commune ne disposait en effet pas de fonds propres suffisants pour l'achat, ainsi deux emprunts furent-ils immédiatement contractés l'un traditionnel auprès de la Caisse des dépôts et consignations, l'autre de plus court terme auprès du Crédit agricole de la Brie.

Il est à noter que l'ensemble des travaux afférant à la construction de ce lotissement a été financé par divers emprunts, mais que ceux-ci ne semblent pas avoir trop malmené les finances communales puisqu'il n'est jamais fait mention de procédure de réaménagement de la dette par exemple, ni de risque de mise sous tutelle des finances publiques communales. L'important à retenir est qu'une commune rurale de moins de 700 habitants au milieu des années 1960 n'hésita pas à engager un pari sur l'avenir et à s'endetter pour financer sa modernisation moins portée par un développement économique local que par une certaine forme d'urbanisation volontariste.

Nonobstant ses prétentions, le Conseil municipal, conscient qu'il ne pouvait réaliser seul l'opération, a cherché un partenaire et porté son choix sur la Solidarité ouvrière S.A. afin de s'adosser à un promoteur et de construire ainsi « soixante-dix logements dont vingt HLM »²⁴⁶. Il est notable de constater que dès le départ le projet a intégré un aspect social, toutes les constructions à venir n'étant pas dévolues à la propriété individuelle, des logements locatifs aidés étaient prévus, ceux-ci ont d'ailleurs été construits.²⁴⁷

²⁴⁶ Délibération du CM du 18 février 1966.

²⁴⁷ D'après des données collectées au 31/12/99 par l'AORIF, association des organismes d'HLM d'Île-de-France, il existe actuellement soixante-trois logements sociaux gérés par la SISM à Chenoise
Cf. www.aorif.org/aorifpub.nsf/public_page1.html?OpenPage consulté le 20/02/04.

Après la réalisation de divers aménagements par la commune, dont la viabilisation c'est-à-dire l'amenée des principaux réseaux²⁴⁸ et le goudronnage des chaussées agrémentées de trottoirs (ce qui pour un village ancien n'en possédant pas ailleurs dénote une volonté de se rapprocher d'une image urbaine plus que rurale) le 10 mars 1970 le Conseil municipal décida la mise en vente d'une première tranche de neuf lots de terrain à bâtir. L'achat du premier de ces lots fut immédiatement enregistré lors de cette séance. Il a donc fallu près de cinq ans pour que de projet le lotissement municipal commence à se réaliser concrètement.

Si le Conseil Municipal a pu se montrer aventureux pour lancer une telle opération, il n'en a pas moins été prudent, car ce n'est qu'après avoir connu un succès de commercialisation qu'il décida en mai 1970 la poursuite du programme avec la mise en route d'une deuxième puis d'une troisième tranche d'aménagement de terrains dans ce qui était devenu le lotissement du Parc. Enfin une quatrième et dernière tranche a été achevée fin 1986. La réalisation de l'aménagement de ce lotissement communal aura donc duré près de trente ans, non sans aléas, mais avec un certain succès cependant.

Hormis l'aspect social déjà mentionné, un autre point est à relever, le Conseil municipal a émis le souhait qu'une partie de la deuxième tranche de ce programme soit « destiné[e] particulièrement aux personnes âgées et aux cadres de l'industrie voisine ou aux membres du corps enseignant de la région »²⁴⁹. Ce souhait a été renforcé dix ans²⁵⁰ plus tard lorsque le maire Maurice Moreau²⁵¹ fit savoir que la Caisse des dépôts et consignations envisageait la construction de « seize logements en accession à la propriété ». Le Conseil municipal fut d'accord sur ce projet mais il rappela qu'il désirait cette fois que celui-ci soit « en priorité tourné vers les habitants de la commune ».

Faut-il comprendre que les autorités municipales souhaitaient encourager deux phénomènes différents voire opposés mais l'un et l'autre concourant à stabiliser le village voire à assurer une augmentation démographique ? Il s'agissait d'une part de retenir les populations vieillissantes, de les maintenir dans la commune, et d'autre part d'attirer des populations d'un autre genre que celui traditionnel des agriculteurs briards, c'est-à-dire de faciliter la venue des classes moyennes. Ces suppositions sont validées et explicitement confirmées par les dires du Conseil municipal lors de sa séance du 4 mai 1971 lorsque deux propriétaires privés souhaitant construire un petit lotissement

²⁴⁸ Adduction d'eau, collecte des eaux usées et électricité y compris pour l'éclairage public.

²⁴⁹ Délibération du CM du 8 mai 1970.

²⁵⁰ Délibération du CM du 16 décembre 1981.

²⁵¹ Dont la longévité électorale est à relever puisqu'il a présidé le Conseil Municipal pendant 18 ans (soit 3 mandats). Il s'est trouvé de fait être aux commandes de la commune pendant toute la réalisation du projet de lotissement.

ont présenté un projet de réalisation de « sept maisons ouvrières » nécessitant l'extension du périmètre d'agglomération²⁵² de la commune. Les instances communales ont alors émis un « avis très favorable » à ces demandes dans la mesure où celles-ci précisait que le projet présenté « fixe sur la commune des habitants qui s'en iraient ailleurs consommer et acheter [et qu'] au plan social ces maisons ouvrières seront plus confortables que les demeures délabrées où logent actuellement ces ouvriers ». Force est de constater que certains objectifs municipaux tels la modernisation et l'amélioration de l'habitat et, en découlant, l'appréciation de l'image de marque de la commune, ont pu rencontrer des intérêts privés, puisqu'il est plus que plausible que les frères propriétaires de ces terres agricoles recyclées en terrains urbanisables et urbanisés ont dû réaliser une certaine plus-value lors de l'opération. Cependant, notons que ces hommes sont restés fidèles à la commune puisqu'ils ont l'un et l'autre acheté en 1974 des parcelles constructibles dans le lotissement du Parc. Par ailleurs, il faut relever que le vocabulaire employé dans toutes les délibérations citées, laisse entendre que le Conseil municipal préférait un apport de population locale et non pas la venue de nouveaux arrivants extérieurs au territoire.

Les ventes de terrains étant faites directement par la mairie, dans la plupart des cas il nous a été possible de connaître les nom et origine des acheteurs, pendant les années soixante-dix cinquante lots de terrains à bâtir ont ainsi été vendus à quarante-huit acquéreurs, les détails manquent pour quatre acquéreurs mais parmi tous les autres, dix-huit étaient déjà domiciliés à Chenoise, sept provenaient de Provins, neuf de Seine-et-Marne, cinq de Seine-Saint-Denis, quatre du Val-de-Marne et un de Paris. Plus de la moitié des acquéreurs venaient de Chenoise même ou d'un rayon de 10 Km autour du village. Ces résultats corroborent la volonté qui était affirmée par le Conseil municipal, la majorité des arrivants était de provenance locale. Des résultats du même ordre sont obtenus pour les ventes de terrains à bâtir effectuées de 1981 à 1986, date d'achèvement de la deuxième tranche et de l'essentiel des opérations, vingt-et-un des trente-deux nouveaux lots ont été acquis par des habitants de Chenoise ou venant de deux communes limitrophes.

Il convient donc de retenir trois aspects majeurs et un plus accessoire de cette opération de lotissement municipal.

Le premier constat est celui de la durée relativement longue pendant laquelle l'opération s'est effectuée : de la présentation d'un projet de lotissement devant le Conseil municipal à la réalisation des derniers pavillons il se sera écoulé plus de trente ans. Cependant, il s'agit bien là de la même

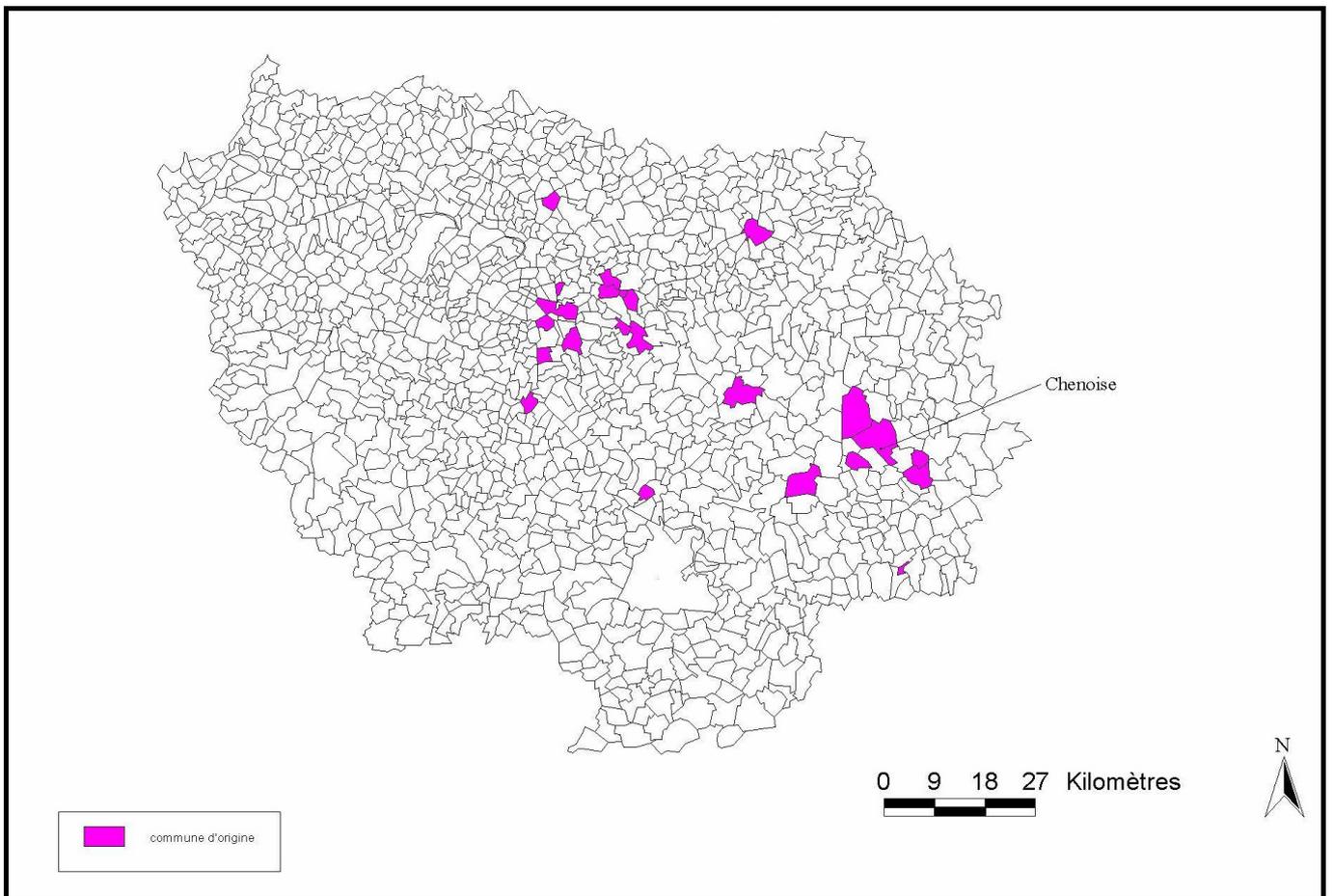
²⁵² En l'absence de POS mis en élaboration en septembre 1984 et approuvé le 25 juin 1986, le Règlement National d'Urbanisme s'appliquait.

opération et non d'ajout de réalisations les unes aux autres notamment puisque les acteurs en présence sont toujours les mêmes, savoir la puissance publique municipale et le bailleur social Solidarité ouvrière devenue Solidarité immobilière de Seine-et-Marne. Il est plausible et raisonnable d'avancer que si cette opération a pris autant de temps cela est dû à une certaine prudence des acteurs et paradoxalement à un réel succès de l'opération. En effet et selon toutes probabilités, les acteurs avaient prévu un projet évolutif en fonction de la réussite ou de l'échec à placer les produits proposés, ainsi les dernières tranches n'auraient-elles pas été réalisées si les premières n'avaient pas trouvé preneurs. C'est donc bien la réussite de la vente des premiers terrains à bâtir qui a pu conforter les autorités municipales dans leurs plans et les encourager à poursuivre.

La deuxième remarque est liée à la provenance des acheteurs de terrains dont l'origine est majoritairement locale, ce qui est assez lisible sur la carte ci-jointe²⁵³ (fig.21).

²⁵³ Attention : cette carte propose une visualisation des communes d'origine des acquéreurs, mais elle ne fait aucunement apparaître une quelconque pondération, elle ne permet donc pas de savoir quelle est la commune qui a fourni le plus d'acquéreurs.

Figure 21 La provenance des habitants du lotissement du Parc à Chenoise



Les nouveaux propriétaires étaient donc pour certains déjà habitants de la commune, pour beaucoup d'autres issus du même secteur de la Brie, cette proximité des origines géographiques a peut-être facilité l'insertion dans la commune, dans la mesure où les nouveaux arrivants n'étaient pas perçus comme des "parisiens".²⁵⁴ Ainsi, si les constructions dans la commune se sont multipliées, introduisant dès lors un changement visuel dans l'aspect de celle-ci, ces constructions n'ont pas exclusivement servi de support à une forte croissance migratoire. Elles ont cependant directement concouru à la croissance démographique puisque, de 1971 à 1986, vingt-sept des couples ou familles sur les soixante-six acquéreurs provenaient de communes distantes de plus de 20 Km de Chenoise. Elles y ont, de plus, indirectement concouru en permettant la fixation sur place de

²⁵⁴ Cette remarque triviale provient d'un entretien réalisé auprès d'un couple venu d'Aubervilliers et installé depuis 14 ans à Chenoise qui dit avoir ouvertement été qualifié de « parisien » donc incidemment et implicitement d'« étranger ».

populations qui auraient pu fuir et en libérant des logements anciens qui ont pu être repris²⁵⁵ par des nouveaux arrivants et rénovés ensuite.

Un troisième point à relever est celui de la réalisation de logement collectif et locatif social. Dès le début de l'opération cet aspect était mis en avant par le Conseil municipal, et les réalisations ont été faites, ainsi en 1999²⁵⁶ 10% des logements de la commune se trouvaient être des immeubles collectifs et 12,5% de tous les logements situés dans la commune étaient de statut HLM.

Quant au dernier aspect des réalisations de ce lotissement municipal, il faut ajouter que la superficie moyenne des parcelles était de 630 m² ce qui est somme toute assez limité en comparaison de situations rencontrées en d'autres lieux²⁵⁷ où le POS pouvait conditionner la constructibilité des parcelles individuelles à une superficie minimale plus de deux fois supérieure.

8.1.1.2) Les multiples lotissements d'ampleur réduite des années 1990 et 2000.

Avant de s'attacher à la dernière opération en date d'aménagement de terrains à bâtir, il n'est pas inutile de rappeler que des procédures que le Conseil municipal nomme lotissement ont continuellement et régulièrement eu lieu à Chenoise. Bien que ces dernières n'aient certes jamais atteint l'ampleur du lotissement du Parc, elles n'en témoignent pas moins d'une relative vivacité dans le développement de la commune. De 1982 à 1990, les délibérations du Conseil municipal mentionnent, à des titres divers, cinq lotissements. Nous sommes très peu renseignés sur ces opérations, si ce n'est qu'un acteur d'envergure nationale la société Maison Phénix²⁵⁸ a réalisé une opération au début des années 1980 en étant, semble-t-il, aménageur de terrain et constructeur d'une quinzaine de maisons.

Hormis les constructions résidentielles individuelles il faut aussi remarquer que Chenoise abrite un établissement d'accueil pour personnes âgées nommé « Le champ des alouettes » qui a été réalisé dans les années 1990 et concourt également à la transformation, à l'urbanisation de la commune. Ce

²⁵⁵ Nous n'avons pas de données sur l'éventuelle destruction de logements mais nous avons rencontré des enquêtés ayant repris des bâtiments anciens et les ayant restaurés au prix parfois de travaux lourds.

²⁵⁶ D'après le recensement de 1999 fait par l'INSEE, des détails plus précis sont extraits de la fiche P_LOGB pour la nature des logements et P_LOGA pour le statut des logements.

²⁵⁷ Par exemple à Mareil-sur-Mauldre où l'article 2NA.5 du POS, en vigueur en 2004, stipule que « les lots privatifs devront pour être constructibles avoir une superficie moyenne supérieure ou égale à 1500m² ».

²⁵⁸ Créée en 1946, intégrée à la Générale des Eaux en 1979, après un court passage par le groupe Vivendi, Maison Phénix dont la société mère est l'entreprise MI SA s'est autonomisée en 1999, et se présente actuellement comme un grand constructeur national de maisons individuelles.

foyer de statut public est somme toute restreint puisqu'il n'est habilité que pour recevoir vingt-deux personnes n'ayant pas besoin d'assistance médicale.

La première mention du lotissement du Puyat²⁵⁹ est faite par Jean-Claude Lauret, maire de Chenoise depuis les élections de 2001, le 7 juin 2002. Des documents provisoires sont présentés au Conseil municipal, mais ce projet semble déjà bien avancé quant à son étude, il ne s'agit déjà plus de lignes directrices mais de bien d'un programme quasiment finalisé qui d'ailleurs est autorisé par le Conseil municipal.

La procédure de réalisation de ce lotissement a été la suivante : l'aménageur Soprimmo a d'abord bénéficié d'un arrêté municipal l'autorisant à lotir en date du 25 septembre 2002, puis d'un autre le 11 mars 2003 autorisant la vente par anticipation des parcelles et a enfin bénéficié d'un permis de lotir daté du 25 juin 2003. Le premier permis de construire individuel déposé pour une maison réalisée sur une parcelle de ce lotissement est daté du 14 mars 2003, ensuite les premiers propriétaires à avoir emménagé sont arrivés au début du mois de janvier 2004.

Si ce lotissement est bien accepté par le Conseil municipal, il convient de remarquer que ce dernier n'est pas un acteur actif de l'opération. Il apparaît que les promoteurs, tels qu'ils sont nommés par le Conseil municipal, semblent avoir traité directement avec trois propriétaires privés. De plus, le permis de lotir a été instruit par les services de la subdivision de la DDE à Provins et non par des services municipaux pour la simple raison que Chenoise n'en possède pas. Malgré tout, il est permis de penser que si la réalisation de ce lotissement du Puyat a pu être si rapide, c'est bien parce que la puissance municipale²⁶⁰ y trouvait un certain intérêt et que les documents d'urbanisme étaient déjà prêts à accueillir de telles opérations.

Grâce au dépôt des permis de construire consultés à la mairie de nombreux renseignements ont pu être obtenus, ce qui nous permet de connaître un peu plus précisément les acquéreurs et les terrains acquis.

À la fin de l'été 2003, sur le total de vingt-deux lots de terrains à bâtir disponibles à la vente, tous étaient acquis, de même un permis de construire avait été déposé et accordé pour chacun des lots

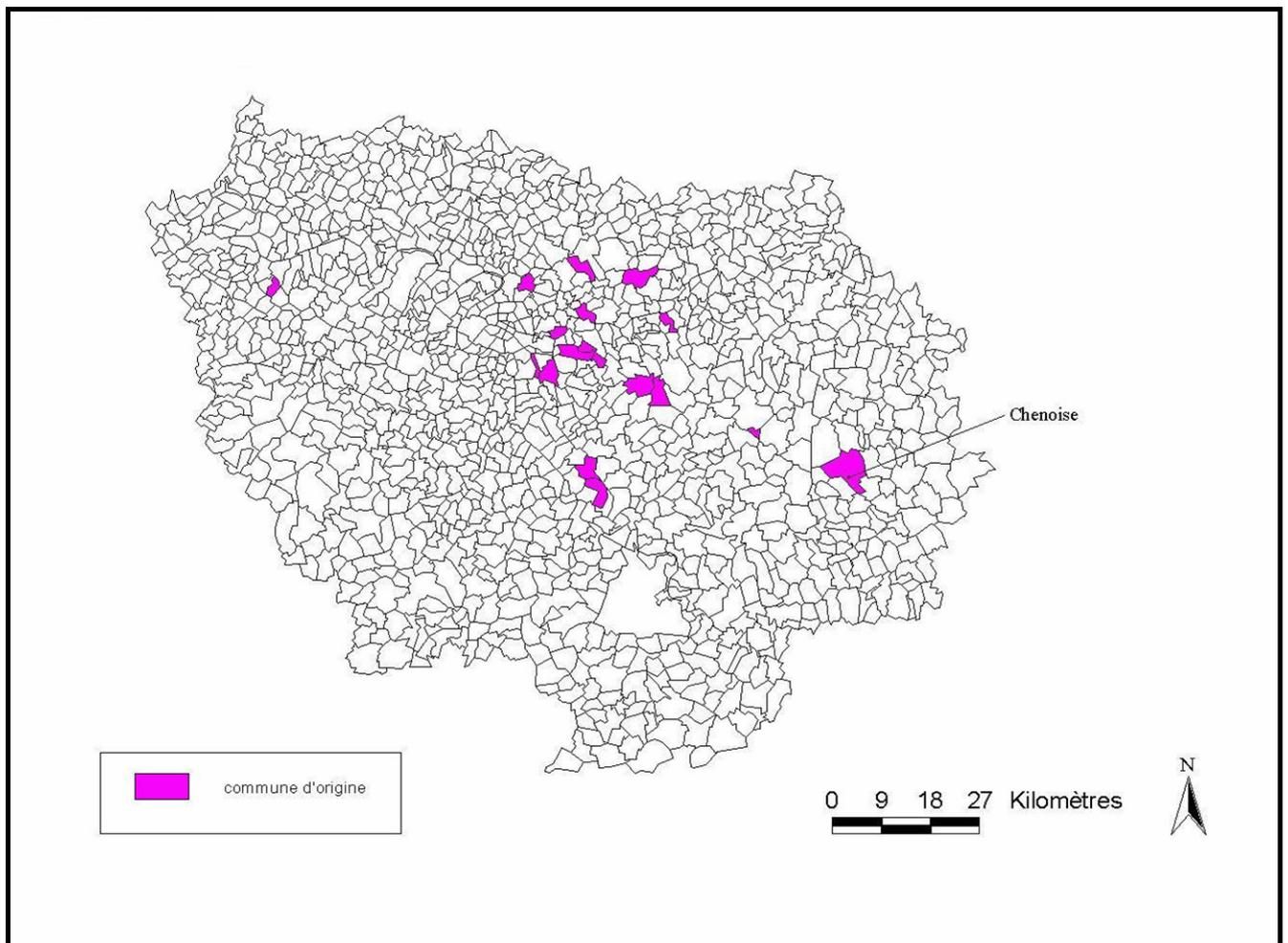
²⁵⁹ Voir plan masse en annexe 2.

²⁶⁰ Certains habitants rencontrés lors des entretiens ont même affirmé que les intérêts n'étaient pas que publics, dans la mesure où l'un des vendeurs du terrain se trouvait avoir eu partie liée au Conseil municipal. Quels que soient les fondements de ces remarques (jalousie, rivalité, hostilité...) il apparaît pourtant qu'aucun recours devant le tribunal administratif visant à l'annulation de l'opération n'a été déposé, l'opération ayant somme toute été acceptée par la population parfois résignée à voir le village s'agrandir.

sauf un, mais celui-ci, suite à la dédite des acheteurs initiaux et à la reprise par de nouveaux acquéreurs, a été accordé en mars 2004.

La carte ci-dessous permet de constater que les domiciles antérieurs des futurs habitants du lotissement étaient plutôt éloignés de Chenoise, seuls neuf d'entre eux résidaient déjà en Seine-et-Marne dont un seul à Chenoise même, quant au couple d'acquéreurs les plus lointains, ils provenaient d'une commune du Val-d'Oise distante de plus de 110 Km à vol d'oiseau.

Figure 22 La provenance des habitants du lotissement du Puyat à Chenoise



La moyenne d'âge²⁶¹ des nouveaux propriétaires est de près de 33 ans, le plus jeune ayant 24 ans et le plus âgé 51 au moment du dépôt du permis de construire. La superficie moyenne des terrains est de 660 m² soit assez comparable avec celles des parcelles du lotissement du Parc, cependant les parcelles sont plus homogènes tant dans leur superficie que par leur forme géométrique. Sur une surface totale de dix-neuf hectares et demi, quatorze hectares et demi ont été achetés par les habitants, la voirie et les espaces publics ne représentent donc qu'environ un cinquième des surfaces initiales du terrain loti. La superficie habitable moyenne des maisons construites est de 121 m² ce qui, selon les appréciations habituelles, demeure limité.

Rappelons enfin qu'en 1999, certes avant la réalisation du lotissement du Puyat, l'espace urbain construit de Chenoise ne s'étendait que sur 2% du territoire communal²⁶² ce qui laissait et laisse encore des vastes superficies disponibles pour des constructions éventuelles.

Un autre exemple assez comparable d'une procédure d'aménagement ayant abouti à la construction de maisons individuelles, et donc à l'extension de la superficie bâtie d'un village, peut être observé à travers la réalisation du Clos Bazin²⁶³ à Mareil-sur-Mauldre. Parmi les nombreux aménagements réalisés dans la commune, celui-ci a l'avantage d'être le plus récent et assez bien étudiable car nous avons pu accéder à plusieurs sources d'informations le concernant. D'une part nous avons eu des contacts avec l'aménageur²⁶⁴ qui nous a présenté de nombreux documents permettant d'obtenir des informations précises sur l'ensemble de la procédure et, d'autre part, il a été possible de consulter les permis de construire déposés et encore conservés à la mairie de Mareil-sur-Mauldre. Ainsi, bien que cette opération immobilière ait été totalement privée, il a été possible d'accéder à des renseignements variés et, somme toute, assez complets y afférant. Seules ont manqué les informations les plus en amont de la réalisation du projet, à savoir les discussions entre l'aménageur et les vendeurs du terrain²⁶⁵.

²⁶¹ Les dates de naissances sont connues car figurant dans les promesses de vente entre le promoteur Soprimmo et l'acquéreur final, ce document figurait dans le dossier de demande de permis de construire. L'âge moyen a été calculé à partir des années de naissance de trente-quatre personnes sur le total de quarante acquéreurs car cette information manquait pour deux couples et deux individus isolés.

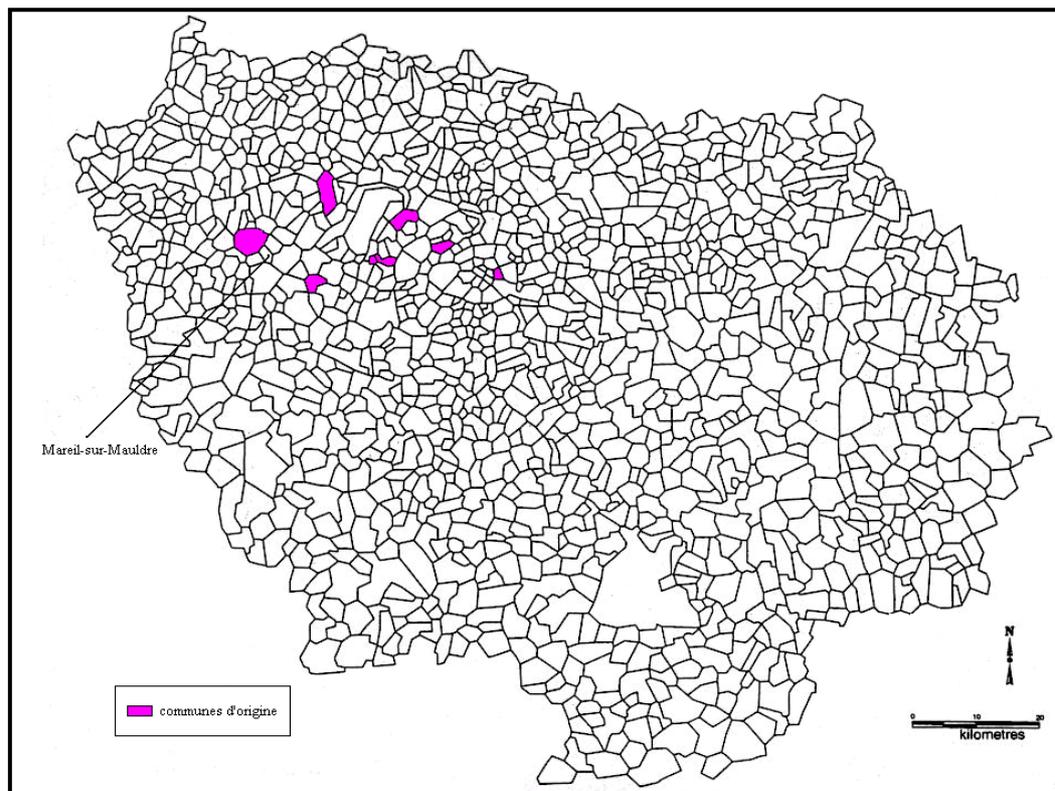
²⁶² Cf www.iaurif.org/fr/sig/fichescom/mos99/ficmos/mos77109.html

²⁶³ Voir plan masse en annexe 3.

²⁶⁴ La société Foncier Conseil membre du groupe Nexity-Georges V. Nous avons pu rencontrer un chargé d'opérations M.Milovanovic à la délégation Île-de-France nord d'Enghien-les-bains qui a accepté de nous parler des travaux menés à Mareil-sur-Mauldre.

²⁶⁵ Il eût été possible de retrouver le prix de la transaction en ayant accès à des documents notariaux privés ou encore en s'adressant aux services administratifs de la Conservation des hypothèques. Cependant dans la mesure où ce travail ne

Figure 24 La provenance des habitants du lotissement du Clos Bazin à Mareil-sur-Mauldre



Dans les registres des délibérations du Conseil municipal, la première mention de Foncier Conseil date du 20 juin 1989, il semblerait que cet acteur avait déjà pris des contacts antérieurs et préparé un projet car il est tout de suite précisé que l'aménageur envisageait « d'aménager quinze lots » sur des terrains cadastrés nommément cités. Le projet est alors rapidement lancé de telle manière qu'il est annoncé²⁶⁶ la « construction de pavillons », cependant le représentant de l'aménageur nous a signalé sans expliquer comment ni pourquoi, que si la première phase fut assez vite engagée un temps d'arrêt fut ensuite marqué. Effectivement, ce n'est que près de trois ans plus tard qu'une autre mention du projet est faite²⁶⁷ quand il est décidé de « la dénomination de la voie du lotissement en allée du Clos Bazin ».

Par ailleurs, le dépouillement des permis de construire confirme que trois périodes de construction se sont étalées : une première en 1992 lorsque deux permis ont été accordés, une deuxième en

s'attache pas directement aux aspects économiques et monétaires de la périurbanisation, il n'apparaît pas si fondamental ni dommageable de ne pas disposer de ces informations.

²⁶⁶ Délibération du CM du 17 décembre 1990.

²⁶⁷ Délibération du CM du 4 octobre 1993.

1995/96 pendant laquelle cinq permis ont été accordés et enfin la troisième et dernière période de 1998 à 2000 qui a connu la construction de six pavillons. Enfin, les espaces communs, les voies et réseaux divers ont été rétrocédés²⁶⁸ à titre gracieux à la commune, cependant à fin 2002 il semblerait que ceux-ci n'ait pas encore été classés dans le domaine public de la commune. De cette opération, il ressort²⁶⁹ que la zone aménagée s'étend sur dix-sept hectares et que la voirie et/ou les espaces communs ne couvrent qu'environ 14% de la superficie totale. La superficie moyenne des terrains est de 1226 m², la superficie habitable moyenne des maisons construites est de 151m².

Figure 23 Photographie du Clos-Bazin à Mareil-sur-Mauldre



Pour terminer, une remarque incidente est à rapporter. Nous avons constaté qu'une des premières maisons construites, qui fut achevée fin septembre 1993, ne semblait pas habitée à l'hiver 2002, elle a ensuite été mise en vente et après vérification faite auprès de l'agent immobilier chargé de l'affaire, acquise au printemps 2003. Cela signifie qu'en moins de dix années il y a eu vacance et mutation d'un bien dans ce lotissement récent. Si ce genre de situation a pu être redouté dans les premiers temps de la périurbanisation, car l'endettement consenti par le ménages pour l'achat était parfois très lourd, il apparaît que ce risque de "turn-over", voire de faillite ne s'est pas majoritairement concrétisé. Dans le cas présent, à Mareil-sur-Mauldre, il n'est pas possible de

²⁶⁸ Délibération du CM du 25 septembre 2000.

²⁶⁹ « Cahier des charges » daté du 22/06/94 communiqué par l'aménageur et annexé à l'arrêté municipal du 28/12/94.

savoir pourquoi cette mutation a eu lieu. Était-ce dû à ce qu'il est convenu d'appeler un accident de la vie ou bien à un échec du projet périurbain ? Nous ne pouvons pas répondre. Il est par contre certain que d'autres acquéreurs se sont manifestés, ce qui illustre, certes de façon microscopique, l'assertion selon laquelle la périurbanisation attire toujours des candidats potentiels.

Enfin, une comparaison entre les lotissements du Puyat à Chenoise et du Clos Bazin à Mareil-sur-Mauldre ne serait absolument pas pertinente ni instructive car nous avons montré que ces deux communes périurbanisées ne se ressemblent pas. L'objectif de ces analyses détaillées d'opérations immobilières était plutôt de faire prendre conscience que la périurbanisation à l'œuvre aux marges de l'Île-de-France ne se matérialise plus si souvent, alors que certains le croient toujours et continuent à le décrier, par la création de "nouveaux villages" comme préfabriqués et plaqués sur un village existant, mais plus volontiers par la construction moins ostensible de petits lotissements.

Pour tout dire, les exemples fournis par les communes de Chenoise et Mareil-sur-Mauldre étayent bien la thèse de M. Wiel [2002] qui avançait sans trop l'illustrer que ce sont principalement les petites communes, aux dires de cet auteur celles de moins de 2000 habitants, qui supportaient et supporteront à l'avenir encore l'essentiel de la croissance périurbaine.

Au vu des observations et travaux réalisés sur les terrains d'étude, il apparaît bien que ces espaces périurbains ne correspondent guère à de vrais lieux de mixité fonctionnelle, au sens où très peu d'entreprises sont présentes dans les communes étudiées. Cependant, le tableau brossé serait partial et incomplet si n'étaient abordées d'autres composantes de la périurbanisation, non résidentielles, qui ont également concouru à modifier l'aspect des villages traditionnels.

8.1.2) Les constructions non résidentielles.

Pour être plus explicite, il serait sans doute opportun, dans les développements qui vont suivre, de parler de bâti non résidentiel plutôt que de construction. En effet, ce dernier terme tend à laisser croire que tous les exemples rencontrés relèvent de la création nette alors que deux phénomènes se conjuguent plus particulièrement, non seulement la construction de nouveaux bâtiments mais aussi la réhabilitation et la réaffectation d'anciens édifices.

En l'espèce, si les cas de transformation non résidentielle ne sont pas les plus nombreux, il convient de souligner que, lors des recherches de terrain et dans les documents officiels, des projets ont été identifiés dont certains n'ont pas abouti. C'est-à-dire que quelques tentatives à caractère économique notamment ont été repoussées, n'ont donc pas été réalisées. Ce constat contribuerait à

renforcer l'hypothèse de la spécialisation fonctionnelle des espaces périurbains des marges de l'Île-de-France.

Cependant parmi les cas réussis il faut relever deux catégories différentes de réalisations. La première est en l'occurrence plutôt récréative puisqu'il s'agit d'un terrain de golf aménagé sur un plateau surplombant la vallée de la Seine à Guerville. Ce parcours a semble-t-il²⁷⁰ été mis en place sur des terrains de carrières désaffectées et inauguré en 1989. Il s'agirait là d'une opération d'aménagement et de requalification d'espace menée conjointement par la puissance publique, le district urbain de Mantes, et un opérateur économique privé Blue Green. Le résultat de ce partenariat est la création d'un équipement privé s'étalant sur une vaste superficie qui, pour des raisons évidentes, ne peut être réalisé que hors des zones urbaines densément bâties mais qui s'adresse en grande partie à une clientèle en provenant. Il est plausible de voir là une forme particulière d'organisation de l'espace, de domination de la ville qui externalise alors sur ses espaces environnants des aménagements que celle-ci ne peut pas s'offrir, mais dont elle a besoin ou souhaite disposer.

Le second type de réalisation serait plus économique, c'est ainsi qu'à Chenoise le Conseil municipal a approuvé²⁷¹ des agrandissements de la distillerie existante en vue de permettre le stockage additionnel d'alcool. Il est notable de signaler que, hormis un garage automobile, un réparateur mécanique et quelques commerces alimentaires, cette activité est quasiment la seule entreprise présente dans la commune. Cependant ces agrandissements, s'ils accroissent la surface bâtie, n'en demeurent pas moins limités, il s'agit en fait de silos ou cuves se rajoutant à l'exploitation située à une extrémité du village le long de la RD 231, assez éloignée du bourg. Rajoutons enfin que contrairement à d'autres lieux, il n'y a pas à proprement parler à Chenoise de zone d'activité artisanale ou industrielle qui ferait penser à une forme de périurbanisation des entreprises.

Dans le même ordre d'idée, il convient de relever à Mareil-sur-Mauldre la présence d'une enseigne de moyenne surface alimentaire, cet Intermarché est probablement l'acteur économique de plus grande ampleur présent sur la commune. L'intérêt d'étudier cette implantation réalisée non sans mal, réside dans l'entrée en jeu et la participation d'acteurs autres que la puissance publique et les

²⁷⁰ Cf article « La renommée du golf de Guerville » extrait de la presse locale *Le Courrier de Mantes* daté du 4 septembre 2002.

²⁷¹ Par délibération en date du 28 novembre 1980.

représentants de la future entreprise. Pour une fois en effet des acteurs locaux tentent de prendre part à un projet d'aménagement.

Ce qui est ici qualifié de centre commercial se compose d'une enseigne alimentaire et, disposées autour d'une cour intérieure, de quelques boutiques comme une boulangerie, un agent immobilier ou une pharmacie. L'aménagement de cette petite zone commerciale pour laquelle le Conseil municipal était²⁷² unanimement favorable à la demande de permis de construire a connu quelques vicissitudes.

En effet, tout le monde ne semble pas avoir été aussi enthousiaste que les édiles locaux puisque de nombreux²⁷³ recours en annulation de permis de construire ou contre les multiples révisions du POS ont été déposés devant le tribunal administratif de Versailles par une association locale créée pour l'occasion (association Mareil-sur-Mauldre environnement). L'action de ces citoyens réunis en groupement associatif *ad-hoc* a été certes plus freinante voire obstructive que motrice dans la réalisation du projet, mais elle peut être vue comme une volonté de prendre part à la vie locale dans le but, semble-t-il, de protéger le cadre de vie du village. Les documents dont nous avons pu disposer ne permettent malheureusement pas d'en savoir beaucoup plus, si ce n'est qu'une des actions judiciaires engagées a été reconnue recevable et pertinente par la justice administrative et qu'à la suite de celle-ci le Conseil municipal a été contraint de procéder à une réélaboration partielle du POS. Malgré tout, bon an, mal an le centre commercial été réalisé.

Par contre, toutes les demandes de construction à visée économique n'ont pas abouti, c'est ainsi que le Conseil municipal s'est opposé²⁷⁴ à une demande d'implantation d'une industrie fabriquant des produits alimentaires pour animaux au prétexte que les nuisances seraient importantes pour le voisinage. Constatons que ce refus d'accueillir une entreprise qui aurait éventuellement pu entraîner la création d'emplois s'est opéré pendant un moment national de boom économique alors que localement la commune habitée par 325 personnes au RGP de 1968, n'avait peut-être pas besoin de chercher ou de proposer des emplois à ses habitants. Cependant le choix d'orienter le territoire vers un modèle porté par le développement résidentiel n'était pas encore fait et il n'est pas insensé d'émettre l'hypothèse que, bien que non concrètement formulé par la puissance publique locale, la spécialisation périurbaine résidentielle s'est effectivement décidée au début des années 1970.

²⁷² Délibération du 23 juin 1983.

²⁷³ Dans les délibérations du Conseil municipal il a été retrouvé mention de dix recours entre septembre 1984 et janvier 1990. L'un d'entre eux au moins a abouti à l'annulation partielle du POS par un jugement en date du 16 février 1993.

²⁷⁴ Délibération du 21 septembre 1971.

Pour terminer la revue des projets non résidentiels qui se sont été réalisés ou ont tenté de l'être, il convient de rapporter le cas de l'École Perceval à Mareil-sur-Mauldre qui aurait pu, si elle avait abouti, contribuer à une assez sensible extension du bâti au détriment de zones vertes. La première mention de ce projet est portée dans les registres de délibérations du Conseil municipal le 9 décembre 1982 pour signaler que celui-ci est favorable à ce permis de construire, sous réserve de l'accord de l'architecte des bâtiments de France puisque la construction envisagée se trouve dans le périmètre de vue de l'église Saint-Martin, classée à l'Inventaire des monuments historiques. Les moyens en personnel d'une commune telle que celle-ci ne lui permettent pas de disposer de services techniques qui instruiraient les demandes de permis de construire, aussi ceux-ci sont ils déposés à la mairie puis transmis aux services de la DDE qui se chargent de faire des propositions d'octroi ou de refus en fonction d'obligations nationales générales²⁷⁵ et des dispositions particulières contenues dans les documents locaux d'urbanisme. En tout état de cause depuis les premières lois de décentralisation²⁷⁶ la compétence d'attribution d'un permis de construire revient au maire de la commune, en l'espèce le permis en question devait bien être signé par le maire et le Conseil municipal s'y était déclaré favorable. Cependant la lecture des mêmes registres nous apprend le 16 février 1984 qu'une association ici nommée « association laïque de défense de l'environnement des Yvelines » a déposé un recours devant le tribunal administratif de Versailles contre le permis de construire, dont il faut incidemment comprendre qu'il avait été octroyé sinon il n'aurait pu être attaqué. Une fois encore nous ne savons rien des motivations de cette association.

Cependant voici brièvement présentées quelques informations édifiantes sur l'École Perceval telles qu'elles ressortent de recherches que nous avons menées. Une institution de ce type existe depuis 1957 à Chatou, commune des Yvelines peu éloignée de Mareil-sur-Mauldre. Au terme d'investigations récentes et approfondies de la Commission d'enquête parlementaire française sur les sectes et l'argent ayant donné lieu à la publication d'un rapport²⁷⁷, il apparaît que « la Commission a eu également connaissance de subventions versées par la ville de Chatou, le conseil général et le conseil régional d'Île-de-France à l'École Perceval. Cette dernière appartient au réseau des établissements d'enseignement contrôlés par la société d'Anthroposophie » dont il est par

²⁷⁵ Comme par exemple celle relative à la protection du patrimoine historique ou aux mesures applicables en cas de proximité avec un établissement classé insalubre et/ou dangereux.

²⁷⁶ Loi n°82-213 du 2 mars 1982 dite loi Deferre.

²⁷⁷ Rapport n° 1687 du 10 juin 1990 rédigé au nom de l'Assemblée nationale.

ailleurs précisé que « l'Anthroposophie [comme d'autres telle Moon] offre(nt) un ensemble complet de prestations qui en font les hypermarchés des produits sectaires »²⁷⁸.

Rien ne permet de savoir si l'association requérant contre le permis de construire de l'École Perceval, avait pu avoir vent de ce qui pouvait se cacher derrière cette institution scolaire. Toujours est-il que quelque'en soit la raison (rejet du permis de construire, retrait de soutien à l'École Perceval ou désengagement prudent de celle-ci) l'école n'a pas été construite à Mareil-sur-Mauldre.

Nos recherches extensives des évolutions de l'urbanisation de certaines communes des terrains d'étude retenus pour observer et comprendre la périurbanisation dans les petites communes des marges de l'Île-de-France, laissent comprendre qu'il n'y a pas eu de pilotage global, organisé et structuré du phénomène, tout au moins par la puissance publique. Cette conclusion va, qui est plus, être renforcée par l'étude des réseaux de communication qui révélera également que la technique de gestion relève plutôt de la réaction au coup par coup que de la planification d'ensemble.

8.2) L'évolution des réseaux.

Avant de présenter les réseaux routiers tels qu'ils apparaissent dans les terrains d'étude retenus, il ne semble pas inutile de préciser quelques points plus généraux qui permettront ensuite de mieux appréhender la situation locale.

Il est possible de formuler un double constat applicable à l'ensemble du réseau routier national. D'une part les modèles de réseaux routiers tels qu'ils sont actuellement à l'œuvre, sont des modèles techniques tenus par des spécialistes. Ces derniers sont essentiellement ingénieurs²⁷⁹ et, le plus souvent, promoteurs de quelques concepts pratiques dérivés des préceptes de Le Corbusier ou des propositions de Buchanan (Fleury, 1998) c'est pourquoi le réseau routier est alors conçu de façon fortement hiérarchisée et fractionnée. D'autre part, pour mieux comprendre cette structuration opérationnelle complexe et ce fractionnement des compétences notamment, le détour par une approche juridique s'avère nécessaire.

²⁷⁸ Citations extraites du rapport parlementaire.

²⁷⁹ Formés à l'École Nationale des Ponts et Chaussées ou à l'École Nationale des Travaux Publics de l'État, ils exercent le plus souvent leur mission de réflexion voire de conception dans les services centraux du ministère ou dans les DDE.

8.2.1) Situation institutionnelle et hiérarchisation des réseaux.

Tout d'abord, rappelons que toute portion de réseau routier est supportée par un sol, celui-ci ne peut relever que de deux ensembles, il appartient soit à un domaine privé, soit au domaine public. Un exemple simple de voie relevant du premier cas pourrait être la voie de circulation interne à un lotissement pavillonnaire, voie qui appartiendrait alors au lotissement dans son entier, à l'ensemble des propriétaires réunis. Sur ce type de voie, la puissance publique ne s'exerce pas, tout au moins pour ses aménagement et entretien, tout incombe à l'acteur privé propriétaire du sol et par là même de la voie. Il se peut également qu'un acteur public possède un domaine privé sur lequel s'étendent des voies de circulation, le code de la voirie routière²⁸⁰ l'expose : « les chemins ruraux appartiennent au domaine privé de la commune. Ils sont affectés à la circulation publique ». S'il s'agit le plus souvent de chemins de randonnée, certains peuvent cependant supporter de la circulation automobile et donc être pratiqués plus ou moins régulièrement par des usagers motorisés.

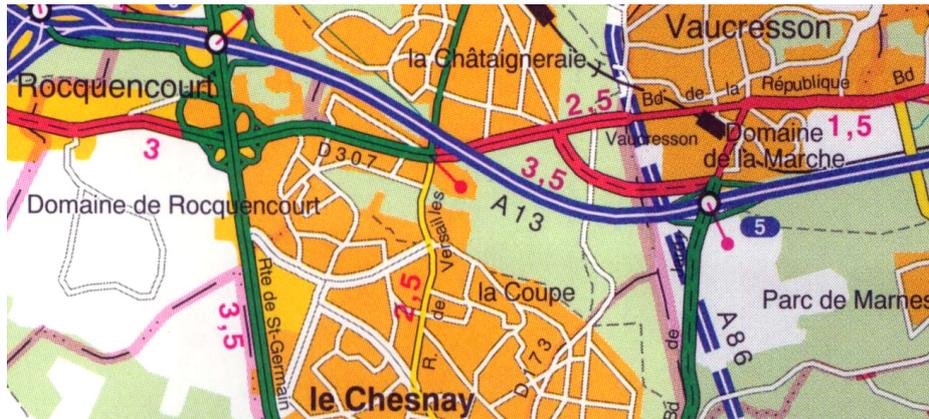
Le cas le plus fréquent demeure celui de voies de circulation établies sur le domaine public, le code de la voirie routière rappelle que « le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'État, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées »²⁸¹. De là découle donc la distinction entre trois types de voirie (nationale, départementale et communale), certes différents selon le domaine public auquel ils appartiennent, mais également hiérarchisés.

Les compétences afférentes à ces voiries seront identiques, portant pour l'essentiel sur la possibilité de changer la nature de la voie (le classement dans un type de domaine public et son corollaire le déclassement), sur l'aménagement de celle-ci (l'élargissement ou l'alignement) et enfin sur l'entretien. Cependant ces compétences ne seront pas allouées aux mêmes acteurs publics. Ainsi, une voie qui se prolonge au-delà d'une commune, ou plus encore s'étend sur deux départements, risque de ne pas subir le même traitement de part et d'autre des différentes limites administratives, tant il est vrai que les actions sont conditionnées par les moyens financiers eux-mêmes dépendants de choix politiques, que rien n'oblige *a priori* à être identiques pour chacune des collectivités.

²⁸⁰ Article L 161-1.

²⁸¹ Article L 111-1.

Figure 25 Transformation d'une RD lors du changement de département



Source : IGN carte routière et administrative au 1/70 000 des Yvelines (2000) - détail agrandi -

Un exemple de ce manque de cohérence est visible sur la figure ci-dessus. Dans le département des Yvelines (sur la figure 25 ci-dessus, à gauche du tracé futur prolongeant l'A86), la route départementale 307 comporte deux fois deux voies de circulation, lorsqu'elle change de département pour rentrer dans les Hauts-de-Seine à l'approche de Vaucresson deux modifications majeures se produisent. Tout d'abord la numérotation de cette route change²⁸², ce qui introduit une première discontinuité dans les repères des usagers car elle devient alors départementale 907, mais surtout elle "perd" des bandes roulanges ce qui constitue une seconde rupture morphologique celle-là, pour ne plus avoir qu'une voie dans chaque sens de circulation. Ce manque d'homogénéisation dans le traitement de la voirie est d'autant plus surprenant que les deux départements sont depuis longtemps dirigés par des équipes du même bord politique, ce qui pourrait faciliter la coopération et l'action commune. De plus, la fonction principale de cette voie c'est-à-dire être un axe de transit qui permet d'écouler de flux importants de véhicules et qui se raccorde directement au boulevard périphérique parisien, est identique quelque soit le département traversé.

Pour présenter maintenant complètement les différents niveaux de compétences sur la voirie, rappelons qu'il existe : « le domaine public routier national [qui] est constitué d'un réseau cohérent d'autoroutes et de routes d'intérêt national ou européen »²⁸³, « les voies qui font partie du domaine

²⁸² Il est du ressort du Conseil Général du département de numérotter les voiries de son domaine public, c'est pourquoi les numéros ne sont ici pas harmonisés. Ceci est différent pour une route nationale qui garde le même nom sur tout son tracé. Notons cependant que cette route est une ancienne nationale déclassée qui était auparavant identifiée par un seul et même nom.

²⁸³ Article L 121-1 du code de la voirie routière modifié par les dispositions de la loi n°2004-809.

public routier départemental sont dénommées routes départementales »²⁸⁴ et « les voies qui font partie du domaine public routier communal sont dénommées voies communales »²⁸⁵.

La notion de hiérarchisation des réseaux routiers est nettement perceptible par l'enchaînement même des articles du code, ainsi est tout d'abord cité le réseau national dont la charge revient à l'État. Ce réseau a récemment subi un mouvement double et antagoniste. D'une part, et de façon traditionnelle, le réseau autoroutier s'accroît chaque année avec des ouvertures²⁸⁶ à la circulation de nouveaux tronçons. D'autre part, et c'est par contre exceptionnel, une loi²⁸⁷ récente a opéré le déclassement de kilomètres de routes nationales qui ont commencé à être incorporées au domaine routier départemental à partir du 1^{er} janvier 2006²⁸⁸, emportant ainsi transfert de compétences de l'État vers le département et donc une diminution très sensible des kilomètres de voies du réseau national.

Le deuxième réseau défini par le code de la voirie routière est le réseau départemental. Celui-ci est parfois disparate, composé de voies nationales déclassées et de voies proprement départementales auxquelles le caractère de voie express peut être accordé²⁸⁹, ou encore de voie d'intérêt simplement local.

Enfin le dernier réseau, celui qui est donc hiérarchiquement le moins important, est le réseau communal.

Il faut reconnaître que, le législateur ne voulant peut-être pas ajouter à la complexité du système juridique, n'a donné aucune compétence de voirie au niveau régional, ni au niveau de l'établissement public de coopération intercommunale. Dans ce dernier cas une explication est peut-être à chercher dans le fait que ce type de structure n'est aucunement obligatoire, et, reconnaître un nouveau type de domaine public routier entraînant l'octroi de compétences de voirie, créerait de sensibles disparités entre les territoires organisés en communautés²⁹⁰ et ceux qui ne le seraient pas.

²⁸⁴ Article L 131-1 du code de la voirie routière.

²⁸⁵ Article L 141-1 du code de la voirie routière.

²⁸⁶ En 2003 près de 60 kilomètres d'autoroute ont été mis en service ainsi que plus de 265 kilomètres de routes nationales (chiffres communiqués par la Direction de Routes du Ministère de l'Équipement).

²⁸⁷ La loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui s'inscrit dans le cadre plus vaste de la réforme constitutionnelle de la décentralisation adoptée par le Parlement le 17 mars 2003.

²⁸⁸ Voir l'article de Dominique Buffier « les départements héritent de 18 000 Km de routes nationales » paru dans le journal *Le Monde* le 27/07/05.

²⁸⁹ Article 131-1 du code de la voirie routière.

²⁹⁰ Qu'elles soient urbaine, d'agglomération ou de communes, voire de pays.

Chaque pouvoir exécutif des collectivités locales possédant un domaine public routier, exerce donc des compétences de voirie, cependant, si les compétences sont nommément précisées par le code de la voirie routière, rien n'est dit sur les moyens à mettre en œuvre pour les exercer. En d'autres termes, les collectivités pourront exercer elles-mêmes ces compétences ou, ce qui est majoritairement le cas dans les quelques 32000 communes métropolitaines de moins de 2000 habitants²⁹¹ qui ne disposent pas de services techniques nécessaires, les déléguer ponctuellement. Dans ce cas les communes ont pu signer une convention²⁹² avec les services déconcentrés de l'État, à savoir les Directions Départementales de l'Équipement. En ce qui concerne les départements, tous possèdent des services administratifs spécialisés, plus ou moins étoffés, qui assument les principales compétences départementales de voirie. Cependant dans les années 1980, il n'était pas rare de constater que les départements faisaient eux aussi ponctuellement appel aux services déconcentrés de l'État, cette occurrence est de moins en moins fréquente car, dans ce domaine, la tendance actuelle est au désengagement des services de la DDE.

Enfin, un autre acteur qui intervient dans les questions d'aménagement de voirie est donc la DDE, mais puisque que celle-ci ne possède aucune voirie, elle peut au mieux être considérée comme un gestionnaire par substitution.

Tout ceci n'est pas sans ajouter de confusion dans les esprits de la plupart des automobilistes usagers des réseaux routiers qui ne distinguent pas toujours entre le gestionnaire de voirie et l'exécutant de travaux d'aménagement par exemple. La plupart du temps ces mêmes automobilistes utilisent des voies de circulation sans trop se préoccuper du domaine public auxquelles elles appartiennent, ce point n'apparaît pas important à leurs yeux. Ce qui le sera par contre, est la distinction entre voies express sur laquelle la limitation de vitesse est fixée à 110 Km/h et routes nationale ou départementale "ordinaires" limitées à 90 Km/h. De même, l'automobiliste sera sensible à la largeur de la voie et au nombre de bandes roulanges, mais non à son statut administratif. Ainsi, il semblerait que si la signalisation ne venait parfois le rappeler, l'automobiliste usager des voies de circulation ignorerait pleinement le type de voie qu'il emprunte, c'est du moins ce qu'il ressort des entretiens menés²⁹³. Signalons pour terminer sur ce point un exemple frappant de ce désintérêt. Lorsque certains individus évoquent des routes qu'ils empruntent régulièrement, ils

²⁹¹ Chiffres issus de *les collectivités locales en chiffres 2006*, janvier 2006 mise en ligne par la Direction Générale des Collectivités Locales du Ministère de l'Intérieur ; pour mémoire le nombre des communes métropolitaines s'élève à 36570 en 2005.

²⁹² Ces conventions peuvent être relatives tant à des missions de conception de projets, qu'à des missions de maîtrise d'œuvre.

²⁹³ Cf supra deuxième partie.

les nomment alternativement voire indifféremment départementales ou nationales, ce qui par contre est fort dans le discours est la notion de “petite” ou “grande” route. Dans la pratique ce n’est donc pas tant la différenciation technico-administrative des voies qui retiendra l’attention et marquera les usagers, mais bien les caractéristiques physiques de la route qui sont plus immédiatement perceptibles.

8.2.2) Un état initial marqué par la ruralité.

Pour reprendre les distinctions opérées précédemment, notons que le domaine routier national est assez peu important (en termes de kilomètres) dans les terrains d’étude de cette recherche. Dans les Yvelines il faut cependant noter la présence de l’autoroute A13 au nord sur le territoire communal de Mézières-sur-Seine et d’Épône ainsi que le passage de l’A14 à proximité immédiate. En Seine-et-Marne la voie nationale majeure est la RN4 qui traverse les communes de Vaudoy-en-Brie et Beton-Bazoches. Mentionner ces voies de grande ampleur est intéressant dans la perspective de l’analyse de la sécurité des déplacements. Il est en effet probable que la circulation qui s’écoulera sur ces voies sera plutôt hétérogène, constituée de véhicules dont les conducteurs ne partageront pas les mêmes objectifs ni comportements. Ainsi certains usagers de ces axes les emprunteront à des fins de desserte ou de distribution quasi locale alors que d’autres les considéreront comme de grands axes de transit. Dès lors, à cause de cette hétérogénéité du trafic, il est plausible que les caractéristiques des accidents survenus sur ce type de voies ne soient pas identiques à celles des accidents relevés sur le réseau secondaire.

À observer le réseau routier tel qu’il se déploie dans les espaces périurbains, le constat qui s’impose est celui d’une situation hétéroclite, dont il n’est pas trop risqué d’avancer qu’elle provient d’une part de l’état initial et historique du réseau et d’autre part des aménagements successifs. Cette hétérogénéité du réseau est d’abord morphologique mais aussi fonctionnelle.

Quelques remarques issues d’observations locales des terrains permettent de préciser cette hétérogénéité morphologique des voies²⁹⁴. Ainsi par exemple, dans la commune de Mareil-sur-Mauldre, certaines parties de la rue Degly-Maillot où est situé l’hôtel de ville, ne comportent-elle pas de trottoirs, alors qu’il y en a rue Maurice Cayen. Ces exemples de voies ont été choisis à dessin car les rues citées font partie l’une comme l’autre du vieux bourg ici appelé le village dont les développements sont anciens et concomitants. Par contre l’état des voies est encore différent dans

²⁹⁴ Nous renvoyons le lecteur qui souhaiterait visualiser les situations décrites, aux plans des communes présentés en annexe.

une partie plus récente de la commune, dite du Parc de Mareil. Là, les rues sont bordées de trottoirs où des espaces de stationnement sont matérialisés. Ils sont soit inclus dans le trottoir comme dans l'avenue de Chavoie par exemple, soit aménagés en fond d'impasse (voir l'allée des Roches) ou en terre-plein central (notamment avenue de la Chardonnière). Il va sans dire que si l'attention est portée à la largeur des voies, il n'y a rien de comparable entre le chemin de Riche (qui est un chemin rural) et la rue Christian Pouillard qui n'est autre que la RD307, cette dernière étant bien deux fois plus large que le chemin rural.

Ces remarques concernant l'hétérogénéité morphologique des voies caractérisent là une situation bien différente de celle parfois repérée dans l'urbain. En effet, Marine Millot (2003) a montré que dans certains types d'espace urbain, principalement dans les quartiers de grands ensembles d'habitat collectif ou dans ceux d'habitat pavillonnaire de type cité-jardin, la voirie a souvent été planifiée en même temps que le bâti. Cette relative simultanéité dans la conception et la réalisation des voiries et des bâtiments confère bien entendu un caractère plus homogène à la portion d'espace ainsi aménagée.

Un autre aspect renforçant l'hétérogénéité de la voirie des communes périurbaines est la forte proportion de chemins vicinaux parfois appelés chemins ruraux qui subsistent dans ce type d'espace. Du point de vu fonctionnel ils peuvent être tantôt dévolus à la promenade pédestre tantôt être affectés à la circulation motorisée comme c'est le cas du chemin de Richemont à Mareil-sur-Mauldre. De ce fait, leur état physique et revêtement ne seront pas identiques, ils resteront parfois à l'état de piste de terre ou bien seront goudronnés.

Il convient maintenant de signaler des aménagements de voirie qui ont conféré une dimension plus urbaine aux communes étudiées. En se livrant à un exercice de déduction d'après les améliorations signalées par les registres des délibérations du Conseil municipal, il est plausible de reconstruire virtuellement l'état initial du réseau. Ainsi lorsque les registres mentionnent « la pose de bordures et de caniveaux »²⁹⁵ le long d'une rue, le plus probable est que cette voie en était dépourvue, à moins que les précédents ne fussent défectueux. De même quand le Conseil municipal insiste²⁹⁶ sur la nécessité de procéder au goudronnage de certaines rues ou ruelles, c'est sans doute car celles-ci ne l'étaient pas encore. Enfin lorsque la pose de trottoirs est signalée²⁹⁷ (la pose et non la réfection) il est plus que vraisemblable qu'il n'y en avait pas auparavant. Tous ces aménagements effectués le

²⁹⁵ Par exemple à Chenoise le long de la voie communale n°2 dite rue de la plaine en date du 26 novembre 1976.

²⁹⁶ À Mareil-sur-Mauldre le 14 décembre 1974 ou à Chenoise le 18 février 1978.

²⁹⁷ Comme c'est le cas le 15 octobre 1980 pour la rue du Parc à Chenoise.

plus souvent grâce aux programmes de subvention du département, permettent de moderniser la voirie parcourant la commune. De ce fait l'aspect proprement rural est progressivement estompé et l'apparence générale des lieux évolue petit à petit pour tendre plus vers ce qui pourrait s'apparenter à de l'urbain.

Un dernier point à mentionner concerne la signalisation organisant la circulation. Remarquons qu'un élément assez caractéristique voire emblématique du milieu urbain est absent, en effet, il n'y a pas de feu tricolore dans les communes étudiées. Si une implantation de ce type de signalisation a pu être envisagée²⁹⁸, elle n'a pas été concrétisée et les seules signalisations aux intersections de voies sont des stops ou des "cédez-le-passage".

Dans le même ordre d'idée, si le stationnement des véhicules sur la chaussée est bien réglementé et matérialisé dans ces communes périurbaines, il apparaît qu'il n'est jamais payant, ce qui par contre est très fréquent en ville. Ainsi ces deux points liés à la signalisation et au stationnement tendent plutôt à conforter l'aspect rural au détriment d'une ambiance plus urbaine.

Il serait trop rapide voire erroné de conclure de ces quelques remarques que la puissance publique locale n'a aucune politique d'ensemble, ne porte pas de projet global et cohérent pour la commune. Il semblerait plutôt qu'il y ait débat sur les choix à adopter et qu'après une phase de modernisation souhaitée, la tendance soit à privilégier voire à préserver ce qui est considéré comme un cadre de vie spécifique s'opposant assez nettement à celui du milieu urbain. À cet égard une anecdote est révélatrice. Le conseil municipal de Mareil-sur-Mauldre qui, dans les années 1980, avait aménagé une place publique lors de la création du centre commercial, souhaitait lui attribuer un nom voire une certaine identité. La solution retenue fut d'acquérir un pressoir et un moulin à pommes d'occasion mais cependant restaurés, et de les placer pour décorer et identifier la place comme celle du « vieux pressoir »²⁹⁹. D'après les photographies aériennes consultées et des informations sur l'activité agricole glanées auprès d'anciens habitants, si vergers il y a eut à cet endroit du village c'était il y a déjà bien longtemps, en tout cas avant 1960... Il se pourrait alors que cette mise en avant d'une activité agricole pensée comme typique soit plus idéalisée qu'authentique. Cependant cette dénomination tend à afficher, à défaut d'installer, une dimension rustique qui se voudrait caractéristique de la commune et symbolique d'une certaine qualité de vie.

²⁹⁸ Comme à Chenoise (Cf. délibération du Conseil municipal du 2 juin 1982).

²⁹⁹ Cf délibération du CM du 8 avril 1991.

8.2.3) Des aménagements nécessaires pour coller aux changements.

Des années 1960 aux années 2000, les réseaux routiers des communes périurbaines ont dû s'adapter principalement à une intensification des trafics, à de nouveaux usages des voiries, voire à de nouvelles formes de mobilité. Des aménagements ont donc été nécessaires pour permettre aux réseaux d'évoluer et de remplir une de leur fonction essentielle, à savoir : écouler les flux.

Il est tout d'abord possible de repérer les aménagements effectués de ceux qui, bien que jugés utiles ou nécessaires par les usagers, n'ont pas été réalisés, voire sont toujours en discussion. Par ailleurs, ces évolutions se différencient et peuvent s'analyser à deux échelles, l'une micro-locale au niveau de la commune, l'autre d'ampleur un peu plus étendue qui concerne des aménagements décidés par des acteurs institutionnels de niveau plus élevé, départemental le plus souvent. Il convient maintenant et ce d'après des observations et analyses locales, de présenter des actions d'aménagement représentatives de chacune des quatre possibilités selon qu'elles ont été réalisées ou non et en fonction de l'acteur porteur du projet d'aménagement.

Puisque les populations des communes périurbaines sont plus motorisées que la moyenne nationale³⁰⁰, un des points importants auquel celles-ci doivent faire face est le stationnement. Si la place disponible pour garer son véhicule sur la voie publique est certes plus abondante dans ces espaces qu'en milieu urbain, il n'en demeure pas moins que le stationnement des voitures peut aussi poser des difficultés voire être source d'une moindre sécurité pour les individus. Il apparaît que les Conseils municipaux de Chenoise et de Mareil-sur-Mauldre ont eu à connaître de ce problème et ont dû le résoudre. Ainsi a-t-il été décidé d'interdire le stationnement sur la voie publique en certains points³⁰¹ ou encore de créer des emplacements dédiés au stationnement³⁰².

³⁰⁰ Le Jeannic (1997-a) rappelait qu'en 1990 « 40% des ménages périurbains possédaient au moins deux voitures alors que la moyenne pour l'ensemble des ménages vivant en France n'était que de 25% », Hivert (2000) notait qu'en 1998 28,5% des foyers étaient « multi-équipés » en automobile, enfin la fiche récapitulative transmise par l'INSEE aux communes suite au recensement de 1999, rapportait qu'à Chenoise 36,2% des ménages possédaient deux voitures et plus.

³⁰¹ « Pour faciliter la circulation il sera interdit le stationnement depuis la place jusqu'au virage de la rue Maurice Cayen » délibération de CM de Mareil-sur-Mauldre du 14 décembre 1974.

³⁰² À Chenoise lors de l'aménagement de la rue des Mésanges (rectification du virage, création de trottoirs et bordurage) un parking latéral pris sur la profondeur du trottoir a été décidé Cf. délibération de CM du 22 mars 1995. De la même manière quand la place de l'Église a été refaite (décision prise par le CM le 10 décembre 1998) des emplacements de stationnement ont été créés.

Ces constats concordent avec ce que Mariane Thébert (2005) a mis en évidence dans la région rennaise, c'est-à-dire qu'il existe bien une gestion de la mobilité dans les communes périurbaines. Un point important de ce travail a été de révéler que la manière dont la puissance publique locale se saisit de la question diffère selon la taille (à comprendre au sens de la démographie) des communes. Pour les communes comparables à celles que nous avons étudié deux positions sont possibles, soit la mobilité n'est pas un problème et sa gestion est peu complexe, soit la mobilité commence à être considérée comme un réel objet de "politique" locale. Les cas de Chenoise et Mareil-sur-Mauldre se rattacherait plutôt à ce deuxième schéma puisque les délibérations des Conseils municipaux ont démontré que les problèmes liés à la mobilité occupent voire préoccupent réellement et fréquemment les élus. Il s'agit bien, dans les communes que nous avons étudiées, de « sécuriser plus systématiquement la circulation » (p. 320), et les aménagements réalisés se concentrent souvent sur les abords de l'école et la voie principale de la commune. Cependant en ce qui concerne nos observations, il apparaît que des positionnements typiques identifiés par M. Thébert comme caractéristiques d'un troisième groupe de communes (généralement de l'ordre de 3000 habitants) sont repérables à Chenoise et/ou à Mareil-sur-Mauldre. Lorsqu'elle remarque par exemple que pour le stationnement « il ne s'agit pas encore de rationner mais bien d'optimiser l'utilisation en redistribuant » (p.321) on constate que c'est bien exactement ce qui effectué dans nos communes d'étude. Ainsi la gestion de la mobilité dans les communes périurbaines d'Île-de-France emprunterait un peu à deux modèles relevés par M. Thébert, en tout cas serait moins clairement décryptable que dans d'autres agglomérations.

Hormis le stationnement et du fait des comportements de conduite, la question des vitesses de circulation et surtout leur réduction est une préoccupation majeure des édiles municipaux. Ainsi dès les débuts de la réalisation du lotissement dit du Parc de Mareil, le Conseil municipal confirme dans un but de sécurité « l'installation d'un dos d'âne expérimental »³⁰³

Souvent la prise de conscience de l'acuité de ce problème s'opère assez facilement, les diagnostics techniques n'étant pas toujours nécessaires quand une simple observation voire l'expérience personnelle des conseillers municipaux suffisent. Par contre, si le constat est aisément fait par les acteurs communaux, ils ne portent pas eux-mêmes les réflexions et recherches de solutions. Ceux-ci se tournent traditionnellement vers les services des DDE, et lorsque ces derniers déclinent l'offre, vers des prestataires privés extérieurs du type des bureaux d'étude. Cependant, ces démarches

³⁰³ Cf délibération du CM du 26 mai 1977.

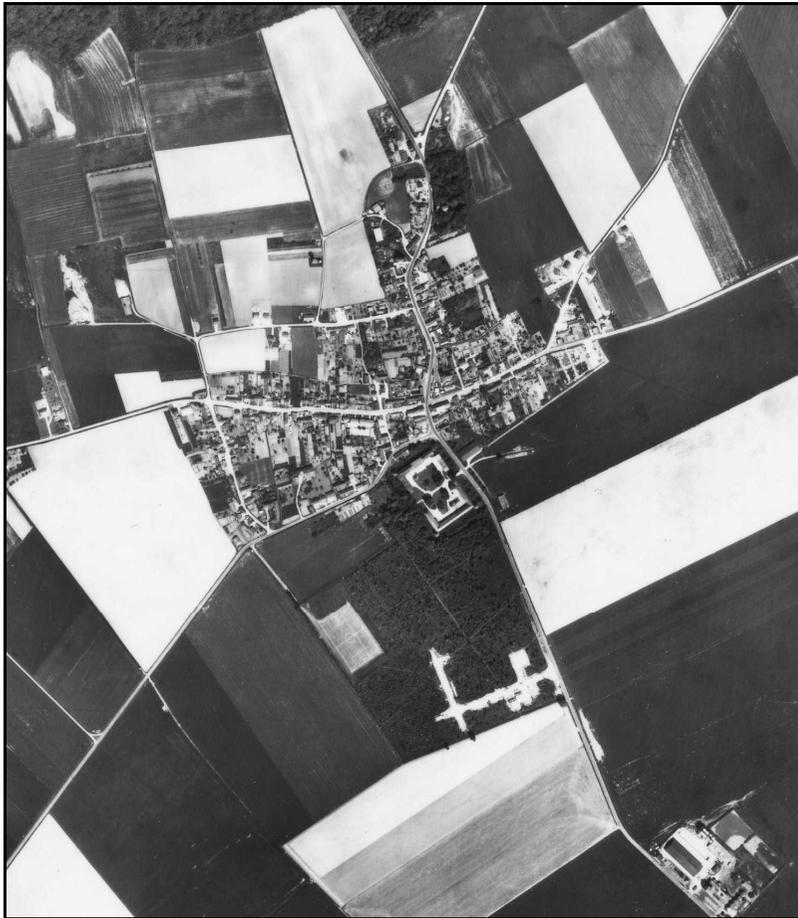
n'aboutissent pas à tout coup, comme ce fut le cas à Mareil-sur-Mauldre³⁰⁴, ainsi voilà l'exemple d'un aspect relatif à la sécurité auquel il est reconnu une certaine défaillance, qui préoccupe les acteurs publics locaux mais qui ne trouve pas de traduction efficace en termes d'aménagements.

Pour apporter des exemples d'opération d'aménagement concernant les communes périurbaines qui, le plus souvent, associent les acteurs locaux au projet, mais dont la maîtrise incombe à des acteurs institutionnels de niveau plus élevé, il convient d'observer les réalisations faites sur des routes départementales. Le cas le plus typique est celui de la déviation d'une route qui traversait le centre de la commune pour en permettre *in fine* le contournement. Une opération de ce type a touché la commune de Chenoise au début des années 1970. Les registres des délibérations du Conseil municipal mentionnent pour la première fois « des propositions concernant la déviation du village sur une grande échelle » en juin 1965, sur la photographie aérienne (voir figure 26) réalisée par l'IGN en 1969 aucune trace de quelconques travaux n'est visible. En novembre 1971 le Conseil municipal dit avoir reçu un dossier concernant la déviation de la D231 et être d'accord avec les propositions. Cet accord est renouvelé en mars 1972, cette fois sur les décisions finales présentées par le Conseil général, en septembre la portion concernée est déclassée et intégrée à la voirie communale. Enfin sur la photographie aérienne (voir figure 26) de 1976 le nouveau tracé de la D231 contournant le centre de la commune est parfaitement visible et terminé. Compte tenu de ces informations, il apparaît qu'un aménagement de cette ampleur aura nécessité au minimum sept années (au maximum neuf) pour se concrétiser. En l'espèce, les autorités communales réagissent favorablement aux projets présentés par le Conseil général, mais elles n'apparaissent pas comme des forces de proposition.

³⁰⁴ Les délibérations du CM du 3 décembre 2001 signalaient que « pour des raisons de sécurité », il était nécessaire de réduire la vitesse des véhicules sur les avenues de Chavoie et La Chardonnière. Notons que les demandes d'aide technique n'ont pas abouti.

Figure 26 Le contournement du village de Chenoise par la RD231.

En 1969 avant le contournement



En 1976 après le contournement



Source : IGN photographies aériennes.

Lorsque la commune est directement impliquée dans un aménagement routier concernant des voiries départementales et communales, comme à Mareil-sur-Mauldre, alors celle-ci semble plus active dans la réalisation du projet. C'est du moins ce qu'il ressort de l'étude du réaménagement du carrefour des RD191 et RD307.

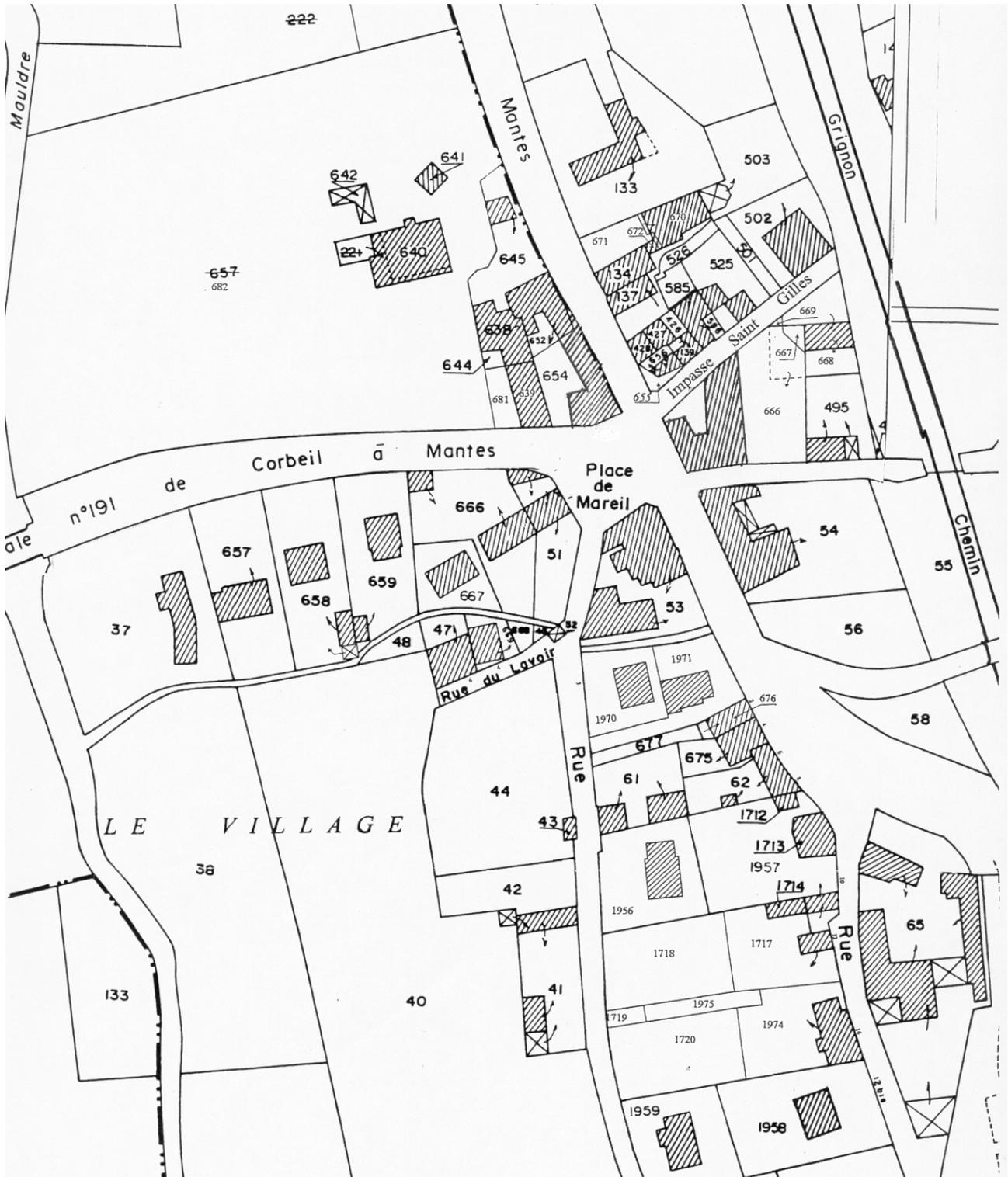
La première mention du projet date de septembre 1994, lorsque le Conseil municipal décide de se tourner tant vers une architecte privée que vers le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement³⁰⁵ public des Yvelines pour réfléchir à la situation et proposer un avant-projet. L'initiative semblerait alors passer au Conseil général et donc le dossier échapper à la commune puisque rien n'apparaît dans les délibérations du Conseil municipal avant début 1999. Celui-ci³⁰⁶ est alors informé par un courrier du Président du Conseil général des répartitions financières possibles entre la commune et le département pour la réalisation de ce carrefour giratoire. Il apparaît que sur un montant total de travaux estimé hors taxe à 8,7 millions de francs de l'époque (environ 1,3 millions d'euros) la commune devrait en assumer 31% et le département 69%. L'ampleur assez importante de ce projet tient au fait que les aménagements prévus ne devaient pas concerner uniquement les voiries, mais réclamaient des emprises foncières en vue d'agrandir le carrefour maintenant qualifié de future « place de Mareil ».

Les dernières mentions de ce projet dans les documents administratifs municipaux sont faites en mars 2002, mais entre temps le public a été informé du projet retenu car une maquette de la future place était visible à la mairie. Enfin nous avons pu constater que les travaux ont été engagés à l'été 2003. Il aura donc fallu près de dix ans pour que cet aménagement soit réalisé et apporte une nette amélioration à la circulation en un point perçu par les usagers comme un passage obligé posant de réelles difficultés. Pour conclure il convient de constater que l'intérêt et l'utilité de cet aménagement dépassent le simple cadre local. Il concerne bien sûr les habitants de la commune et leur est utile au quotidien pour rallier le centre-bourg (mairie, poste, stade) à la partie haute et résidentielle de la commune, mais il sert aussi des intérêts supérieurs. Le nouveau carrefour a permis d'améliorer l'écoulement de la circulation de transit qui n'est déviée pas du village. En effet la D191 est pour l'instant le seul barreau reliant deux axes majeurs orientés est/ouest qui desservent tout l'ouest de la région francilienne, la RN12 et l'A13/ex RN13.

³⁰⁵ « Il est à la disposition des collectivités et des administrations publiques qui peuvent le consulter sur tout projet d'urbanisme, d'architecture ou d'environnement. [Ses] interventions sont gratuites. » Art. 7 de la loi n°77-2 du 3 janvier 1977 sur l'architecture.

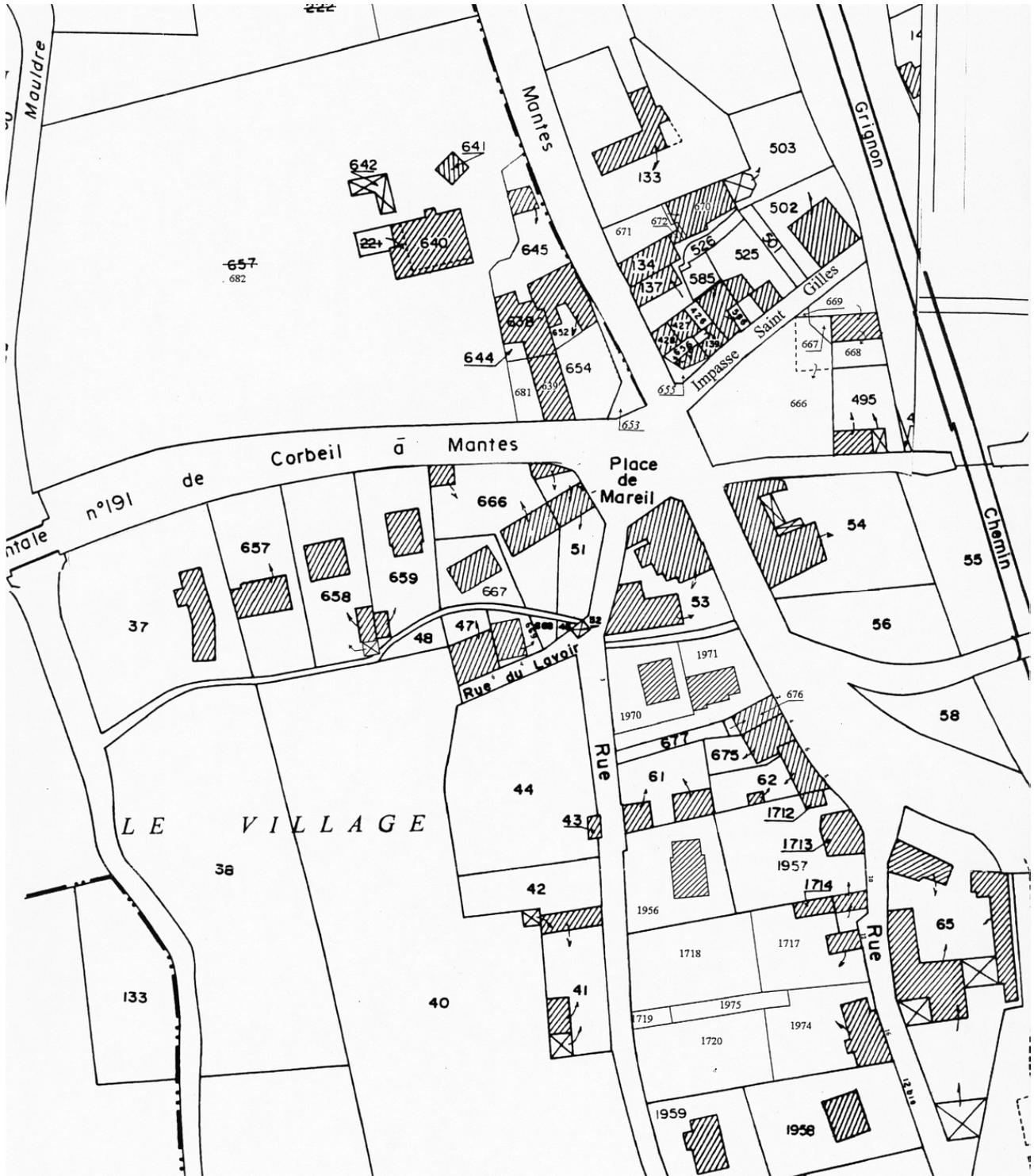
³⁰⁶ Cf. délibération du 22 février 1999.

Figure 27 Le plan du carrefour des RD191 et RD307 à Mareil-sur-Mauldre
avant aménagement (vers 2002)



Source : cadastre au 1/2500°

Figure 28 Le plan du carrefour des RD191 et RD307 à Mareil-sur-Mauldre
après aménagement (en 2007)



Source : cadastre au 1/2500°

Comme les figures de type “avant et après” réalisation du projet permettent de le constater, deux bâtiments ont été démolis mais aucune voie n’a été agrandie. Ainsi, la configuration générale de la place a-t-elle été maintenue, les angles n’ont pas été “cassés”, la forme globalement carrée demeure inchangée. Ces aménagements ont essentiellement permis d’améliorer la visibilité des automobilistes circulant sur la RD 307 ce qui facilite aussi l’insertion des véhicules dans le flot de la circulation et donc fluidifie le trafic. On remarquera que lors de cette opération d’aménagement de voirie il n’y a pas eu de travail sur l’espace public lui-même. Au centre du croisement maintenant nommé “place de Mareil” il n’y a qu’un simple giratoire, pas même un élément architectural ou patrimonial qui viendrait identifier et marquer l’espace.

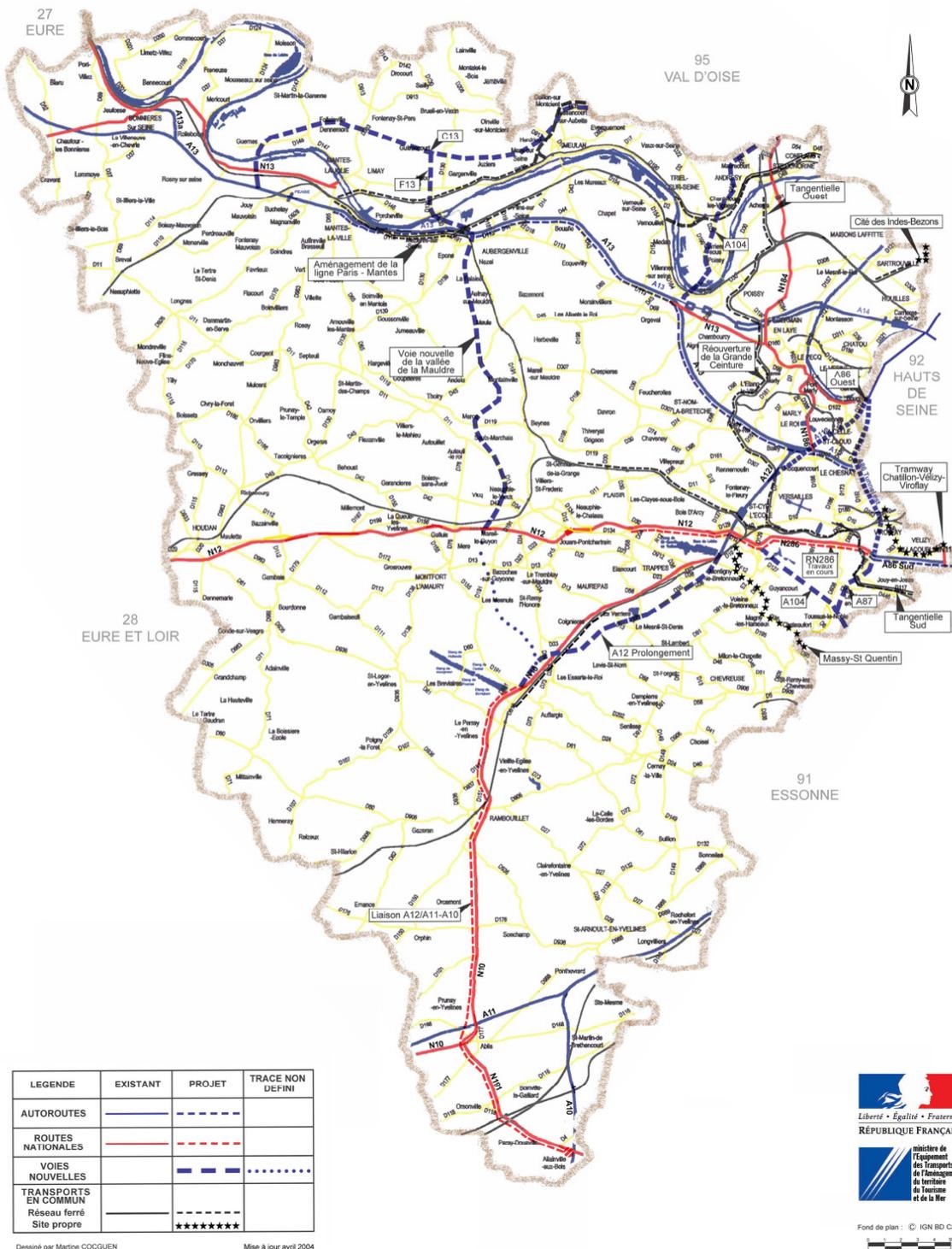
Le dernier type d’aménagement favorable à la circulation dans les espaces périurbains mais à réaliser à une échelle plus vaste que celle des seules communes, est à rechercher du côté des grands projets routiers dont le Conseil général peut avoir l’initiative. Il s’agit là de projets dont l’impact dépasse le cadre micro-local et qui souvent recouvrent des aspects politiques délicats et des enjeux de pouvoir forts. C’est pourquoi les aménagements de cette nature rencontrent des difficultés telles dans leur mise en œuvre qu’ils en sont parfois si longuement discutés voire renégociés, sans pour autant toujours aboutir. Nous citerons ici deux cas de ce genre, mais sans entrer dans les débats concernant ces grands projets car notre intention n’est pas de réaliser le dossier de tel ou tel aménagement. Il importe plus de comprendre qu’en l’absence d’évolution souhaitée et souhaitable des réseaux, des solutions alternatives nécessaires au bon fonctionnement des territoires seront recherchées et exploitées par les habitants de ces espaces périurbains.

Dans les Yvelines, le projet de route dite « des crêtes » ou « de la vallée de la Mauldre » (voir figure 29) est évoqué depuis juin 1991, mais quinze ans plus tard il ne semble toujours pas prêt de se concrétiser. L’objectif de cette nouvelle infrastructure serait de détourner une partie importante des flux qui s’écoulent sur la RD191 alors qu’elle traverse des zones d’habitation denses, ceci en reliant directement les RN 12 et A13 et en traversant le plus possible des zones peu voire non peuplées. Il apparaît que malgré des accords de principe tant sur le constat de l’existant que sur la nécessité de la réalisation, aucune avancée significative ne laisse envisager l’exécution proche de ce projet dont l’intérêt dépasserait le simple cadre local pour concerner le département dans son ensemble, voire toute la partie ouest de la région francilienne.

Figure 29 Le schéma routier départemental des Yvelines.

Service
Déplacements
Infrastructures
Transports

SCHEMA DIRECTEUR D'ILE DE FRANCE INFRASTRUCTURES - TRANSPORTS YVELINES



En Seine-et-Marne c'est le cas de la RD231³⁰⁷ comprise entre Provins et la RN4 qui retiendra l'attention. D'après des informations de différentes natures (officieuses comme officielles qui cependant concordent) il apparaît très nettement que l'aménagement de cette partie de la RD231 dépasse largement l'intérêt local et concerne plus que les communes parcourues par cette voie. Les discussions et travaux préparatoires ont été engagés de longue date, depuis plus de dix ans, mais malgré un accord³⁰⁸ de la part des principaux acteurs locaux, la réalisation tarde à se concrétiser. En l'espèce, des intérêts d'un autre ordre (plus politique) que ceux de faciliter les déplacements et d'améliorer la sécurité routière, se greffent sur ce projet. Ce point a été bien identifié par les élus locaux et explicitement reconnu notamment par M. Bertrand Capparroy³⁰⁹, vice-président du conseil général de Seine-et-Marne depuis 2004, mais conseiller général du canton de Provins depuis 1998.

Cet exemple, de même que celui pris dans les Yvelines, révèle que malgré l'évidence de la nécessité d'aménagement dont un intérêt majeur est d'améliorer la sécurité sur les routes départementales, les réalisations peuvent tarder à s'accomplir quand tous les acteurs impliqués n'ont pas les mêmes intérêts, voire ont des intérêts simplement hétérogènes.

8.3) Mobilité et insécurité locales.

Comme nous l'avons déjà avancé, la difficulté d'étudier les déplacements et leur sécurité dans les espaces périurbains tient au fait que les formes que revêt la mobilité sont variées voire complexes. En effet, il sera plus fréquent qu'en milieu urbain qu'une même voirie soit utilisée dans des buts antagonistes comme ceux de transit ou de desserte. D'une part, selon son programmes d'activités un même automobiliste empruntera la voie en s'affectant des objectifs de déplacements différents, par

³⁰⁷ Nous avons pu avoir accès à de nombreux documents concernant cette route départementale notamment : le schéma routier départemental de Seine-et-Marne dans sa forme provisoire de juin 1996, le dossier cadre de la RD231 rédigé par le Conseil général de Seine-et-Marne daté de mai 2000, la fiche de communication « route départementale 231 » rédigée par la Direction de la voirie en 2000, ou encore le mémoire du président du Conseil général présenté le 23 juin 2000.

³⁰⁸ L'ancien président du Conseil général de Seine-et-Marne M. Larché l'affirmait dans son mémoire présenté au Conseil général « la RD231 est un axe structurant du département de Seine-et-Marne qui assure une liaison d'intérêt régional (...), une liaison d'intérêt départemental (...) la desserte [locale] des agglomérations de Chenoise et Jouy-le-Châtel ». De plus, la nouvelle direction du Conseil général ne remet pas en question le constat, elle se dit également préoccupée et prête à agir.

³⁰⁹ Cf. entretien réalisé le 18 mai 2004, voir infra chapitre neuf.

exemple les jours ouvré il l'utilisera comme voie de transit pour se rendre sur son lieu de travail, mais les jours de fin de semaine ou de congé il l'utilisera comme une voie d'accès local pour atteindre un lieu récréatif comme une forêt. D'autre part à un même moment de la journée une voirie pourra supporter des trafics de natures différentes³¹⁰, de transit pour les actifs réalisant des déplacements à longue portée vers leur lieu de travail ou de desserte locale pour les mères de famille qui se rendent sur leur lieu d'achat.

Par ailleurs, comme cela a été démontré depuis quelques temps déjà (Baccaïni 1997-b) les déplacements contraints que sont les navettes vers le lieu de travail sont de plus grande portée pour les actifs périurbains que pour les urbains. Ainsi sommes nous confrontés à des usagers périurbains qui parcourent des distances plus longues sur des réseaux hétérogènes tant dans leur conception que dans leurs usages.

Parallèlement, il faudrait s'attarder sur la manière dont sont perçues et traitées les questions de sécurité à l'échelon local. En effet, quelle peut être l'action des autorités municipales dans ce domaine ? Il serait sans doute pertinent de s'interroger sur la capacité qu'a cet acteur à traiter de la sécurité de déplacements sur lesquels il ne peut pas agir.

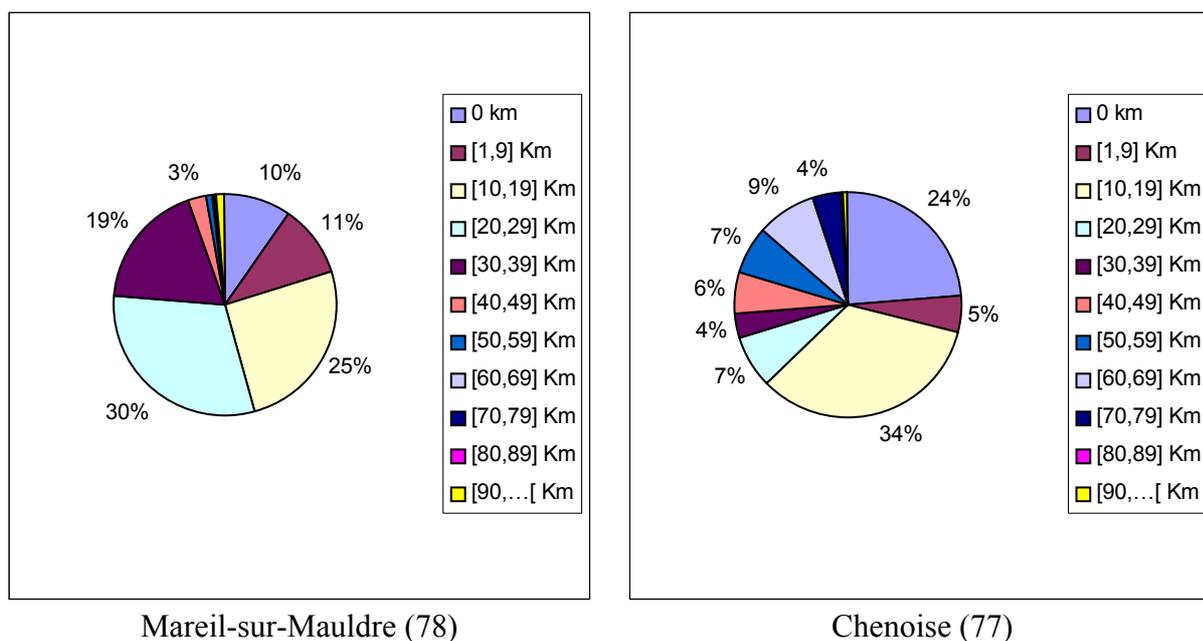
8.3.1) Les navettes, reflet d'une mobilité étendue.

Les informations disponibles pour évaluer la portée des navettes effectuées par les actifs occupés sont de deux ordres. Il y a d'une part les données fournies par l'INSEE³¹¹ qui, exhaustives, permettent un certain traitement quantitatif, celles-ci seront utilisées pour la réalisation des graphiques (fig. 30). D'autre part, les individus peuvent livrer des renseignements plus qualitatifs mais certes non représentatifs lorsqu'ils s'expriment sur leur expériences et pratiques personnelles. Nous disposons également de ce type de données mais elles ne seront pas utilisées ici dans la mesure où elles ont fait l'objet de développements précis et plus importants dans la partie précédente.

³¹⁰ Les propos d'un couple d'enquêtés, Romain et Claire (M18), illustrent cette remarque. Claire a dit « oui je pense que c'est pas la même circulation [à tes heures] t'as pas la même perception que moi, mais c'est normal ».

³¹¹ Voir supra la présentation de ces données paragraphe 4.2.3.

Figure 30 Distances parcourues par les actifs employés pour se rendre sur leur lieu de travail



Source RGP INSEE 1999

Martine Berger (2002, p. 239) avait calculé que la distance moyenne (trajet simple) parcourue par un actif francilien pour se rendre sur son lieu de travail en 1999 était de 10,1 Km. Or, à la lecture de ces graphiques il apparaît qu'en 1999 toujours, la majorité des actifs de Mareil-sur-Mauldre ou de Chenoise parcourraient des distances supérieures. C'est ainsi que 55% des actifs occupés mareillois et 41% des chenoisiens parcourraient chaque jour de 10 à 29 Km pour atteindre leur lieu de travail. Ces résultats tendent donc à démontrer que la mobilité des actifs périurbains, lorsqu'il s'agit d'atteindre son emploi, est plutôt étendue, en tout cas de plus longue portée que celle d'un actif francilien moyen.

Dés lors, si la distance parcourue est supérieure et malgré les vitesses de déplacement élevées, il faut admettre que les actifs mobiles périurbains auront une exposition aux risques liés aux déplacements plus longue que celle des autres usagers urbains notamment. Puisque le propos de ce paragraphe est local, il devient donc logique et judicieux de s'interroger maintenant sur les questions de sécurité telles qu'elles peuvent être traitées au niveau des territoires locaux.

8.3.2) Les questions de sécurité soulevées par les édiles locaux.

La lecture des délibérations des Conseils municipaux nous informe quant à la façon dont les problèmes de sécurité sont perçus dans les communes.

Tout d'abord, constatons que la sécurité au niveau micro-local n'est pas le point sur lequel les élus locaux s'attardent le plus. Les conseillers municipaux semblent préférer s'intéresser aux routes nationales ou départementales qui traversent leur commune plutôt qu'au réseau dont ils ont directement la maîtrise et la responsabilité. Ainsi donnent-ils parfois l'impression de vouloir apporter leur contribution à une réflexion plus vaste et faire entendre leur voix, plutôt que de s'en tenir aux points qui relèvent purement de leurs compétences.

À Chenoise la première mention de la sécurité des déplacements dans le village n'apparaît qu'au printemps 1982 et la question ne sera abordée que dans neuf réunions du Conseil municipal jusqu'au début de 2003. À Mareil-sur-Mauldre le Conseil municipal semble plus préoccupé par la question puisqu'il s'empare du problème dès le printemps 1969 et y revient plus d'une douzaine de fois jusqu'au printemps 2002. Il faut pour être précis ajouter que la commune est située au carrefour de deux routes principales³¹² dont une notamment, la 191, est utilisée par de nombreux poids-lourds, et supporte ainsi une importante circulation de transit³¹³.

Hormis cet aspect factuel voir quantitatif, il apparaît que les deux points précis qui préoccupent les élus locaux ont trait à la sécurité des piétons et de façon indissociable à la vitesse de circulation des automobiles. Précisément c'est la sécurité des enfants, usagers vulnérables, qui attire le plus l'attention.

Joël Yerpez (1994) a bien démontré que l'intérêt pour cette catégorie de personnes - les usagers vulnérables- n'est pas nouveau et plutôt fréquent, en ce qui concerne Mareil-sur-Mauldre celui-ci s'explique plus encore du fait de la configuration de la commune. La RD191 dans sa partie nommée route de Rambouillet est équipée d'un pont qui enjambe la Mauldre. Cependant celui-ci est quasiment dépourvu de trottoir, aussi la construction d'une passerelle réservée aux piétons, et

³¹² D'anciennes nationales devenues départementales à la fin des années 1980.

³¹³ D'après la carte « les trafics sur le réseau routier national et départemental en 2000 » réalisée conjointement par la DDE et le Conseil Général des Yvelines, il apparaît que sur les portions de voies incluses dans le périmètre communal de Mareil-sur-Mauldre, le trafic moyen journalier annuel (en véhicules/jour) était de 4545 pour la RD191 et de 6226 pour la RD307. Ce qui est somme toute conséquent pour des voiries à une seule chaussée dans chaque sens de circulation.

doublant ce pont, a très vite été perçue comme un aménagement de sécurité majeur³¹⁴ particulièrement nécessaire. En effet, après avoir été un point de passage obligé pour les enfants se rendant à l'école primaire³¹⁵, ce lieu demeure toujours inévitable pour tout habitant se rendant de la zone résidentielle du village à son centre administratif. Cette évidence topographique confirmée par des dires d'habitants constitua donc longtemps une zone d'insécurité ressentie. C'est ainsi que vingt-cinq ans plus tard la question fut reprise par le Conseil municipal³¹⁶ qui demanda des subventions au Conseil régional pour la réalisation d'une telle passerelle alléguant toujours la même « étroitesse des trottoirs du pont (...) qui oblige les piétons à marcher sur la voie ». Fort heureusement cette fois, les élus locaux furent entendus et la passerelle fut réalisée.

L'aménagement de cet ouvrage est l'occasion de souligner la distorsion très fréquente entre les faits ressentis et les faits avérés lorsqu'il est question de sécurité routière. Effectivement, nous n'avons lu dans les registres de délibérations du Conseil municipal aucune mention d'accident survenu en ce lieu, alors qu'une telle occurrence n'eut pas manqué d'être signalée tant elle aurait donné du poids aux demandes de subventions formulées auprès des instances départementales ou régionales. Ainsi, ce que les usagers ressentent comme un lieu peu sûr ne correspond pas toujours à une réalité effective, dans la mesure où par leurs comportements d'anticipation et les actions compensatoires qu'ils mettent en œuvre, ils contribuent eux-mêmes à en améliorer la sécurité. S'installe alors une situation paradoxale comme l'explique Dominique Fleury (2004, p. 68) « plus une situation apparaît comme dangereuse, moins le nombre d'accidents sera élevé [et] plus les infrastructures sont améliorées, plus les comportements, en particulier les niveaux de vitesse, se détériorent ». Ces comportements s'apparenteraient alors à une forme de régulation du système lui-même, régulation opérée en temps réel par les usagers, ce que D. Fleury (2004) analyse comme une microrégulation par opposition à une macrorégulation opérée par les gestionnaires des réseaux.

Bien évidemment les élus locaux se préoccupent de la vitesse de circulation dans leur commune, le plus souvent ils la jugent excessive et réfléchissent à des moyens à mettre en œuvre pour la réduire dans le but toujours avoué de « veiller à la sécurité et à la protection de la population »³¹⁷. Il apparaît que ce sont toujours des solutions techniques curatives qui sont envisagées et jamais des actions préventives visant les comportements. Ce mode d'action plus en réaction qu'en prévision

³¹⁴ Délibération du CM du 11 mai 1969.

³¹⁵ Initialement située derrière la mairie puis reconstruite au lieu-dit les crayons dans la résidence du Parc de Mareil et ouverte à la rentrée 1977/78.

³¹⁶ Délibération du CM du 12 décembre 1994.

³¹⁷ Délibération du CM de Chenoise du 21 avril 1982.

qui a été repéré localement corrobore bien les constats de portée plus générale concernant la mise en œuvre de la politique de sécurité routière³¹⁸.

Dans les communes périurbaines étudiées les solutions retenues sont plutôt ponctuelles, elles ne semblent pas s'insérer dans une réflexion d'ensemble de plus vaste ampleur comme ce peut être le cas pour les espaces urbains denses (Hernandez, 2003). Ceci est sans doute imputable aux particularités de la région parisienne qui fonctionnellement déborde de son cadre administratif (IAURIF, 2000 ; Hassan, 2001), et où l'intercommunalité tournée vers le projet est plutôt peu développée contrairement à d'autres régions françaises (Béhar et alii 2001).

Toujours est-il que les actions en faveur de la sécurité, vue ici sous l'angle de la maîtrise voire de la réduction des vitesses, sont puisées dans l'arsenal technique de l'ingénieur transport. Il s'agira par exemple de la mise en place de dos d'âne³¹⁹ ou bien de la surélévation de carrefour et de la pose de panneaux de stop³²⁰. Il faut donc comprendre que les élus locaux des petites communes périurbaines ne sont pas insensibles aux questions de sécurité, cependant ils ne s'en saisissent pas pleinement. Il n'est pas impossible qu'ils se pensent dépassés par ce sujet perçu comme technique, voire peu compétents et qu'ils continuent à se reposer sur les compétences des DDE.

Cependant il semblerait que dans ce domaine aussi les DDE cèdent du terrain et réduisent leur mission d'appui aux collectivités territoriales. C'est ainsi que le Conseil municipal de Mareil-sur-Mauldre ayant vu³²¹ la DDE des Yvelines décliner sa demande d'étude de réalisation d'un diagnostic de sécurité assorti de propositions de mesures, a dû se retourner vers un cabinet privé. En 2001, le conseil municipal n'a donc pas obtenu de proposition de la part de la DDE pour répondre à une demande de réflexion conduisant à l'amélioration de la sécurité routière. C'était la première fois qu'une telle situation se produisait. Lors de la précédente demande d'importance du Conseil municipal à la DDE à l'automne 1992, celle-ci avait répondu positivement et assumée la mission de conception de projet puis de maîtrise d'œuvre. Des éléments d'explication à ce changement d'attitude peuvent peut-être être trouvés dans le rapport de Claude Robert (2001) relatif à l'évaluation de l'action des DDE dans le domaine de la sécurité routière. En ce qui concerne les relations entre les DDE et les communes, il y est relevé que les demandes de ces dernières ne sont plus toujours faciles à traiter dans la mesure où elles ne sont « pas toujours liées à des préoccupations de sécurité

³¹⁸ Ce qui avait été analysé dans la section 5 du premier chapitre.

³¹⁹ Comme à Mareil-sur-Mauldre, voir délibérations du CM du 21/12/76 et du 13/10/77.

³²⁰ À Chenoise voir délibérations du CM du 27/01/96 et du 06/06/01.

³²¹ Délibération du CM du 3 décembre 2001.

routière » (p. 20). Qui plus est, les demandes s'expriment fréquemment « en termes de solution alors que le problème n'a pas été clairement posé » (p. 20). Les attentes des municipalités envers les DDE semblent donc avoir évolué et la façon de les formuler également. Ce serait alors une des raisons³²² pour lesquelles les demandes adressées aux DDE ne reçoivent plus systématiquement de réponse. Quoiqu'il en soit, dépourvues de services techniques compétents mais concernées par la question, il n'est pas impossible que les petites communes en viennent à se tourner vers d'autres prestataires que les DDE pour obtenir une expertise et un appui en matière de sécurité routière, par exemple auprès des services des conseils généraux ou de bureaux d'étude spécialisés.

La sécurité des déplacements est une dimension primordiale de la mobilité qu'il faut prendre au sérieux et qui nécessite des actions spécifiques, aucun acteur qu'il soit institutionnel ou individuel n'irait affirmer le contraire. Il est ainsi apparu nettement que le couple sécurité/insécurité ne pouvait être considéré dans l'absolu et qu'il était dépendant de l'environnement dans lequel la mobilité s'opère. C'est pourquoi une connaissance précise et substantielle des lieux et des réseaux est nécessaire pour appréhender, analyser voire tenter d'accroître la sécurité des déplacements. C'est bien cette dimension que ce présent chapitre a voulu mettre en exergue. D'ailleurs on pourra insister à nouveau sur le poids de l'histoire, dans le sens où les habitants d'aujourd'hui héritent largement d'une situation, d'un état périurbain qui préexistait à leur venue. Le temps est passé où les nouveaux arrivants pionniers de ces espaces devaient construire, parfois inventer de nouvelles façons de vivre en reliant des lieux neufs à la ville qu'ils avaient quittée. Dans les années 2000, les espaces périurbains sont certes en extension mais non plus en création brute. C'est-à-dire que les habitants s'adaptent à ce qui existe déjà, ils pourront bénéficier de ce qui a été progressivement mis en place.

Les réseaux routiers ont ainsi été développés et petit à petit améliorés pour supporter des flux de plus en plus conséquents. Cependant pour comprendre pourquoi habiter et circuler dans les espaces périurbains se combinent finalement plutôt bien, il ne faut pas s'en tenir à la seule étude des composantes physiques et matérielles de la mobilité. Il conviendra de prêter attention à l'action de certaines institutions politiques locales ainsi que d'éclaircir le rôle des individus dans le fonctionnement de ce système périurbain.

³²² Le rapport souligne aussi que « la sécurité routière est perçue comme une question importante, mais on ne s'organise pas pour la prendre en charge et la professionnaliser » (p. 25). Il semblerait que ce soit là un changement avec la situation des décennies précédentes, qui serait peut-être lié au désengagement de l'Etat et à la montée en puissance des collectivités locales qui entraînerait si ce n'est une perte de « rigueur technique » tout au moins une dilution des savoirs et des capacités d'action.

Chapitre 9

Un fonctionnement territorial possible grâce à la volonté des acteurs.

*En somme, à côté des politiques, il y a les désirs et les actes des habitants ;
et les politiques ne réussissent vraiment que si elles s'appuient sur eux,
ou du moins vont dans le même sens.*

Michelle Perrot (1991) La ville et ses faubourgs au XIX^e siècle

Les acteurs qui concourent au bon fonctionnement d'un espace habité sont nombreux et impliqués à différents titres. Certains, étant élus, ont des responsabilités expresses qu'ils exercent pour la communauté des habitants dont ils sont issus, d'autres extérieurs au territoire agissent du fait de leur emploi, d'autres encore participent par le simple fait qu'ils ont choisi d'y vivre.

Le propos de ce chapitre est de comprendre pourquoi un type d'espace dans lequel la mobilité est une dimension si fondamentale et nécessaire, peut fonctionner et satisfaire ses habitants. On pourrait aussi se pencher sur sa pérennité puisque dans notre société actuelle émergent de plus en plus des préoccupations dites de "développement durable" et de respect de l'environnement. Ainsi peut-on entendre ici ou là des interrogations sur la ville durable mais non sur le périurbain durable. Ces réflexions mériteraient incontestablement d'être menées, mais telle n'est pas ici notre ambition. Notre travail n'a pas intrinsèquement de visée prospective, il se veut plus analytique, c'est pourquoi nous nous attacherons à éclaircir ce qui permet le fonctionnement des espaces périurbains dans les conditions actuelles. L'approche sera alors centrée sur deux types d'acteurs³²³ : les représentants des institutions, les acteurs publics, ainsi que les individus ordinaires, les "périurbanisants".

³²³En 1982 M-C. Jaillet (voir références complètes en note 243) avait bien étudié le rôle et l'impact de ceux qu'elle a appelé les pavillonneurs c'est-à-dire les constructeurs et promoteurs, dans le processus économique de la production pavillonnaire. L'actualisation du travail sur ces acteurs pourrait être fructueuse et pertinente, mais ce n'est pas notre orientation de recherche. Nous avons choisi de nous intéresser aux ménages et non aux entreprises.

9.1) L'apport des acteurs institutionnels.

Avant même de parler d'espace approprié ou de territoire au sens géographique, on pourra rappeler que tout territoire administratif est géré par des institutions qui peuvent avoir des préoccupations variables mais qui ont des compétences strictes. Ainsi, cherchant à démêler la part des actions de chacun dans le fonctionnement des espaces périurbains, convient-il de ne pas éluder le rôle des institutions locales.

Quant à la mobilité, il est bien certain que celle-ci peut s'appréhender du point de vue de l'acteur politique qui doit faire face à ce phénomène, le prendre en compte au jour le jour, en fait le gérer au mieux. Cet aspect n'est pas ignoré mais il ne constitue pas le cœur de notre sujet, c'est pourquoi il sera ici traité sous l'angle particulier du contexte de notre étude et non généralisé ni théorisé³²⁴. Qui plus est, nous souhaitons privilégier l'étude spatialisée des pratiques des individus et leurs capacités de réaction et d'organisation personnelles³²⁵.

Les acteurs publics dont on va maintenant examiner l'action, sont tous des élus locaux. Aucun professionnel représentant de services techniques n'a été méthodologiquement interviewé bien que des contacts plus ou moins formels avec des personnels des DDE de Seine-et-Marne ou des Yvelines aient eu lieu. Nous avons communiqué avec les maires des communes dans lesquelles les entretiens ont été réalisés, mais leurs propos ont surtout servi à clarifier des informations obtenues par ailleurs, notamment celles recueillies dans les registres des délibérations des conseils municipaux. En fait, nous nous sommes tournée vers des conseillers généraux pour tenter de mieux appréhender l'articulation entre les questions de sécurité perçues localement au niveau communal et la manière dont elles pouvaient être prises en compte par la collectivité territoriale au niveau du département.

³²⁴ Nous renvoyons le lecteur qui souhaiterait approfondir ce point au travail de Mariane Thébert (2005) qui, complet et précis, traite de la question particulièrement dans les espaces périurbains.

³²⁵ En cela nous nous inspirons du courant sociologique dit de l'individualisme méthodologique, mais en tenant compte des apports de François Dubet (2005) qui souligne notamment que « l'activité de l'individu est autonome, mais [que] les conditions de cette activité ne lui appartiennent pas » car l'action de l'individu et la société dans laquelle cette action se développe, se coproduisent.

9.1.1) Un éclairage plus politique.

Des entretiens ont été réalisés avec des élus au Conseil général de chacun des départements étudiés³²⁶. Nous ne présenterons pas en détail la nature de ceux-ci car ils s'apparentent totalement à ceux réalisés avec les habitants. Bien évidemment les thématiques générales et le guide de questionnement ont été pensés et élaborés spécifiquement pour ces entretiens. Les points essentiels de la discussion portaient sur la politique actuelle du Conseil général, les évolutions envisageables compte tenu des modifications du contexte législatif, et les actions en faveur de la sécurité routière. À ces thèmes généraux se sont inévitablement ajoutées des remarques plus locales concernant tel ou tel point particulier dans la mesure où il s'agissait de préoccupations fortes comme par exemple le cas de la RD 231 en Seine-et-Marne.

Les élus rencontrés³²⁷ n'ont pas été contactés l'un et l'autre pour les mêmes raisons exactement, cependant les mêmes points ont été abordés avec chacun d'entre eux. M. Forray a été sollicité du fait de sa fonction au Conseil général, alors que M. Caparroy l'a été surtout pour sa connaissance précise des communes de notre étude puisqu'il est le conseiller élu dans le canton auquel Chenoise appartient.

Il apparaît tout d'abord qu'en ce qui concerne l'aide aux communes pour les travaux routiers, les types d'action engagés par les deux Conseils généraux sont assez proches. Il existe tout d'abord un programme ordinaire et permanent appelé plan (ou contrat) triennal de voirie qui consiste à subventionner des travaux proposés par les communes sur leur propre voirie. Nous avons pu constater d'après les registres de délibérations du Conseil municipal que ce programme est bien connu et pratiqué puisque les élus de Mareil-sur-Mauldre comme ceux de Chenoise y ont recours

³²⁶ Pour information, depuis les élections cantonales de mars 2004 le Conseil général des Yvelines est actuellement présidé par M. Pierre Bédier (UMP), la majorité y ayant été reconduite, alors qu'en Seine-et-Marne la majorité a basculé de la droite UMP vers la gauche socialiste, le Conseil général est maintenant présidé par M. Vincent Éblé (PS).

³²⁷ - M. Gilles Forray (UMP), premier maire adjoint à Poissy depuis 1983, conseiller général des Yvelines (canton de Poissy Sud) depuis 1991, vice président du Conseil Général avec délégation à la programmation routière et aux travaux routiers lors de la rencontre du 5 décembre 2003 maintenu dans ces fonctions après les élections du 21 et 28 mars 2004 ;

- M. Bertrand Caparroy (PS) conseiller municipal de Provins depuis 1983, conseiller général de Seine-et-Marne (canton de Provins) depuis 1998, vice-président chargé depuis les élections du 21 et 28 mars 2004 de la politique contractuelle et de l'aménagement numérique, rencontré le 18 mai 2004.

Je souhaite les remercier d'avoir accepté de m'accorder du temps lors de ces rendez-vous et d'avoir répondu si facilement à mes questionnements.

systématiquement. Mais il existe également des programmes particuliers visant à répondre à des besoins spécifiques, le plus souvent ce type d'aide aux communes est temporaire. C'est ainsi qu'en 2004 dans les Yvelines un programme d'amélioration de la sécurité sur les routes départementales en agglomération a été engagé. Dans les deux cas de figure (programme ordinaire et permanent ou spécifique et temporaire), l'aide du conseil général porte sur l'amélioration des infrastructures.

Un des points importants sur lequel les deux élus ont insisté est le partage des rôles et le partenariat entre les communes et le Conseil général. L'initiative doit, selon ces élus qui ont également des responsabilités municipales, toujours revenir aux communes.

L'action principale du Conseil général consiste à financer des opérations, mais s'il est présenté comme produisant un soutien matériel aux demandes, il n'est en aucun cas le générateur de la proposition ou du projet précis. Ainsi peut-il, par exemple, apporter une aide informationnelle aux communes en ce qui concerne la réalisation d'un diagnostic de dangerosité de la route :

« Il existe sur le département, ou sur le département voisin, un certain nombre de bureaux d'étude spécialisés dans ce domaine [qui] ont la réputation d'être des gens sérieux, donc on a essayé de les inventorier, d'en faire une liste que nous communiquons aux communes. (...) C'est elles qui choisissent (...) on leur donne l'argent pour faire, donc c'est pas à nous de choisir. » (M. Forray).

En d'autres cas le Conseil général apporte un soutien technique comme pour la signalétique touristique dans le canton de Provins :

« On [le CG] finance et en même temps on met à disposition de la structure intercommunale les techniciens ou les spécialistes de la signalétique, de la voirie, pour aboutir à quelque chose de correct. On passe alors à la phase réalisation et on va financer les panneaux à une certaine hauteur, non négligeable » (M. Caparroy).

En matière de prévention, le Conseil général peut financer des opérations ponctuelles comme cela a été le cas en Seine-et-Marne :

« L'an dernier on a demandé(...) un budget spécial pour les actions de prévention. C'était en liaison avec la vie locale et les collègues, c'était un financement jusqu'à 500 € des initiatives prises par les collègues en relation avec la sécurité » (M. Caparroy).

Enfin, une autre possibilité d'action réside dans une forme de coopération avec d'autres institutions, là encore le Conseil général finance des opérations sans en être l'instigateur.

« Il y a un partenariat avec la sécurité routière et la gendarmerie, que l'on essaie d'aider financièrement pour combler la carence de l'État dans certains domaines. Et notamment on a acheté du matériel chaque année à la gendarmerie, c'est nous qui avons financé en grande partie les radars, les jumelles radars, ou d'autres choses, les éthylomètres à une époque » (M. Forray).

Pour finir, nous allons mentionner succinctement quelques points concernant les services de déplacement que le Conseil général pourrait mettre en œuvre et qui interviendraient comme en complément de la politique routière. Dans le domaine des transports en commun, il semblerait que, là encore, les actions relèvent plus du financement, voire de la subvention à des lignes déficitaires que de l'exploitation de lignes. C'est ainsi que les opérateurs de transports publics sont des entreprises privées qui exploitent des lignes pouvant avoir un intérêt spécifique du point de vue du Conseil général³²⁸ mais qui demeurent officiellement indépendantes. Le cas des lignes Seine-et-Marne Express illustre bien cet aspect de la politique de déplacement menée par le Conseil général de Seine-et-Marne. Concernant directement les communes de notre étude, il existe deux lignes d'autocars³²⁹ qui relient Provins l'une à Melun, l'autre à Chessy terminus du RER A. Dans les deux cas l'opérateur est privé (sociétés Darche-Gros et Procars) mais celui-ci reçoit un important soutien financier du Conseil général, des conventions de partenariat ayant même été signées entre les deux acteurs public et privé. Notons également qu'il y a eu quelques tentatives de transport à la demande (comme le bus B.a.la.de - bus à la demande - opérant deux jours par semaine dans les communes proches de Provins). Cependant cette situation n'a rien d'original et il ne pourrait pas en être autrement compte-tenu du rôle joué par le Syndicat des Transports d'Île-de-France qui agit comme l'autorité organisatrice des transports urbains.

Pour synthétiser l'action du Conseil général en matière d'infrastructures et de sécurité routières, il convient d'insister sur quelques points. En premier lieu, il existe bien une politique globale en la matière et les grandes lignes directrices sont identiques quelque soit le département francilien. Ensuite, force est de conclure que le Conseil général apporte des financements mais ne prend pas d'initiative. Enfin, les services administratifs ne semblent pas encore avoir saisi l'opportunité de se renforcer pour s'affirmer comme un acteur de référence auprès des communes par exemple, pour gagner un rôle d'expertise et ainsi combler la place libérée par le retrait progressif des DDE.

« La DDE avait un rôle de conseil en direction des communes, rôle de conseil qu'elle n'est plus en état aujourd'hui de remplir. Donc la DDE continue en service minimum, je dirai, et son travail se situe essentiellement au niveau de l'entretien de la voirie (...). C'est une situation qui ne peut pas perdurer parce que la DDE ne rend plus du tout les services qu'elle rendait auparavant en direction des communes » (M. Forray)

³²⁸ Dans les Yvelines une ligne rapide l'Express-A14 relie Mantes-la-Jolie à La Défense, c'est la société Connex qui l'exploite, sur cette ligne les cartes d'abonnement émises par la RATP couvrant six zones sont utilisables.

³²⁹ Sur ces lignes également les carte Orange ou passe Navigo délivrés par la RATP sont utilisables, pour le trajet Provins Melun il faut avoir acheté une carte couvrant les zones 6 à 8 alors que pour le trajet Provins Chessy il est nécessaire d'y rajouter la zone 5.

9.1.2) Les pratiques gestionnaires.

Nous avons insisté sur un point important, dans certains espaces périurbains les acteurs propriétaires des voiries n'en assurent pas toujours la complète gestion faute de moyens techniques suffisants. Ceci est particulièrement le cas des petites communes qui sous-traitent l'entretien des réseaux et s'appuient sur les services de l'État. Or P. Lannoy (2001, p. 215 et 15) affirmait que « gérer c'est avant tout promettre des résultats » mais aussi « agir de manière opératoire en vue de traiter un problème ». Dans le cas de notre étude si un des résultats que tous les acteurs œuvrant en faveur des politiques de mobilité peuvent souhaiter et promettre, est celui d'assurer la sécurité des déplacements, il conviendrait de s'interroger sur la concordance entre leurs souhaits et actions.

En effet, malgré ce consensus les acteurs n'ont pas en tête les mêmes échelles, les mêmes terrains d'action. Les représentants de la DDE ou les conseillers généraux réfléchiront plus volontiers au niveau de l'espace du département dans son ensemble, alors que les élus locaux seront plus concentrés sur leur périmètre communal. On pourrait alors penser que, du fait de ce décalage, les améliorations souhaitées ne soient pas toujours facilitées. Ceci n'est pas exactement le cas en ce qui concerne les actions sur les infrastructures. Nous avons pu constater que globalement les réalisations sont plutôt cohérentes entre elles et vont assez bien dans le sens des améliorations souhaitées, notamment parce qu'elles sont effectuées par un gestionnaire unique (la DDE) ou par un propriétaire disposant de réels moyens techniques (la Conseil général) mais non par chaque commune isolément.

Par contre, un point plus délicat reste celui des politiques et actions de prévention, il semblerait qu'il y ait là une vraie difficulté à agir pour les acteurs locaux. À ce propos Dominique Fleury affirme que c'est peut-être le secteur dans lequel le plus de progrès et d'actions sont à faire. Selon ce chercheur (2004, p. 75) « c'est bien à partir du moment où les élus et les techniciens locaux se sentiront responsables de la prévention que des progrès significatifs [en matière de sécurité routière] pourront être réalisés ». À notre niveau, nos contacts officiels ou informels avec des élus, des personnels des DDE ou des forces de l'ordre confirment cette assertion. Il apparaît que ceux-ci n'accordent toujours pas le même poids aux actions plus éducatives et préventives qu'aux actions correctives ou répressives, bien que des initiatives se développent mais encore de façon isolée ou peu coordonnée. C'est ainsi que Bertrand Caparroy présentait une action originale menée par un maire d'une commune de Seine-et-Marne :

« le Maire de Saint-Fargeau-Ponthierry. C'est un fan de la prévention, il a des initiatives. Il y a eu plusieurs accidents de jeunes dans sa ville qui se sont tués en scooter et donc ils ont mis en place toute une série d'actions, dont une est le Passeport pour la vie. Chaque gamin a un passeport qui rappelle les accidents qui se sont produits et il y a des cadres vides : « on ne veut pas que ce soit toi qui remplisses ce cadre ». Tous les ans, si mes souvenirs sont exacts, les jeunes se réunissent pour vérifier qu'ils sont tous là, qu'aucun n'a eu un accident lui ayant coûté la vie. Cela fonctionne, c'est une vision positive de la prévention ».

Et l'élus conclure que ces exemples locaux peuvent inspirer la politique du Conseil général qui devrait encourager (il faut comprendre soutenir financièrement) des actions de prévention et/ou de communication car :

« nous pensons que même sur des routes bien faites, on se tue aussi. Cela dépend du conducteur. (...) L'amélioration des infrastructures a ses limites, il faut changer les comportements » (M. Caparroy)

Ces observations détaillées des pratiques de deux Conseils généraux franciliens corroborent ce que le rapport de Claude Robert (2001) soulignait c'est-à-dire que les Conseils généraux sont souvent devenus de vrais acteurs dans le domaine de la politique de sécurité routière. On peut alors conclure que cette implication contribue à faciliter la mobilité quotidienne, ce qui en fin de compte participe au bon fonctionnement des espaces périurbains.

9.2) Le rôle des individus.

Dans son analyse des comportements vis à vis de l'achat d'une maison individuelle, Pierre Bourdieu (1990) simplifiait et réduisait la complexité de la volonté des individus. Selon lui le désir qui primait sur les autres était celui de posséder quelque chose, un endroit pour vivre, où la famille serait en sécurité. En poussant un peu ses réflexions on pourrait presque identifier une sorte d'obsession visant à obtenir une garantie assurantielle pour stabiliser et ancrer la famille quelque part. Il concluait donc que la maison individuelle flanquée de son jardin était « un placement de père de famille » et il n'est pas certain que cette expression ne fût à comprendre que dans un sens valorisant. Dans le contexte de l'époque, il étudiait la production d'un type relativement nouveau d'espace, et il accordait la plus grande influence aux acteurs institutionnels au premier rang desquels il identifiait le système bancaire. En effet, en proposant des modes de financement plutôt avantageux aux clients désireux d'acquérir, les banques en venaient presque si ce n'est à imposer, du moins à favoriser la solution périurbaine.

Ce raisonnement par l'offre semble trop rigide et peu applicable à la situation actuelle. Ce sentiment est corroboré par des travaux plus récents de géographes (Lévy 2003-a, Berger 2004) qui relèvent que les ménages sont bien acteurs de leur localisation résidentielle, car dans la métropole contemporaine de nombreuses possibilités de type de logement leur sont offertes. Ainsi, les travaux de P. Bourdieu minimisent-ils l'incidence de la liberté de choix des ménages. Un dernier complément d'information peut être tiré d'un récent sondage³³⁰. À la question relative au choix du type d'habitation (sans tenir compte de questions financières), 76% des enquêtés répondent préférer vivre en maison individuelle, que celle-ci soit implantée dans un ensemble pavillonnaire ou isolée.

9.2.1. Des actions programmées au seul niveau individuel.

Existe-t-il un projet global périurbain ? Celui-ci serait-il promu et organisé par un acteur en particulier ? En France la création et l'organisation des villes nouvelles a relevé d'une politique interventionniste et planificatrice de l'État tout-puissant³³¹. En ce sens François Ascher (2001, p. 18-19) insistait sur le rôle joué par l'État dans l'aménagement et l'urbanisation du territoire depuis le milieu des années 1960 : « Ils [les pouvoirs publics] ont ainsi créé toutes sortes de structures et de procédures pour « planifier » plus rationnellement les villes (...) pour aménager ». Cependant, il n'en va pas de même pour la périurbanisation. Les lois de décentralisation de 1982 ont transféré aux communes la maîtrise des documents d'urbanisme et des pouvoirs correspondants, dès lors chacune peut décider de l'urbanisation ou non de son territoire. Il n'y a donc pas de structure ni de pouvoir particulier chargé de décider ou d'encadrer la périurbanisation. Si celle-ci est pilotée ce n'est pas par une puissance publique unifiée. Il convient donc de chercher ailleurs d'où pourrait provenir la volonté de périurbanisation.

« On a vraiment construit Mareil, pas nous deux évidemment, mais je veux dire les gens qui sont arrivés à partir de 76 (...) on a fait partie des gens qui ont créé toutes les associations (...) Et c'est vrai que les personnes qui sont là depuis 3-4 ans n'ont pas forcément... ils sont arrivés ils ont trouvé des choses qui étaient faites dont ils bénéficient, qui les ont peut-être décidés à venir

³³⁰ « Les Français et leur habitat, perception de la densité et des formes d'habitat » TNS Sofres (2007) pour le compte de l'Observatoire de la ville voir www.tns-sofres.com/etudes/pol/150207_ville.pdf

³³¹ Une forme juridique nouvelle et adaptée avait été spécialement créée : le Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) qui est un établissement public de coopération communale, il y eut neuf villes nouvelles créées en France. A la fin de l'année 2006 tous les SAN ont été dissous.

s'installer à Mareil mais ils n'ont pas la même motivation. (...) Et je crois justement que cette communauté de Mareil elle s'est créée parce que c'était un nouveau village. »

Le récit que fait Jeanne (M8) de son installation à Mareil-sur-Mauldre en 1978 permet de comprendre que la périurbanisation a reposée sur les individus qui ont agi isolément mais qui tous poursuivaient des buts similaires. Ces « périurbanisants » ont certes été aidées par les « pavillonneurs » qui leur ont proposé des lieux où réaliser leurs aspirations, mais si quelque chose de nouveau s'est réalisé c'est bien grâce à eux, à leur volonté et leurs actions.

C'est d'ailleurs toujours le cas, car l'expérience d'Anna (C26) arrivée à Chenoise en 2004 démontre là aussi que les actuels « périurbanisants » portent encore et toujours un projet de vie à long terme. Voici précisément le récit d'Anna : *« il y a très longtemps que l'on voulait acheter et on voulait s'éloigner. On habitait en ville avant et on voulait plus être en ville, enfin plutôt trouver un petit village tranquille (...). En fait ça faisait à peu près deux ans qu'on prospectait pour acheter un terrain et mon mari a des collègues qui habitent ici, donc on venait de temps en temps et puis sans plus. On s'est dit qu'il n'y avait pas grand-chose ici, parce qu'on voulait faire construire, et on a vu qu'il n'y avait pas vraiment de terrains donc on s'est un peu éloigné. (...) Et puis un jour, par hasard, on est tombé sur un constructeur qui nous a dit « si vous voulez à Chenoise il y a des terrains à construire, il y a un lotissement qui va se faire ». Donc on est revenu à Chenoise. (...) Là on vient quand même de se mettre un gros crédit sur le dos, donc on va peut-être aller jusqu'au bout quand même avant d'envisager de changer ; à moins qu'il y ait vraiment quelque chose un gros coup dur et qu'on soit obligé de partir, ce que je n'espère pas. Non, on espère aller le plus loin possible, nous installer et rester ».*

Les deux descriptions, celle de Jeanne comme celle d'Anna, corroborent pleinement ce sur quoi Pierre Lannoy (2001, p.18) insistait, à savoir qu'« une propriété fondamentale de l'acteur [est] l'intentionnalité ». Ces individus ont bien été acteurs de leur choix résidentiel, ils ont vraiment voulu un type d'habitat en particulier et ils ont donc contribué au mouvement de périurbanisation. En soulignant ainsi le rôle des individus dans les développements urbains contemporains, on ne peut donc que souscrire aux propos de Jacques Lévy (2003-a, p. 138) qui rappelait que « les maîtres de l'espace sont et seront de plus en plus les habitants et on n'aménagera pas l'espace sans eux, encore moins contre eux ».

9.2.2. Un fonctionnement collectif autonome.

Plus que le phénomène de périurbanisation au sens large, c'est sa facette résidentielle (la maison individuelle et son jardin) que les individus recherchent. Les entretiens que nous avons menés ne laissent pas du tout entendre que les habitants ont conscience de pratiquer une sorte de « ville à la carte » pour reprendre l'expression de François Ascher. Il n'est donc pas possible d'affirmer qu'ils soient porteurs d'un certain modèle de ville ni même promoteurs d'un mode d'habiter original. Ainsi, s'ils participent à un projet celui-ci ne peut-être que particulier et localisé.

Dans le paragraphe précédent, nous avons établi qu'il n'existait pas d'acteur institutionnel aux commandes de la périurbanisation pour la raison notamment que, juridiquement, aucun niveau administratif supra-communal ne détient de compétence d'urbanisme permettant d'organiser un tel processus. Dès lors, les individus participent au mouvement périurbain chacun indépendamment des autres, aidés cependant par des agents économiques organisés que sont les constructeurs, promoteurs et autres organismes financiers. Pourrait-on alors déceler au travers de toutes ses actions individuelles non coordonnées l'existence d'un acteur collectif qui pallierait l'absence de la puissance publique ?

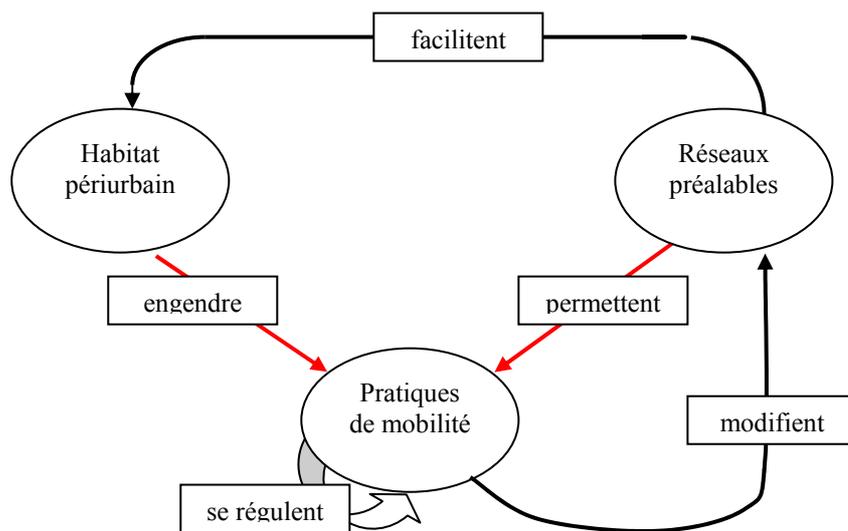
Rappelons tout d'abord qu'un acteur collectif est constitué d'individualités, comme la somme est l'addition des parties. Ces individualités se retrouvent pour porter, construire un projet commun. Frédérique Hernandez (2003) a ainsi montré que dans le cadre de la réalisation d'un Plan de déplacement urbain, il y a effectivement un acteur collectif qui se met en place et qui œuvre pour l'aboutissement d'un processus. Les relations entre les individualités qui constituent cet acteur collectif ne vont pas de soi, chacun agit, interagit avec l'autre, tous contribuent à la transformation réciproque de chacun dans ce que F. Hernandez qualifie de « scène de débats ». Quand la démarche aboutit et que le plan est accepté puis mis en place, cela signifie que l'acteur collectif a pu trouver un mode de fonctionnement opératoire. Réunies par un projet ponctuel, les individualités peuvent reprendre leur liberté d'action et ne se trouvent plus liées au projet commun devenu réalité.

Nous ne pensons pas pouvoir établir de parallèle avec la périurbanisation, dans la mesure où les individus qui constitueraient les atomes de bases de l'acteur collectif n'ont pas la possibilité de s'insérer dans une structure organisationnelle pré-existante ou à élaborer en commun. Autrement dit, l'urbanisation n'est pas un processus participatif auquel les habitants/administrés peuvent coopérer, les individus, même s'ils le voulaient différemment, sont cantonnés à un rôle de consommateurs. Ils achètent leur maison, ils emménagent et s'ils veulent aller plus loin ils peuvent tenter de jouer un rôle dans le conseil municipal ou au sein d'associations culturelles ou sportives

qu'ils pourraient créer ou développer. Rien de moins, rien de plus. Ils ne peuvent pas s'exprimer sur les choix d'urbanisation, encore moins les influencer. C'est-à-dire qu'ils ne sont pas conviés à participer ouvertement à la construction d'un projet. Rien ni personne n'a annoncé l'élaboration d'un projet périurbain auquel participeraient toutes les bonnes volontés.

Cependant, nos recherches ainsi que d'autres récemment publiées (Hervouet 2005, Sajous 2003 par exemple) démontrent que les espaces périurbains fonctionnent et donnent satisfaction à leurs habitants. Il semblerait en fait qu'un état d'équilibre s'établisse et qu'ainsi le système devienne viable et pérenne. Le schéma suivant (figure 31) propose une représentation volontairement simplifiée et limitée aux aspects que nous avons traités dans ce texte, des forces et actions qui travaillent ces espaces pour en arriver à produire un système fonctionnel.

Figure 31 Une modélisation synthétique de l'équilibre du système périurbain



Légende :
 → action certaine en temps t
 → action possible en temps t+x

On peut également lire ce schéma comme présentant une forme de banalisation des espaces périurbains. En effet, si l'on se reporte aux premiers temps, globalement jusqu'en 1982 (voir figure 3), la décision pour un ménage de s'installer en périurbain correspondait à un choix pionnier. Ceci principalement parce que les structures facilitant la vie de tous les jours comme les commerces n'y étaient pas encore développées, mais aussi car les réseaux routiers n'étaient pas adaptés aux nouvelles conditions, formes et intensité de circulation.

Par la suite (ce qui correspondrait aux flèches noires sur la figure 31) les gestionnaires de réseaux ont pu constater les évolutions de la circulation et donc améliorer les voiries dans le but principal de fluidifier le trafic et d'écouler les flux. De ce fait, si les réseaux routiers permettent une meilleure mobilité, cette amélioration peut être connue et prise en compte par de futurs habitants qui auraient hésité à s'installer à cause des déplacements précédemment imaginés comme problématiques. Pour ceux-ci l'installation périurbaine n'est alors plus une aventure, mais plutôt une option parmi d'autres. Le périurbain en est donc devenu un espace ordinaire, il s'est en quelque sorte banalisé.

Conclusion à la troisième partie.

L'objectif de cette dernière partie était de répondre à une question abrupte et naïve "mais alors pourquoi ça marche?". En effet, les espaces périurbains, s'ils satisfont le plus souvent leurs habitants, ne sont pas toujours perçus positivement par certains professionnels de l'aménagement ou responsables politiques. Ce qui est le plus souvent incriminé est la consommation d'espace voire la dégradation des paysages qui s'en suit. Ce choix pour les espaces périurbains relèverait d'une forme d'égoïsme voire d'incivisme de leurs habitants qui ne se préoccuperaient pas du bien commun ni de la pérennité de notre système urbain. Enfin du fait de leur mobilité automobile si développée, ils feraient peser de graves nuisances (congestion, pollution...) sur les habitants des centres urbains qui ne les gênent pas.

Les entretiens que nous avons menés attestent que les habitants périurbains sont conscients de certains des travers mentionnés, cependant ils ne diabolisent pas la situation. S'ils se sentent en partie responsables de certains des aspects les moins positifs, ils signalent aussi les subir parfois durement.

En ce qui concerne leurs déplacements, ils vont avoir tendance à s'adapter aux réseaux qu'ils trouvent plutôt que de chercher à faire évoluer les réseaux eux-mêmes. Ils pourraient porter des revendications par le biais d'associations ou tout simplement s'adresser à leurs élus pour obtenir des modifications, des aménagements de la voirie. D'après nos observations de terrain et recherches dans les documents municipaux, il semblerait que ce soit peu le cas. De plus, les rares fois où nous avons pu constater quelques demandes, elles concernaient surtout des aspects très locaux, c'était par exemple la pose d'un système ponctuel de réduction de la vitesse (ralentisseur ou chicane) qui était souhaité. Il ne nous a pas été donné de voir des associations par exemple de riverains, porter des réclamations organisées. Ceci ne signifie pas que les habitants rencontrés étaient ignorants ou insensibles aux problèmes de portée plus vaste³³², il faut plutôt comprendre que leur comportement est résigné.

³³² On peut ainsi signaler que deux infrastructures d'importance préoccupent les habitants : l'éventuelle « route des crêtes » dans les Yvelines (voir figure 29) et la RD231 en Seine-et-Marne. Dans un cas ils attendent avec intérêt mais résignation la percée de la voie envisagée depuis longtemps mais toujours différée, dans l'autre ils savent que l'élargissement est prévu mais ignorent la solution technique retenue (passage à trois ou quatre voies) ainsi que la date de réalisation.

Enfin, l'essentiel à retenir est que les habitants ont souvent dit avoir évalué les avantages et les inconvénients de leur installation avant même de la réaliser, ce qui correspond bien à une forme de conception et de planification d'un projet. Certains ont ainsi intégré des coûts de transport chiffrés (péage autoroutier par exemple) à leur calcul qui certes a malgré tout pu être partial et/ou incomplet. En tout état de cause, les périurbains rencontrés sont plutôt satisfaits de leur état. C'est pourquoi ils vont faire en sorte que ce système périurbain fonctionne au mieux. Leurs actions tendent à s'adapter aux conditions de vie qu'ils trouvent afin de maintenir leurs pratiques au niveau de qualité souhaité. Le système fonctionne parce que les habitants le veulent. Ils vont ainsi élaborer des stratégies de déplacement leur permettant de continuer à garder, s'ils le jugent nécessaire, des liens réguliers voire intenses avec le pôle urbain. Ils chercheront aussi à développer des stratégies qui leur assurent une certaine autonomie vis à vis de l'espace dans lequel ils ont décidé de vivre, c'est-à-dire qu'ils veulent bien se mettre en retrait de la vie urbaine mais non s'isoler ou se couper de ressources qu'ils ne trouvent pas localement et dont ils souhaitent disposer.

Conclusion générale

*Bref, les espaces se sont multipliés, morcelés et diversifiés.
Il y en a aujourd'hui de toutes tailles et de toutes sortes,
pour tous les usages et pour toutes les fonctions
Vivre, c'est passer d'un espace à un autre,
en essayant le plus possible de ne pas se cogner.
Georges Perec (1974) Espèces d'espaces.*

Ce travail est né d'une interrogation sur les liens entre habiter et circuler dans les espaces périurbains de la métropole francilienne. En effet, la périurbanisation est maintenant un phénomène incontestablement installé dans les paysages du système urbain contemporain. Par ailleurs, il est assez clair que celle-ci repose sur une capacité à se déplacer que doivent détenir les habitants s'ils veulent ne pas vivre trop repliés et pouvoir profiter de toute la palette des ressources que le système métropolitain propose. Il est ainsi apparu que ce type d'espace n'était pas, tout au moins en France, totalement indépendant de la ville-centre. Dès lors, et dans un contexte de mobilité de plus en plus développée, nous avons souhaité porter notre attention plus particulièrement sur les réseaux routiers et leurs usages dans ces espaces périurbains.

Il est vrai que beaucoup a déjà été dit sur cette mobilité quotidienne des habitants périurbains, cependant une dimension ne semblait pas avoir été pleinement traitée, c'est celle de la sécurité de ces déplacements. Nous souhaitons donc explorer cet aspect moins documenté de la mobilité, tout au moins dans les espaces en question. Nous ne pensons pas avoir épuisé la question mais nous espérons avoir contribué à une connaissance plus fine du sujet.

Alors que le travail était engagé depuis peu, le discours du Président de la République, à l'occasion des fêtes du 14 juillet 2002, a porté sur le devant de la scène politique et médiatique la question de la sécurité routière. Si la situation avait déjà fait l'objet d'une prise de conscience, d'une réflexion des milieux professionnels concernés et de tentatives de traitement, elle n'était pas apparue avec autant de puissance au grand public. L'objet de notre recherche a donc bénéficié d'un coup de projecteur inattendu. Ceci explique peut-être une partie de la réceptivité que nous avons constatée auprès de différents acteurs qui ont contribué à l'accomplissement de ce travail. En effet, un des choix forts que nous avons fait a été de nous intéresser aux individus et non aux institutions ou aux

professionnels. Dès lors la démarche a été plus tournée vers les pratiques des habitants périurbains-usagers des réseaux routiers afin de comprendre leur façon de vivre et leur rapport à l'espace. Cette prise de position nous est apparue pertinente et, qui plus est, elle a été étayée par des constats relevés chez des géographes de renom (Lévy 2003-a, Berger 2004) qui réaffirmaient le rôle majeur joué par les habitants dans les processus globaux d'aménagement de l'espace.

Puisque nous avons centré notre propos sur la mobilité des habitants, il a tout d'abord fallu éclaircir certains points relatifs à la construction de l'espace dans son rapport à un mode de transport particulier. Selon un courant de pensée dominant, automobile et périurbanisation sont associés de manière quasi inéluctable, il est certain que l'un et l'autre vont de pair mais trop souvent l'un est caractérisé comme la condition de l'autre. Nous avons souhaité démontrer que les fils de la causalité sont plus embrouillés qu'il n'y paraît et plutôt que de déterminer *a posteriori* qui a permis quoi, nous pensons qu'il faut considérer l'ensemble comme formant système.

Dans ces conditions, nous avons constaté que l'utilisation que font les automobilistes périurbains des réseaux routiers est plutôt intensive. Compte tenu qu'ils ne peuvent pas ou peu influencer sur les améliorations que les services techniques peuvent apporter aux réseaux, ils préféreront élaborer des tactiques personnelles visant à mieux utiliser l'existant. En fait, ils ne questionnent pas volontiers leur choix de mode de déplacement. Une fois opéré, celui-ci s'ancre durablement dans les habitudes et le remettre en cause devient peu probable. Il faudrait pour cela un cataclysme naturel effroyable, ou plus trivialement, des politiques interventionnistes et dirigistes très dures portées par une puissance publique forte. A l'heure actuelle, en France, l'un ou l'autre des scénarios ne semble que peu plausible. Dès lors, le choix des périurbains privilégiant l'automobile pour leurs déplacements paraît peu susceptible de changer.

Lors de la progression de la recherche, un point qui n'avait pas été envisagé initialement a surgi et il nous est apparu intéressant de l'intégrer au développement dans la mesure où cela pouvait avoir des incidences quant à la question principale de la sécurité des déplacements. Les populations périurbaines sont en quelque sorte constituées de migrants, tout au moins dans les espaces les plus lointains du cœur de l'agglomération que nous avons étudiés. Il faut comprendre par là que les habitants qui ont investi ces espaces provenaient d'autres types de lieux, il ne s'agit quasiment jamais d'individus qui, déjà périurbains, ont souhaité, pour quelques raisons que ce soit, changer de domicile pour s'installer dans un autre espace périurbain. Certains venaient d'autres agglomérations (certains diraient de la province), d'autres étaient déjà installés dans la métropole francilienne mais ils avaient vécu en milieu urbain central ou en banlieue. En tout état de cause et d'après nos observations, le phénomène périurbain est comme alimenté en continu par des arrivées nouvelles,

mais il semblerait que les sorties de populations ne soient pas si massives qu'on aurait pu l'imaginer. En d'autres termes, la population vieillit aussi sur place dans le périurbain. Il ne s'agit pas seulement d'une installation correspondant à une étape dans le cycle de vie mais bien, pour une part non négligeable de la population, d'une installation durable. En cela les espaces périurbains se banalisent, ils auraient tendance à ressembler un peu à la banlieue.

Quoiqu'il en soit, le travail de terrain a révélé que ces habitants périurbains plus âgés tentaient de ne pas renoncer à se déplacer en automobile. Ils avaient auparavant l'habitude de le faire et ils continuent le plus possible à conduire. Certes ils ont tendance à adapter leurs déplacements, par exemple à les différer à certains moments de la journée pendant lesquels la circulation est moins dense. Pour autant ces individus aspirent à être mobiles le plus longtemps possible. En ce qui concerne la sécurité routière, des travaux (Yerpez 1998) ont démontré que ces conducteurs âgés ne sont pas intrinsèquement plus dangereux que les autres car, assez souvent, ils régulent d'eux-mêmes leurs comportements et font montre de plus de prudence. Par contre leur perception de la sécurité s'est révélée parfois différente de celles des autres automobilistes.

Nous nous interrogeons également quant à la prise en compte de la sécurité par les habitants périurbains dans la programmation, dans leur choix de déplacements. Nos résultats infirment une idée trop naïvement positive. Ce que nous avons mis en évidence est que, d'une part l'organisation et la réalisation des déplacements sont des opérations complexes, mais qui une fois déterminées, expérimentées et approuvées ne se modifient que difficilement. D'autre part, les facteurs qui influencent le plus fortement les choix de pratiques sont surtout quantitatifs liés au temps passé dans les transports, plutôt qu'à la qualité du temps et de l'activité. C'est-à-dire que les automobilistes périurbains ne sont pas insensibles au confort et à la sécurité de leur déplacement, pour autant ces aspects ne constituent pas pour eux des priorités. Compte tenu de la récente médiatisation des questions de sécurité routière, nous avons cherché à savoir si le risque routier était malgré tout un facteur influant sur les comportements des périurbains. Tout d'abord, il apparaît que ce risque est perçu au travers de l'événement paroxystique qu'est l'accident. Ensuite, nous avons confirmé que le risque perçu et le risque réel ne concordaient pas. Enfin, un certain fatalisme a pu être mis en évidence chez les automobilistes. Les discours sur le risque routier et les actions que mènent les individus ne coïncident pas. Bien évidemment les individus disent ne pas négliger le risque routier dans leurs pratiques mais ils ne se déclarent pas encore prêts à modifier celles-ci pour ne pas s'y exposer. De plus, même lorsqu'ils ont été confrontés à l'accident de la route, et plus encore lorsqu'ils en ont été victimes, leurs comportements ne changent que peu. C'est-à-dire que tout se passe comme si l'apprentissage tiré de l'expérience n'avait pas totalement lieu. Ainsi continueront-

ils à emprunter les mêmes itinéraires, tout au plus pourrait-on relever qu'une forme de régulation (par la réduction des vitesses notamment) sera appliquée, mais le plus souvent celle-ci n'est pas durable. Il apparaît aussi que le risque routier est toléré par les automobilistes périurbains car ils ne pensent pas avoir individuellement beaucoup de moyens de le contenir.

Les choix d'itinéraires sont donc assez peu dépendants de la sécurité qu'éprouvent les automobilistes en les pratiquant. Pour résumer, la formule "au plus droit et au plus court" synthétise assez bien leurs préférences. Les parcours empruntés ne favorisent pas spécialement un type de voirie mais une inscription dans l'espace. La ligne droite semble recueillir plus de succès que les chemins tortueux. Dans l'esprit des habitants périurbains mobiles, ce sera moins la qualification technico-administrative de la voie qui les déterminera, que les caractéristiques morphologiques. Il n'y a ainsi pas de préférence nette pour telles routes départementales ou nationales, par contre la présence d'une autoroute surtout quand le parcours est long en distance est sur-déterminante. Globalement, la grande voie sur laquelle on peut rouler simplement sera recherchée plutôt que la petite route parfois pittoresque voire moins chargée. D'après nos enquêtes de terrain, les automobilistes semblent relativement résignés, s'ils affirment toujours ne jamais aimer rester coincés dans des embouteillages, ils disent aussi supporter les transports car faisant partie de leur choix résidentiel et choix de vie. En extrapolant un peu leur pensée, les déplacements sont un mal si ce n'est nécessaire, tout au moins inévitable avec lequel ils n'ont que peu de marge de manœuvre.

Dans ce cas, puisque leurs choix et pratiques de déplacement ne sont pas le fruit du hasard, quelle est la variable d'ajustement lorsque que les automobilistes périurbains cherchent à les améliorer ? Un point qui est apparu important et notable est que les usagers des réseaux périurbains tentent le plus possible de conserver l'itinéraire qu'ils ont choisi. Leur stratégie de déplacement consistera donc en un maintien du choix de parcours mais assorti d'une adaptation temporelle. Ainsi plutôt que de chercher des variantes personnelles, ils décaleront leur moment de déplacement, ce qui serait de plus en plus plausible si les conditions de travail (notamment les horaires du fait des modifications législatives récentes) permettent plus de souplesse et d'individualisation des comportements.

Ces remarques ne sont sans doute pas dénuées d'intérêt pour l'aménageur ou le gestionnaire de réseau qui réfléchirait à la mobilité dans les espaces périurbains. Cependant une lecture trop rapide des pages précédentes pourrait conduire à conclure qu'il n'est pas utile de s'intéresser au réseau secondaire et que seul le réseau principal requiert de l'attention. Il n'est pas question de suggérer que les voiries devraient de plus en plus ressembler aux très larges et multiples voies du type des

autoroutes « urbaines » que Georges Amar (2004) a pu observer à Los Angeles et décrire. En France où l'espace est disponible en moindre quantité qu'en Amérique du Nord, et où des préoccupations d'ordre écologiques émergent avec de plus en plus de force, ces solutions ne seraient ni applicables ni tolérées. Par ailleurs les comportements sont plus rapidement adaptables et modifiables que les infrastructures. Ainsi, comme le faisait déjà remarquer Patricia Sajous (2003) l'embarras des aménageurs devant cette situation est très compréhensible. Nous pensons alors qu'un des moyens de le lever est de s'intéresser plus à ce que font et ce que souhaitent les individus, de (ré)introduire les habitants, actuels ou futurs périurbains, dans les processus d'aménagement. De toute façon, il faut accepter de reconnaître que les habitants jouent déjà un rôle, ils sont eux aussi aménageurs. C'est bien ce qui ressort de leurs volontés et actions visant à permettre le fonctionnement des espaces périurbains. On ne peut pas affirmer qu'il y ait une volonté commune de vivre ensemble en certains lieux tout en partageant des valeurs, il n'y a pas à proprement parler de communauté périurbaine. Néanmoins les actions individuelles convergent pour faire en sorte que les espaces où ces personnes ont choisi de vivre, fonctionnent. Il apparaît que ce qui les anime se situe au-delà de la recherche d'un "vivre ensemble" et s'apparente plutôt à celle d'un "bien vivre là". En fin de compte, même relativement à la mobilité qui les parcourt, les espaces périurbains actuels fonctionnent et ils ont acquis une certaine pérennité. Cependant aucun état n'est jamais immuable et une fragilité de ces espaces périurbains réside peut-être dans leur (trop ?) large succès auprès des individus. Si après d'autres aspects notamment financiers, les diverses dimensions de la mobilité deviennent de réels problèmes pour les habitants, et que ceux-ci ne peuvent plus y faire face alors le phénomène de périurbanisation pourrait être remis en cause. De même, si l'on observe les changements qui commencent à s'opérer dans d'autres sociétés, aux États-Unis par exemple, on pourrait imaginer que des préoccupations d'ordre écologique viennent modifier les façons de penser et de se comporter de ces populations périurbaines, cependant tel n'est pas le cas à l'heure actuelle. Ainsi, jamais les individus rencontrés n'ont spontanément évoqué le fait que leurs choix et comportements pouvaient remettre en cause de fragiles équilibres écologiques, voire les dégrader. Il serait peut-être trop rapide et trop pessimiste de conclure que, tout comme le risque routier inhérent à leurs déplacements, cela aussi est accepté par les périurbains. En fait, rien ne permet d'affirmer que des préoccupations environnementales soient prises en compte par les habitants périurbains ou pourraient venir remettre en cause leur choix de vie.

Références bibliographiques

Tous les ouvrages indexés dans cette bibliographie ne sont pas appelés dans le texte, mais ont contribué à la construction de ce travail.

AARP [2000] *Fixing to Stay – A National Survey of Housing and Home Modifications Issues*, Washington, 82 p., www.aarp.org/research/reference/publicopinions/aresearch-import-783.html

ABRIC Jean-Claude [2001] *Pratiques sociales et représentations*, Paris, PUF, 2^e édition, 252 p.

ADEF [2001-a] *La ville aux champs*, Paris, 218 p.

ADEF [2001-b] *Ségrégations urbaines et logiques foncières*, colloque du 30 novembre, texte photocopié, 145 p.

ALLEMAND S., ASCHER F., LEVY J. (ed.) [2004] *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, 336 p.

AMAR Georges [2004] *Mobilités urbaines ; éloge de la diversité et devoir d'invention*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 251 p.

ANDAN O., OZAN A., THIBAUT A. [1981] « Consommation d'espace et pouvoir local », pp. 82-101, in *Les Annales de la recherche urbaine* n° 10/11.

ANDAN O., FAIVRE D'ARCIER B., RAUX C. [1994] « Mouvements, déplacements, transport : la mobilité quotidienne », pp.247-253, in Auray J-P. (dir.) *Encyclopédie d'économie spatiale*, Paris, Economica, 427 p.

- APUMP [2003] *La ville étalée en perspectives*, Nîmes, Champ social, 293 p.
- ARBONVILLE Denise [1998] « Ménages, familles et modes d'habiter », pp.94-109, in Segaud M., Bonvalet C., Brun J. (dir.) *Logement et habitat, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 441 p.
- ASCHER François [1997] « Métropole et métapolisation : au-delà des mots ? », pp.57-58, in *Urbanisme*, n°296.
- ASCHER François [2001] *Les nouveaux principes de l'urbanisme, la fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 103 p.
- BACCAÏNI Brigitte [1996] « L'évolution récente des navettes en Île-de-France », pp.37-52, in *L'Espace géographique*, n°1.
- BACCAÏNI Brigitte [1997-a] « Modalités et causes de la croissance récente des communes périurbaines d'Île-de-France », pp.291-326, in *Population*, n°2.
- BACCAÏNI Brigitte [1997-b] « Les navettes des périurbains d'Île-de-France », pp.327-364, in *Population*, n°2.
- BACCAÏNI Brigitte [2000] « Projet de mobilité et cadre de vie », pp.91-111, in Mattei M-F. et Pumain D. (dir.), *Données urbaines*, tome 3, Anthropos, Paris, 441 p.
- BAILLY A., R. FERRAS, D. PUMAIN [1992] *Encyclopédie de géographie*, Paris, Économica, 1132 p.
- BAILLY Antoine [1994] « Territoires et territorialité », pp.275-279, in Auray J-P. (dir.) *Encyclopédie d'économie spatiale*, Paris, Economica, 427 p.
- BAILLY Antoine [2001] (coord.) *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 5^e édition, 333 p.
- BARON Jean-François [2002] *La consommation automobile depuis quarante ans*, INSEE première n°844, 4 p.

- BARRÉ A., MÉNERAULT P. [1995] « Quels transports collectifs pour les zones périurbaines ? Analyse de quelques expériences françaises », pp.25-30, in *Transports urbains*, n°88.
- BARRET C., J-P. CHARVET, G. DUPUY, M. SIVIGNON [2000] *Dictionnaire de géographie humaine*, Paris, Liris, 191 p.
- BARTHES Roland [1970] *Mythologies*, Paris, Point Seuil, 247 p.
- BAUDELLE Guy (et al.) [2004] « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », in *Cybergeo*, n°287, 17 p.
- BAUER G., ROUX J-M [1976] *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Le Seuil, 189 p.
- BAUMONT C., HURIOT J-M. [1997] « Processus d'agglomération et définition de la ville », pp. 515-524, in *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°4.
- BEAUCIRE F., CHALONGE L., MINVIELLE E. [2000] « Dynamique urbaine de l'agglomération bordelaise », in *Notes de synthèse du SES*, novembre, décembre, 4 p.
- BEAUCIRE F., ÉMANGARD P-H., ALLARD M. [1997] « Les déplacements domicile-travail dans l'archipel nantais », pp.5-12, in *Transports urbains*, n°96.
- BEAUCIRE F., SAINT-GÉRARD T., [2001] « Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale ? La réponse du périurbain en Île-de-France », pp.339-347, in *Géocarrefour*, volume 76/4.
- BEHAR D., DAVEZIES L., OFFNER J-M., BECKOUCHE P. [2001] « Inégalités et intercommunalité en Île-de-France, pour une territorialisation stratégique de l'action publique », *2001 plus*, n° 57 octobre.
- BELLE C., COHENDET V., MINVIELLE E. [2002] « Analyse géographiques des déplacements entre le domicile et le lieu de travail à l'intérieur d'une aire urbaine : l'exemple de Bordeaux », in *Notes de synthèse du SES*, mars, avril, 6 p.

BERRI A., MADRE J-L., BUSSIERE Y. [2005] « Etalement urbain, contexte économique et croissance de la circulation automobile des ménages en France. Projections à l'horizon 2020. », pp.305-326, in *Recherche Transports Sécurité* n°89.

BERGER Martine (et al.) [1980] « Rurbanisation et analyse des espaces ruraux péri-urbains », pp.303-313, in *L'Espace géographique*, n°4.

BERGER Martine [1986] « La division sociale des espaces périurbains : état de la question », pp.25-33, in *STRATES*, n°1.

BERGER Martine [1989] « Vers de nouveaux types de rapports villes-campagnes, la production des espaces périurbains en France et dans les pays d'économie développée », pp.89-106, in *STRATES*, n°4.

BERGER Martine [1991] « L'urbanité des périurbains d'Île-de-France. De la diversité à la ségrégation », pp.57-63, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°50.

BERGER Martine [1999] « Les ménages contre les aménageurs ? », pp.421-433, in d'Armagnac J., Blayo C., Parant A. (ed.) *Démographie et aménagement du territoire*, Paris, CUDEP, 472 p.

BERGER Martine [2002] *Les périurbains de Paris*, Dossier de candidature en vue de l'obtention de l'Habilitation à diriger des recherches, Université Paris 1, tome1, 329 p.

BERTHOZ Alain [1997] *Le sens du mouvement*, Paris, éditions Odile Jacob, 345 p.

BESSY-PIETRI Pascale [2000] « Les formes récentes de la croissance urbaine », pp.35-52, in *Économie et Statistiques*, n°336.

BESSY-PIETRI P., SICAMOIS Y. [2001] « 4 millions d'habitants en plus dans les aires urbaines », in *INSEE Première*, n°765, 4p.

BIZEUL Daniel [1998] « Le récit des conditions d'enquête : exploiter l'information en connaissance de cause », pp.751-787, in *Revue française de sociologie*, XXXIX-4.

BLANCHET A., GOTMAN A. [1992] *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris, Nathan, 128 p.

BOITEUX-ORAIN C., HURIOT J-M. [2002] « Modéliser la suburbanisation. Succès et limites de la microéconomie urbaine », pp.73-104, in *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°1.

BOLTANSKI Luc [1975] « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », pp.25-49, in *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°2.

BONNET M., DESJEUX D. (dir.) [2000] *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 224 p.

BONNIN Philippe. (dir.) [2002] *Manières d'habiter*, communications n°73, Paris, Le seuil, 264 p.

BORDREUIL Jean-Samuel [1995] « De la densité habitante aux densités mouvantes ; l'hyperurbanité », pp.5-14, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°67.

BORDREUIL Jean-Samuel [2000] « La ville desserrée », pp.169-182, in Paquot T., Lussault M. et Body-Gendrot S. (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, Éditions la Découverte, 441 p.

BOUDON Raymond [1993] « Vers une théorie synthétique de la rationalité », pp.93-114, in *Revue suisse de sociologie*, vol.19.

BOULAHBAL Mouna-Hayat [2000] *Les territoires de mobilité quotidienne*, thèse de doctorat en transports, École nationale des Ponts et Chaussées, vol. 1, 343 p.

BOURDIEU P., de SAINT-MARTIN M. [1990] « Le sens de la propriété, la genèse sociale des systèmes de préférence », pp.52-64, in *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°81/82.

BOURDIEU Pierre [1979] *La distinction, critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de minuit, 670 p.

BOURDIEU Pierre [1990] « Un placement de père de famille. La maison individuelle : spécificité du produit et logique du champ de production », pp.6-33, in *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°81/82.

- BOURDIEU Pierre (dir.) [1998] *La misère du monde*, Paris, Le Seuil, 1460 p. (1^{ère} édition 1993).
- BRUN J., RONCAYOLO M. [1985] « Formes et paysages », pp.333-437, in Roncayolo M. (dir.) *Histoire de la France urbaine, la ville aujourd'hui*, tome 5, Paris, Le Seuil, 668 p.
- BRUN J., BONVALET C. [1998] « Logement et division sociale de l'espace », pp.319-326, in Segaud M., Bonvalet C., Brun J. (dir.) *Logement et habitat, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 441 p.
- BRUN J., FAGNANI J. [1991] « Paris ou la banlieue, le choix d'un mode de vie ? », pp.92-100, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°50
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H. [1992] *Les mots de la géographie*, Paris, Reclus & La Documentation française, 2^e édition, 470 p.
- BUCHANAN Colin [1963] *Traffic in Towns, a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 223 p.
- BURDÉSE J-C., ROUSSEL M-J., SPECTOR T., THEYS J., [1998] *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI^e siècle*, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, DRAST, dossier Techniques, Territoires et Sociétés n° 35, Paris, 234 p.
- CAMAGNI R., GIBELLI M-C., RIGAMONTI P. [2002] « Forme urbaine et mobilité : les coûts collectifs des différents types d'extension urbaine dans l'agglomération milanaise », pp.105-140, in *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°1.
- CASTEL Robert [2003] *L'insécurité sociale, qu'est-ce qu'être protégé ?*, Paris, Le Seuil, 95 p
- CAVARD Jean-Claude [1993] « Processus fonciers et immobiliers dans l'espace périurbain francilien : bilan et perspectives d'avenir », pp.19-44, in *Cahiers du CREPIF*, n°42.
- CAZES G., POTIER F. (eds.) [1998] *Le tourisme et la ville : expériences européennes*, Paris, L'Harmattan, 198 p.

CERDÁ Ildefonso [2005] *La théorie générale de l'urbanisation*, Besançon, Les éditions de l'imprimeur, 234 p, (1^{ère} édition 1979).

CERTU [2000] *La forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'action*, Lyon, CERTU, 178 p.

CHALAS Yves (et al.). [1997] *Urbanité et périphérie, connaissance et reconnaissance des territoires contemporains*, Paris, Ministère de l'équipement des transports et du logement, Plan construction et architecture, 194 p.

CHALAS Yves [1998] « L'urbanisme comme pensée pratique », pp.205-214, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°80-81.

CHALAS Yves [2000] *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos-Économica, 199 p

CHLOUS-DUCHARME F., GOURVES M., LE GUIRRIEC P. [2001] « Du lotissement au lotissement, l'évolution d'un quartier péri-central de Rennes », pp.85-92, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°90.

CHOAY Françoise [1994] « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », pp.26-35, in Dethier J., Guiheux A. (dir.) *La Ville, Art et Architecture en Europe 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 467 p.

CHOAY Françoise [1996] préface pp.5-27, à Webber M. *L'urbain sans lieu ni borne*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 123 p.

CHOAY Françoise [1998] « Une mutation à l'œuvre » pp.43-50 in Burdèse et al. (dir.) *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI^e siècle*, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, DRAST, dossier Techniques, Territoires et Sociétés n° 35, Paris, 234 p.

CHOFFEL Philippe [2000] « Les transformations des espaces urbains dans les années 90 : une périurbanisation au ralenti », pp.15-28, in *Regards sur l'actualité*, n° spécial 260.

CHOMBART DE LAUWE Paul-Henry [1982] *La fin des villes, mythe ou réalité*, Paris, Calmann-Lévy, 246 p.

CLAVEL Maïté [2002] « Pour une recherche sur les pratiques des périurbains », pp. 203-216, in Bonnin P. (dir.) *Manières d'habiter*, communications n°73, Paris, Le seuil, 264 p.

Code de l'urbanisme [2002] « Plans locaux d'urbanisme » et « Cartes communales », pp. 748-763, Paris, Dalloz.

COUTARD O., DUPUY G., FOL S. [2002] « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », pp.155-175, in *Espaces et sociétés*, n°108-109.

COUTRAS Jacqueline [1993] « La mobilité des femmes au quotidien », pp.162-169, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60.

COUTRAS Jacqueline [1996] *Crise urbaine et espaces sexués*, Paris, Armand Colin, 155 p.

CROZET Y., JOLY I. [2004] « Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du « bien le plus rare » », pp.27-48, in *Les cahiers scientifiques du transport*, n°45.

DEGENNE A., LEBEAUX M-O., MARRY C. [2002] « Les usages du temps : cumuls d'activité et rythmes de vie », pp.81-99, in *Economie et Statistiques*, n°352-353.

DE GOURCY Constance [2002] *La migration urbaine volontaire, entre itinéraires biographiques et inscription spatiale. De la dimension mémorielle dans l'habiter*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace, urbanisme, Université Aix-Marseille III, 444 p.

DEMORGON Marcelle [1991] « Le paysage routier et commercial des banlieues parisiennes », pp.46-55, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°50.

DEZERT B., METTON A., STEINBERG J. [1991] *La périurbanisation en France*, Paris, SEDES, 226 p.

DEZERT Bernard [1991] « Causes et conséquences géographiques de la métropolisation et de l'exurbanisation », pp.133-138, in *Bulletin de l'association des géographes français*, n°2.

DI MEO Guy [1991] « De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe » pp. 359-373 in *L'Information géographique*, n°4.

DI MEO Guy [1998] « De l'espace aux territoires : éléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie », pp.99-110, in *L'Information géographique*, n°3.

DIV [2000] *Identités des villes, dynamiques urbaines 1990-1999*, Paris, les Éditions de la DIV, 28 p.

DODIER Rodolphe [2006] « Solidarités sociales et territoriales : l'interface périurbaine », pp.15-22, in *ESO Travaux et documents*, n°24, http://eso.cnrs.fr/TELECHARGEMENT/ESO_24/dodier.pdf

DONZELOT Jacques [2004] « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », pp.14-39, in *Esprit*, n°3-4.

DUBET François [2005] « Pour une conception dialogique de l'individu », *EspacesTemps.net*, 17 p., <http://espacestems.net/document1438.html>

DUBOIS-TAINE G., CHALAS Y. (dir.) [1997] *La ville émergente*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 288 p.

DUBOIS-TAINE Geneviève [2001] « La ville émergente : un système de lieux et de liens », pp.59-66, in Ghorra-Gobin C. (dir.) *Réinventer le sens de la ville*, Paris, L'Harmattan, 265 p.

DUBOST Françoise [1990] « Le lotissement, implant urbain en milieu rural ? », pp.177-196, in *Études rurales*, n°118/119.

DUPUY Gabriel [1985] *Systèmes, réseaux et territoires. Principes de réseautique territoriale*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 168 p

DUPUY Gabriel [1995] *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos-Économica, 216 p.

- DUPUY Gabriel [1999] *La dépendance automobile*, Paris, Anthropos-Économica, 160 p.
- DUPUY Gabriel [2002] « « Cities and automobile dependence » revisitée : les contrariétés de la densité », pp.141-156, in *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°1.
- DUPUY Gabriel [2006] *La dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, La documentation française, 96 p.
- DUVERNOY Isabelle [2002] « Espace agricole périurbain et politiques communales d'aménagement : l'exemple de l'agglomération albigeoise », in *Cybergeo*, n°208, 11p.
- ENAULT Christophe [2004] « La dilution : note méthodologique pour l'analyse de l'étalement urbain », pp.241-255, in *L'Espace géographique*, n°3.
- ESTÈBE Philippe [2004] « Quel avenir pour les périphéries ? », pp.82-95, in *Esprit*, n°3-4.
- FABIANI J-L., THEYS J. [1987] *La société vulnérable, évaluer et maîtriser les risques*, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 674 p.
- FERRÉOL Gilles [2002] *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Armand Colin, 3^e édition, 242 p.
- FLAMM Michael [2003] *Comprendre le choix modal, les déterminants des pratiques modales et les représentations individuelles des moyens de transport*, thèse de doctorat, École polytechnique fédérale de Lausanne, 307 p.
- FLEURY Dominique [1998-a] *Sécurité et urbanisme*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 299 p.
- FLEURY Dominique (et al.). [1998-b] *Gestion de la ville et sécurité urbaine*, Arcueil, Rapport INRETS n°238, 66 p.
- FLEURY Dominique (dir.) [2002] *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement, actes des séminaires du projet SEGUR, 2001-2002*, Arcueil, Actes INRETS n°86, 221 p.

FLEURY Dominique [2004] « L'intégration de la sécurité routière dans l'action locale : à la recherche d'une cohérence entre espace et réseau », pp. 63-77, in *Espaces et sociétés*, n°118.

FLONNEAU Matthieu [2002] *L'automobile à la conquête de Paris 1910-1977*, thèse de doctorat en histoire, Université Paris I, 3 tomes, 1313 p.

FOL Sylvie [2005] *Mobilité des pauvres et rapports au territoire*, Dossier de candidature en vue de l'obtention de l'Habilitation à diriger des recherches, Université Paris 1, tome 1, 246 p.

FOUCHIER Vincent [2001] « Les coûts des densités, problèmes de méthode », pp., in *Études foncières*, n°92.

FOUCHIER Vincent [2002] « L'emploi à l'avant-garde de la rurbanisation », pp., in *Études foncières*, n°95.

FULLER Ray [1984] « A Conceptualization of Driving Behaviour as Threat Avoidance », pp.1139-1155, in *Ergonomics*, volume 27, n°11.

FULLER Ray [2005] « Towards a General Theory of Driver Behaviour », pp.461-472, in *Accident Analysis and Prevention*, volume 37.

GAAT [2001] *Étude exploratoire sur la prospective automobile (approche géographique)*, Université Paris X pour le Ministère de l'équipement des transports et du logement, 103 p.

GALLAND Jean-Pierre [2002] « L'insécurité routière : calamité(s) nationale (s) ou risque parmi d'autres ? », pp.71-75, in *Annales des Ponts et Chaussées*, n°101.

GENESTIER Philippe [1998] « Le vocable ville : métonymie, antiphrase, euphémisme », pp.289-306, in Haumont N. (dir.) *L'urbain dans tous ses états ; faire, vivre, dire la ville*, Paris, L'Harmattan, 396 p.

GENESTIER Philippe [2004] « Les conséquences urbanistiques du post-progressisme : quelles actions publiques urbaines peut-on concevoir dans l'univers actuel du pensable et du faisable ? », pp.157-209, in Chalas Y. (dir.) *L'imaginaire aménageur en mutation*, Paris, L'Harmattan, 340 p.

GHORRA-GOBIN Cynthia [1989] « Le périu-urbain : une nouvelle forme d'urbanité en France et aux États-Unis », pp.13-25, in *Acta geographica*, n°80.

GHORRA-GOBIN Cynthia. (dir.) [2001] *Réinventer le sens de la ville*, Paris, L'Harmattan, 265 p.

GHORRA-GOBIN Cynthia. [2003] *Villes et société urbaine aux États-Unis*, Paris, Armand Colin, 191 p.

GHORRA-GOBIN Cynthia. [2004] « L'étalement de la ville américaine. Quelles réponses politiques ? », pp.145-159, in *Esprit*, n°3-4

GILLI Frédéric [2002] « Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin Parisien », pp.289-305, in *L'Espace géographique*, n°4.

GODARD Francis [2004] « Le temps du quotidien », pp.43-55, in Vodoz L., Pfister Giaouque B. et Jemelin C. (ed.) *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 383 p.

GOFFETTE-NAGOT Florence [1994] *Analyse microéconomique de la périurbanisation : un modèle de localisation résidentielle*, document de recherche n°43 INRA Dijon Économie et sociologie rurales, 496 p.

GONZALEZ Rafael de Miguel [2001] « Périurbanisation et métropolisation en Espagne », pp.78-90, in *Bulletin de l'association des géographes français*, n°1.

GRAFMEYER Y., JOSEPH I., [1979] *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Éditions du Champ urbain, 344 p.

GUIVER J.W. [2007] « Modal Talk: Discourse Analysis of how People Talk about Bus and Car Travel », pp. 233-248, in *Transportation Research Part A*, volume 41.

HALLEUX Jean-Marie [2001] « Évolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse de processus », pp.67-80, in *L'Espace géographique*, n°1.

HASSAN Marie-Elisabeth [2001] « 99% des franciliens vivent dans l'aire urbaine de Paris », *INSEE Île-de-France à la page*, n° 196, avril, 6 p.

HAUMONT Nicole. (dir.) [1998] *L'urbain dans tous ses états ; faire, vivre, dire la ville*, Paris, L'Harmattan, 396 p

HAUMONT Nicole [2001] *Les pavillonnaires*, Paris, L'Harmattan, 3^e édition , 150 p.

HEROLD M., SCEPAN J., CLARKE K. [2002] « The Use of Remote Sensing and Landscape Metrics to Describe Structures and Changes in Urban Land Uses », pp.1443-1458, in *Environment and Plannig A*, volume 34.

HERVOUET Vincent [2005] *La périurbanisation dans la métropole nantaise : de nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité*, thèse de doctorat en géographie, Université de Nantes, 545 p.

HIVERT Laurent [2000] *Le parc automobile des ménages*, INRETS-ADEME, Arcueil, 174 p.

IAURIF [2000] *Atlas des Franciliens*, tome 1 territoire, population, Paris, 81 p.

IAURIF [2001] *40 ans en Île de France, rétrospective 1960-2000*, Paris, 173 p.

JAARSMA C.F., BEUNEN R. [2004] *Regional Road Networks in Planning of Metropolitan Landscapes*, présentation au congrès de l'AESOP à Grenoble.

JACQUOT A., MINODIER C. [2006] « Enquêtes annuelles de recensement 2004 et 2005. 31,3 millions de logements au 1^{er} janvier 2005 », in *INSEE Première*, n°1060, 4p.

JAILLET Marie-christine [2004] « L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes », pp.40-62, in *Esprit*, n°3-4

JEAN Y., CALLENGE C. [1997] « Espaces périurbains : au-delà de la ville et de la campagne ? », pp.389-413, in *Annales de géographie*, n°596.

- JUAN Salvador [1995] *Les formes élémentaires de la vie quotidienne*, Paris, PUF, 285 p.
- JUAN Salvador (dir.) [1997] *Les sentiers du quotidien ; rigidité, fluidité des espaces sociaux et des trajets routiniers en ville*, Paris, L'Harmattan, 204 p.
- JUAN Salvador [1999] *Méthodes de recherche en sciences sociohumaines*, Paris, PUF, 296 p.
- JULIEN Philippe [2000] « Mesurer un univers urbain en expansion », pp.3-34, in *Économie et Statistiques*, n°336.
- KAUFMANN Vincent [2000] *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 252 p.
- KAUFMANN Vincent [2002-a] « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? », pp.131-143, in *Recherche Transports Sécurité* n°75.
- KAUFMANN Vincent [2002-b] « De l'inconvénient de la ségrégation pour la mobilité », pp.123-130, in *Les Annales de la recherche urbaine* n°92.
- KAUFMANN Vincent [2004] « La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche », pp.57-69, in Vodoz L., Pfister Giauque B. et Jemelin C. (ed.) *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 383 p.
- KAYSER Bernard [1981] « Vendeurs de terres à la périphérie des villes », pp.129-136, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°10/11.
- LANGUMIER Jean-François [1982-a] « La reconnaissance officielle d'un nouvel espace : le périurbain », pp.27-31, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°15.
- LANGUMIER Jean-François [1982-b] « Pour une prospective de l'espace périurbain en France », pp.72-97, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°15.
- LANNOY Pierre [2001] *L'intelligence des feux rouges, sociologie d'une entreprise gestionnaire*, thèse de doctorat en sociologie, Université catholique de Louvain, 279 p.

LANNOY Pierre [2003] « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », pp.497-529, in *Revue française de sociologie*, 44-3.

LARCHER Gérard [1998] *La gestion des espaces périurbains*, rapport d'information au Sénat n° 415 1997/1998, 80 pages imprimées le 21/11/2002 depuis le site www.senat.fr.

LARCHER Gérard [1999] *L'avenir des espaces périurbains*, rapport d'information au Sénat n° 292 1998/1999, 52 pages imprimées le 21/11/2002 depuis le site www.senat.fr.

LASSAVE P., HAUMONT A. (dir.) [2001] *Mobilités spatiales, une question de société*, Paris, L'Harmattan, 195 p.

LE GUIRRIEC Patrick [1997] « Mobilité et identité dans la périphérie brestoise », pp.78-85, in Dubois-Taine G., Chalas Y. (dir.) *La ville émergente*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 288 p.

LE JEANNIC Thomas [1997-a] « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation » *INSEE Première*, n°535, 4p.

LE JEANNIC Thomas [1997-b] « Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes », pp.21-41, in *Économie et statistique*, n°307.

LEPLAT Jacques [1985] « Les représentations fonctionnelles dans le travail », pp.269-275, in *Psychologie Française*, n°30 3-4, novembre.

LETNIEWSKA-SWIAT Sylvie [2002] *Mobilité et recomposition de l'espace périurbain, le cas de la métropole lilloise*, thèse de doctorat en géographie aménagement, Université des Sciences et Technologies de Lille, 363 p.

LEVY Albert [1999] « Infrastructure viaire et forme urbaine, genèse et développement d'un concept », pp.31-50, in *Espaces et sociétés*, n°96.

LEVY Jacques [2003-a] « Quelle France voulons-nous habiter ? Vote, urbanité et aménagement du territoire », pp.121-139, in *DATAR Territoires 2020*, n°7, Paris, La Documentation Française, 176 p.

LEVY Jacques [2003-b] « Périurbain : le choix n'est pas neutre... », pp.35-42, in *Pouvoirs locaux*, n°56/I.

LEVY J., LUSSAULT M. (dir) [2000] *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris, Belin, 351 p.

LIE A., TINGVALL C. [2002] « La "vision zéro" suédoise » pp.24-30, in *Annales des Ponts et Chaussées*, n°101.

LORRAIN Dominique [2002] « Gig@city (l'essor des réseaux techniques dans la vie quotidienne) », p.7-19, in *Flux*, n°47.

LUSSAULT Michel [2000] « la ville des géographes » in Paquot T., Lussault M. et Body-Gendrot S. (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, Éditions la Découverte, 441 p.

LYNCH Kevin [1976] *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 222 p.

MACE G., PETRY F. [2000] *Guide d'élaboration d'un projet en sciences sociales*, Québec, Éditions De Boeck Université, 3^e édition, 134 p.

MARGAIL Fabienne [1999] « Mobilité quotidienne et dynamique métropolitaine : la région urbaine de Lyon, 1982-1990 », pp.259-280, in *Espace, populations, sociétés*, n°2.

MARTINEZ Corinne [2002] « Un élève francilien sur quatre est scolarisé hors de sa commune », pp.22-27, in *INSEE Île-de-France Regards*, n° 54.

MASSOT M-H., ORFEUIL J-P. [1995] « La mobilité, une alternative à la densification du centre, les relations domicile-travail », pp.23-31, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°67.

MAY N., VELTZ P., LANDRIEU J., SPECTOR T. (dir.) [1998] *La ville éclatée*, La tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 351 p.

MAYOUX Jacques [1979] *Demain l'espace, l'habitat individuel péri-urbain*, Paris, La Documentation Française, 143 p.

MERLIN P., CHOAY F. [2000] *Dictionnaire de l'urbanisme*, Paris, PUF, 3^e édition, 863 p.

MERLIN Pierre [2003] « Faut-il avoir peur de l'étalement urbain ? », pp.91-107, in Lacoste G. (coord.) *Les apports de la recherche urbaine*, IAURIF, Paris.

MTETM [2005] dossier de presse « la semaine de la sécurité routière »

www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/sric_dp_semaine_sr_2005_10_12.pdf

MILLE Matthieu [2000] *Les temporalités quotidiennes urbaines, l'exemple de la métropole lilloise*, thèse de doctorat en géographie, Université des Sciences et Technologies de Lille, 368 p.

MILLOT Marine [2003] *Développement urbain et insécurité routière : l'influence complexe des formes urbaines*, thèse de doctorat en transport, École nationale des ponts et chaussées, 414 p.

MOREL B., REDOR P. [2006] « Enquêtes annuelles de recensement 2004 et 2005. La croissance démographique s'étend toujours plus loin des villes », in *INSEE Première*, n°1058, 4p.

MORLET Olivier [2001] « Habitats individuels et coûts collectifs », pp., in *Études foncières*, n°92.

MOTTE Benjamin [2006] *La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*, thèse de doctorat en géographie aménagement, Université Paris 1, 379 p

NICOT Bernard-Henri [1996] « La périurbanisation dans les zones de peuplement industriel et urbain », pp.289-299, in Pumain D. et Godard F. (dir), *Données urbaines*, tome 1, Anthropos, Paris, 377 p.

OFFNER Jean-Marc [1993] « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », pp.233-242, in *L'Espace géographique*, n°3.

OFFNER Jean-Marc [2000] « réseaux et dynamiques urbaines » in Paquot T., Lussault M. et Body-Gendrot S. (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, Éditions la Découverte, 441 p.

OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre [2000] « Le « je » méthodologique, implication et explication dans l'enquête de terrain », pp.417-445, in *Revue française de sociologie*, n°41-3.

ORFEUIL Jean-Pierre [1996-a] « La mobilité urbaine, son coût, ses modalités de financement », pp.187-197, in Pumain D. et Godard F. (dir), *Données urbaines*, tome 1, Paris, Anthropos, 377 p.

ORFEUIL Jean-Pierre [1996-b] « Urbains et périurbains : qui va où ? », pp.52-57, in *Urbanisme*, n°289.

ORFEUIL Jean-Pierre [2000-a] *L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Arcueil, Synthèse INRETS n°37, 146 p.

ORFEUIL Jean-Pierre [2000-b] « Les dépenses des ménages pour le logement et pour les déplacements habituels », pp.53-60, in Mattei M-F. et Pumain D. (dir), *Données urbaines*, tome 3, Paris, Anthropos, 441 p.

ORFEUIL Jean-Pierre [2001] *L'automobile en questions*, Paris, La Documentation Française, 116 p.

PAGES D., PELISSIER N. (dir.) [2000] *Territoires sous influence /1*, Paris, L'Harmattan, 191 p.

PAILHOUS Jean [1970] *La représentation de l'espace urbain : l'exemple du chauffeur de taxi*, Paris, PUF, 103 p.

PANERAI P., CASTEX J., DEPAULE J-C. [2001] *Formes urbaines, de l'îlot à la barre*, Marseille, Éditions Parenthèses, 196 p.

PAQUOT Thierry [2002] « L'épreuve des mots », pp.52-54, in *Urbanisme*, n°327.

PAQUOT T., LUSSAULT M., BODY-GENDROT S. (dir.) [2000] *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, Éditions la Découverte, 441 p.

PEREC Georges [1974] *Espèces d'espaces*, Paris, Éditions Galilée, 124 p.

- PERETTI-WATEL Patrick [2000] *Sociologie du risque*, Paris, Armand Colin, 286 p.
- PERETTI-WATEL Patrick [2001] *La société du risque*, Paris, Éditions la Découverte, 123 p.
- PEREZ-DIAZ Claudine [2003] « Théorie de la décision et risques routiers », pp.143-160, in *Cahiers internationaux de sociologie*, volume CXIV.
- PERRIER-CORNET Philippe [2002] *Repenser les campagnes*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 279 p.
- PERRIN Emmanuel [2004] *L'automobile en milieu urbain : genèse et dynamique d'un territoire*, thèse de doctorat en géographie, Université Lumière Lyon 2, 948 p.
- PINSON D., THOMANN S. [2001] *La maison en ses territoires, de la villa à la ville diffuse*, Paris, L'Harmattan, 191 p.
- PIRON Olivier [1997] « La ville émergente », pp.81-85, in *Urbanisme*, n°296.
- PIRON Olivier [2004] « Nommer les territoires », pp.70-72, in *Urbanisme*, n°338 .
- PIVETEAU Jean-Luc [1991] « L'automobile, agent de déconstruction et de recomposition de notre relation au territoire », pp.6-13, in *Bulletin de l'association des géographes français*, n°1.
- PLASSARD François [2003] *Transport et territoire*, Paris, La Documentation française, 97 p.
- POUYANNE Guillaume [2004] « Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie et premiers résultats », pp.49-82, in *Les cahiers scientifiques du transport*, n°45.
- PRIEMUS H., NIJKAMP P., BANISTER D. [2001] « Mobility and spatial dynamics : an uneasy relationship », pp.167-171, in *Journal of Transport Geography*, vol.9.
- PROST Brigitte [1991] « Du rural au péri-urbain : conflit de territoire et requalification de l'espace », pp.96-102, in *Revue géographique de Lyon*, volume 66, n°2.

PROST Brigitte [2001] « Quel périurbain aujourd'hui? », pp.283-288, in *Géocarrefour*, volume 76, n°4.

PUMAIN D. et GODARD F. (dir) [1996] *Données urbaines*, tome 1, Anthropos, Paris, 377 p.

REIGNER Hélène [2000] *Le ministère de l'équipement : un révélateur des mutations en cours de l'action publique territoriale*, thèse de doctorat en science politique, Université Rennes I, 413 p.

REYMOND H., CAUVIN C., KLEINSCHMAGER R. (dir.) [1998] *L'espace géographique des villes, pour une synergie multistrates*, Paris, Anthropos-Économica, 557 p.

RÉMY Jean [1997] « Le réseau aréolaire », pp. 63-66, in *Urbanisme*, n°296.

RÉMY Jean [2000] « Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité », pp.171-188, in Bonnet M. et Desjeux D. (ed.) *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 224 p.

RÉMY Jean [2004] « Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité », pp.13-42, in Vodoz L., Pfister Giaouque B. et Jemelin C. (ed.) *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 383 p.

RÉMY J., VOYÉ L. [1992] *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan, 173 p.

RHEIN Catherine [1991] « ségrégation et mobilité différentielle », pp.64-71, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°50.

ROBERT Claude [2000] *Évaluation de l'action des DDE dans le domaine de la sécurité routière*, DSCR, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Paris, 55 p.

ROUGE Lionel [2005] *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain ; les « captifs » du périurbain ?*, thèse de doctorat en géographie aménagement, Université Toulouse II-Le Mirail, 381 p.

ROSENCRANTZ H., EDVARDSSON K., HANSSON S. O., [2007] « Vision Zero – Is it irrational? », pp. 559-567, in *Transportation Research Part A*, volume 41.

SAAD Farida [1988] « Prise de risque ou non perception du danger », pp.55-62, in *Recherche Transports Sécurité*, n°18-19.

SAJOUS Patricia [2003] *L'automobilité périurbaine en France : une façon d'habiter*, thèse de doctorat en géographie aménagement, Université Paris 1, 295 p.

SANSOT Pierre [1997] « L'éclatement de nos perceptions et de nos usages », pp. 103-108, in Dubois-Taine G. Chalas Y. (dir.) *La ville émergente*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 288 p.

SCHWANEN Tim (et alii) [2004] « Policies for Urban Form and their Impact on Travel: The Netherlands Experience », pp.579-603, in *Urban Studies*, volume 41, n°3.

SECCHI Bernardo [2001] « Agir sur la ville dispersée : la ville invisible qui échappe aux aménageurs », pp.75-76, in Masbouni A. (coord.) *Fabriquer la ville*, Paris, La Documentation française, 230 p.

SEGAUD M., BONVALET C., BRUN J. (dir.) [1998] *Logement et habitat, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 441 p.

SHELLER M., URRY J. [2000] « The City and the Car », pp.737-757, in *International Journal of Urban and Regional Science*, volume 24.4.

SHELLER M., URRY J. [2006] « The New Mobilities Paradigm », pp.207-226, in *Environment and Planning A*, volume 38.

SIMONET S., WILDE G. [1997] « Risk: Perception, acceptance and homeostasis », pp.235-252, in *Applied Psychology: an International Review*, vol. 46 (3).

STEINBERG Jean [1991] « Un département de la périphérie parisienne en voie de périurbanisation: la Seine-et-Marne », pp.283-291, in *Espace, Populations, Sociétés*, n° 2.

STEINBERG Jean [1994] « La périphérie de l'Île-de-France, simple espace métropolisé ou relais actif vers le Bassin Parisien ? L'exemple du canton de Rebais en Seine-et-Marne », pp.24-34, in *Acta geographica*, n°99.

STOCK Mathis [2006] « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps.net*, 21 p.,
<http://espacestemp.net/document1853.html>.

TALBOT Julien [2001] « Les déplacements domicile-travail » in *INSEE Première*, n°767, 4p.

TARRIUS Alain [1989] *Anthropologie du mouvement*, Caen, Paradigme, 198 p.

TARRIUS Alain [1993] « Territoires circulatoires et espaces urbains », pp.50-59, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60.

TARRIUS A., MAROTEL G., PÉRALDI M. [1994] « Migration et citoyenneté », pp.86-90, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 64.

TENEDORIO José Antonio [2001] « Télédétection, système d'information géographique et suivi de l'étalement périurbain dans l'aire métropolitaine de Lisbonne », pp.66-77, in *Bulletin de l'association des géographes français*, n°1.

THEBERT Mariane [2005] *Logiques de l'action publique dans le périurbain rennais, les élus face à la mobilité*, thèse de doctorat de géographie-aménagement, Université Paris I, 488p.

THOGERSEN John [2006] « Understanding Repetitive Travel Mode Choices in a Stable Context: A Panel Study Approach », pp.621-638, in *Transportation Research Part A*, volume 40, issue 8.

THOMSIN Laurence [2001] « Périurbanisation et rurbanisation en Wallonie et à Bruxelles », pp.51-65, in *Bulletin de l'association des géographes français*, n°1.

VIARD Jean [1997] « Le triomphe de l'urbanité ou la ville perdue », pp.232-237, in Dubois-Taine G., Chalas Y. (dir.) *La ville émergente*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 288 p.

VILHELMSON Bertil [2005] « Urbanisation and Everyday Mobility. Long-Term Changes of Travel in Urban Areas of Sweden », in *Cybergeo*, n°302, 13 p.

VODOZ L., PFISTER GIAUQUE B. et JEMELIN C. (ed.) [2004] *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 383 p.

WEGMAN F., WOUTERS P. [2002] « la politique de sécurité routière aux Pays-Bas: faire face à l'avenir », pp.17-23, in *Annales des Ponts et Chaussées*, n°101.

WIEL Marc (et al.) [1996] *Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine*, GERME Brest/ ADEUPa/ AER/ UBO/LIASC Télécom, rapport n°94 MT 26 pour la DRAST, 3 tomes (55 p, 147 p, 97 p).

WIEL Marc [1999-a] *La transition urbaine*, Sprimont, Pierre Mardaga, 149 p.

WIEL Marc [1999-b] *Forme et intensité de la périurbanisation et aptitude à la canaliser*, rapport PREDIT, 74 p.

WIEL Marc [2002] *Ville et automobile*, Paris, Descartes & Cie, 140 p.

YERPEZ Joël [1994] *Structuration de l'espace social, aménagement urbain et sécurité routière au miroir de la localité, essai sur les territoires circulatoires dans une commune provençale*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace, urbanisme, Université Aix-Marseille III, 423 p.

YERPEZ Joël. [1998] *Le risque routier dans la ville*, Paris, Anthropos, p.

Table des sigles et abréviations

BAAC :	Bulletin d'analyse des accidents corporels
CDES :	Cellule départementale d'exploitation et de sécurité
CISR :	Comité interministériel de la sécurité routière
CG :	Conseil général
CM :	Conseil municipal
CNSR :	Conseil national de la sécurité routière
CSP :	Catégorie socio-professionnelle
CV :	Chemin vicinal
DDE :	Direction départementale de l'équipement
DGI :	Direction générale des impôts
DGO :	Document général d'orientation
DIV :	Délégation interministérielle à la ville
DSCR :	Direction de la sécurité et de la circulation routière
EPCI :	Établissement public de coopération intercommunale
IAURIF :	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
IGN :	Institut géographique national
IMH :	Inventaire des monuments historiques
INRETS :	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
INSEE :	Institut national de la statistique et des études économiques
METL :	Ministère de l'équipement des transports et du logement
MINEFI :	Ministère de l'économie et des finances
NTIC :	Nouvelles technologies de l'information et de la communication
ONISR :	Observatoire national interministériel de sécurité routière

PC : Permis de construire

PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière

PL : Permis de lotir

PLU : Plan local d'urbanisme

PNR : Parc naturel régional

POS : Plan d'occupation des sols

PTZ : Prêt à taux zéro

PUCA : Plan urbanisme construction architecture

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RER : Réseau express régional

RD : Route départementale

RGP : Recensement général de la population

RIF : Région Île-de-France

RN : Route nationale

RNU : Règlement national d'urbanisme

SDAU : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme

SDEN : Schéma départemental des espaces naturels

SDRIF : Schéma directeur régional d'Île-de-France

SETRA : Service d'étude technique des routes et autoroutes

SIG : Système d'information géographique

SNCF : Société nationale des chemins de fer

SRU : Solidarité et renouvellement urbains (loi)

TC : Transport en commun

VC : Voie communale

VP : Véhicule personnel

ZAC : Zone d'aménagement concerté

Table des figures et tableaux

Figure 1 : Le schéma de l'aire urbaine.....	21
Tableau 1 Proportion des ménages disposant d'au moins une automobile en France.....	67
Figure 2 Évolution du taux d'équipement des ménages français en automobile.....	68
Figure 3 Migrations résidentielles annuelles au sein des aires urbaines.....	70
Tableau 2 La construction de maisons individuelles en France.....	72
Tableau 3 Les maisons individuelles selon la distance à Paris.....	73
Figure 4 Origine communale des enquêtés.....	97
Figure 5 Origine départementale des enquêtés.....	97
Figure 7 Statut d'occupation du logement des enquêtés.....	99
Figure 8 Nombre de voiture par foyer.....	100
Figure 9 Localisation des terrains d'étude.....	119
Tableau 4 Données de cadrage sur les terrains d'enquête.....	120
Tableau 5 Les principales productions agricoles en 2001.....	122
Tableau 6 Repères relatifs à l'évolution générale de la population.....	123
Tableau 7 Données fiscales pour les espaces étudiés.....	125
Tableau 8 Les moyens de transport utilisés en 1999 par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail.....	129
Figure 10 Répartition des actifs occupés selon les distances domicile-travail parcourues en 1999	130
Tableau 9 Les distances moyennes parcourues par les actifs occupés en 1999.....	132
Tableau 10 Les principaux pôles d'emploi en 1999.....	133
Figure 11 Les lieux de résidence des descendants de Thérèse et Alphonse (C8).....	151
Figure 12 Les lieux de résidence de la famille de Xavier et Bernadette (M11).....	152
Figure 13 Un parcours typique de Chenoise à Provins.....	164
Figure 14 les zones dangereuses du réseau routier local selon les périurbains.....	183
Tableau 11 Historique synthétique des accidents dans les communes d'étude.....	196
Tableau 12 Synthèse quantitative sur cinq ans de l'accidentologie locale.....	197
Tableau 13 L'accidentologie locale en 2000 rapportée au trafic.....	198
Figure 15 Carte d'accidentologie cumulée de 1998 à 2002.....	201
Figure 16 Une modélisation synthétique de l'incidence du risque routier sur les déplacements....	205
Figure 17 Logements répartis en fonction de la période de construction dans le Provinois (77)....	213

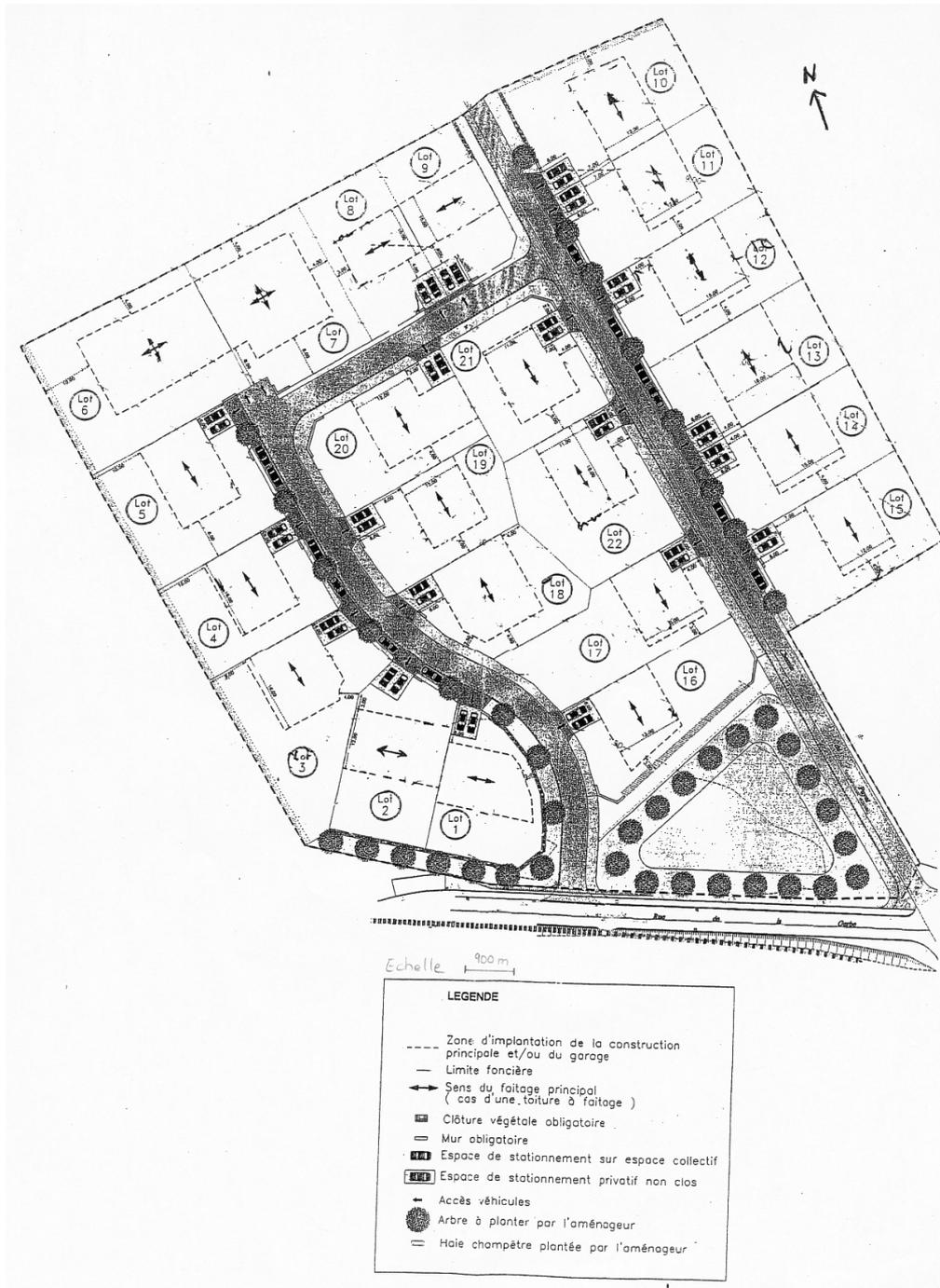
Figure 18 Logements répartis en fonction de la période de construction dans le Mantois (78).....	213
Tableau 14 Les constructions résidentielles à Chenoise (77) et Mareil-sur-Mauldre (78).....	215
Figure 19 Les lotissements à Chenoise.....	217
Figure 20 L'augmentation du nombre des résidences principales à Chenoise.....	219
Figure 21 La provenance des habitants du lotissement du Parc à Chenoise.....	224
Figure 22 La provenance des habitants du lotissement du Puyat à Chenoise.....	227
Figure 24 La provenance des habitants du lotissement du Clos Bazin à Mareil-sur-Mauldre.....	229
Figure 23 Photographie du Clos-Bazin à Mareil-sur-Mauldre.....	230
Figure 25 Transformation d'une RD lors du changement de département.....	237
Figure 26 Le contournement du village de Chenoise par la RD231.....	246
Figure 27 Le plan du carrefour des RD191 et RD307 à Mareil-sur-Mauldre avant aménagement (vers 2002).....	248
Figure 28 Le plan du carrefour des RD191 et RD307 à Mareil-sur-Mauldre après aménagement (en 2007).....	249
Figure 29 Le schéma routier départemental des Yvelines.....	251
Figure 30 Distances parcourues par les actifs employés pour se rendre sur leur lieu de travail.....	254
Figure 31 Une modélisation synthétique de l'équilibre du système périurbain.....	269

Annexes

Table des annexes

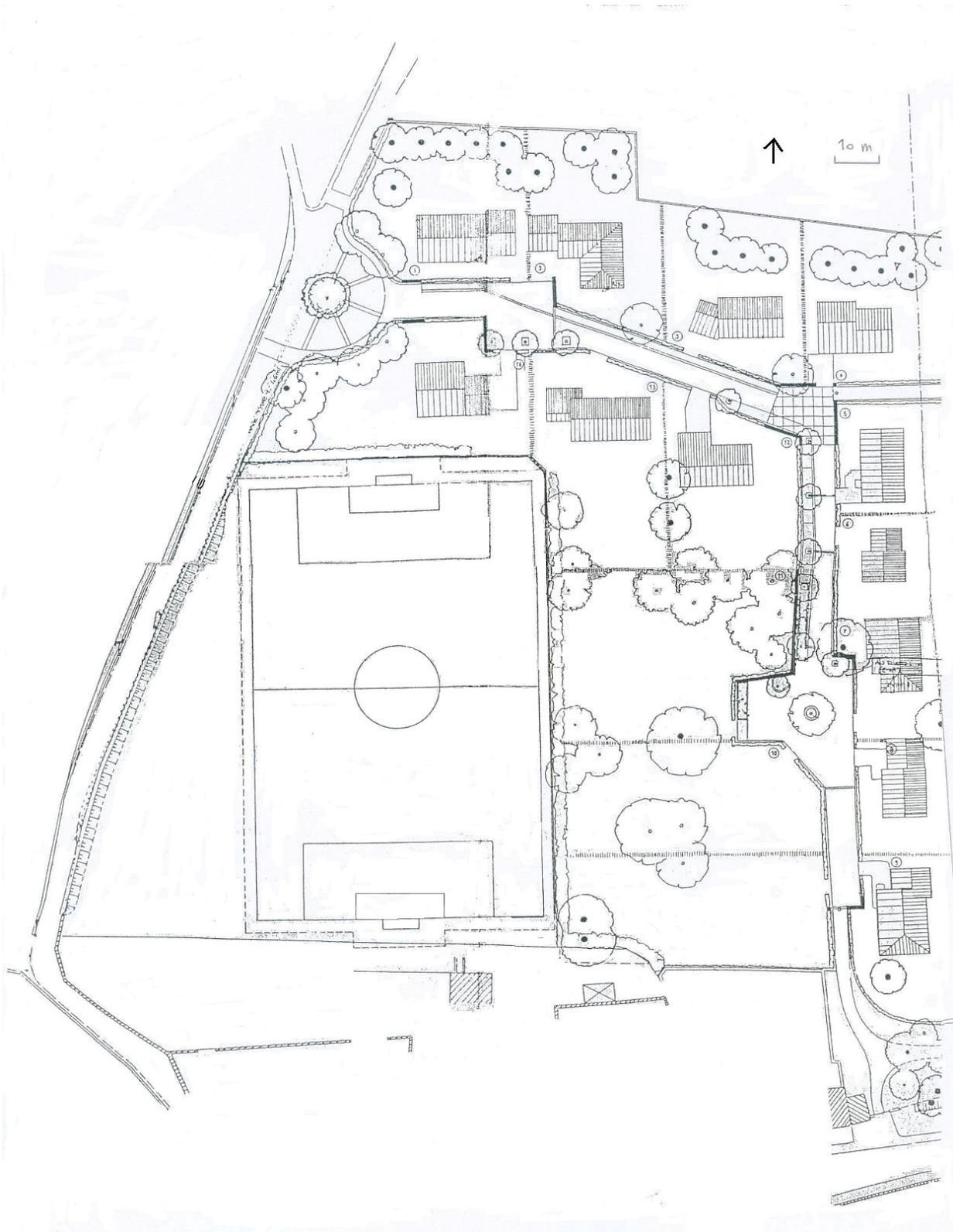
Annexe 1 : Le plan du lotissement du Parc à Chenoise	307
Annexe 2 : Le plan masse du lotissement du Puyat à Chenoise	308
Annexe 3 : Le plan masse du lotissement du Clos Bazin à Mareil-sur-Mauldre.....	309
Annexe 4 : Le plan de la commune de Mareil-sur-Mauldre	310
Annexe 5 : Le plan de la commune de Chenoise.....	311
Annexe 6 : Tableau récapitulatif des entretiens passés à Chenoise (77)	312
Annexe 7 : Tableau récapitulatif des entretiens passés à Mareil-sur-Mauldre (78).....	314

Annexe 2 : Le plan masse du lotissement du Puyat à Chenoise



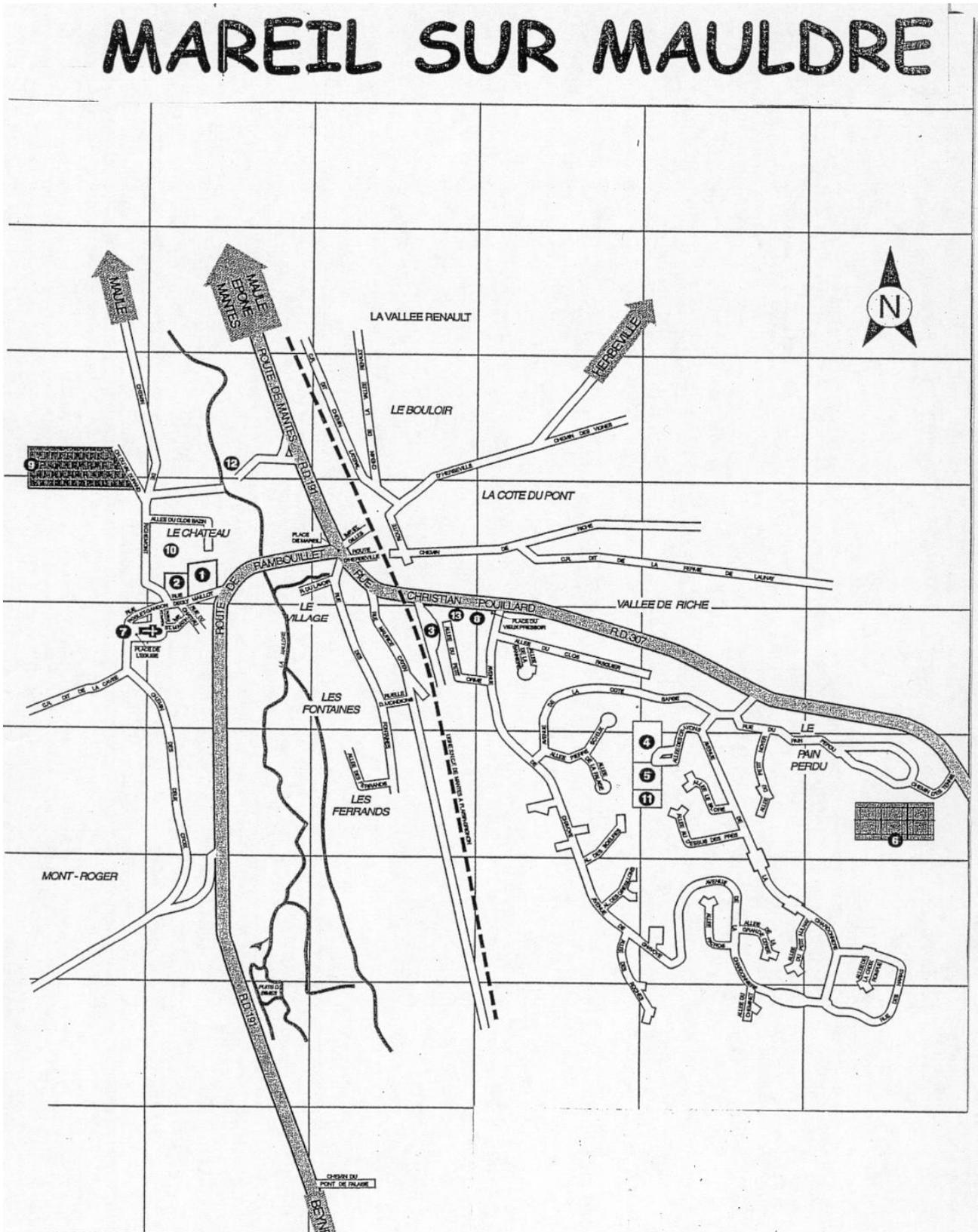
Source : dossier de permis de lotir déposé par Soprimmo consultable en mairie de Chenoise.

Annexe 3 : Le plan masse du lotissement du Clos Bazin à Mareil-sur-Mauldre



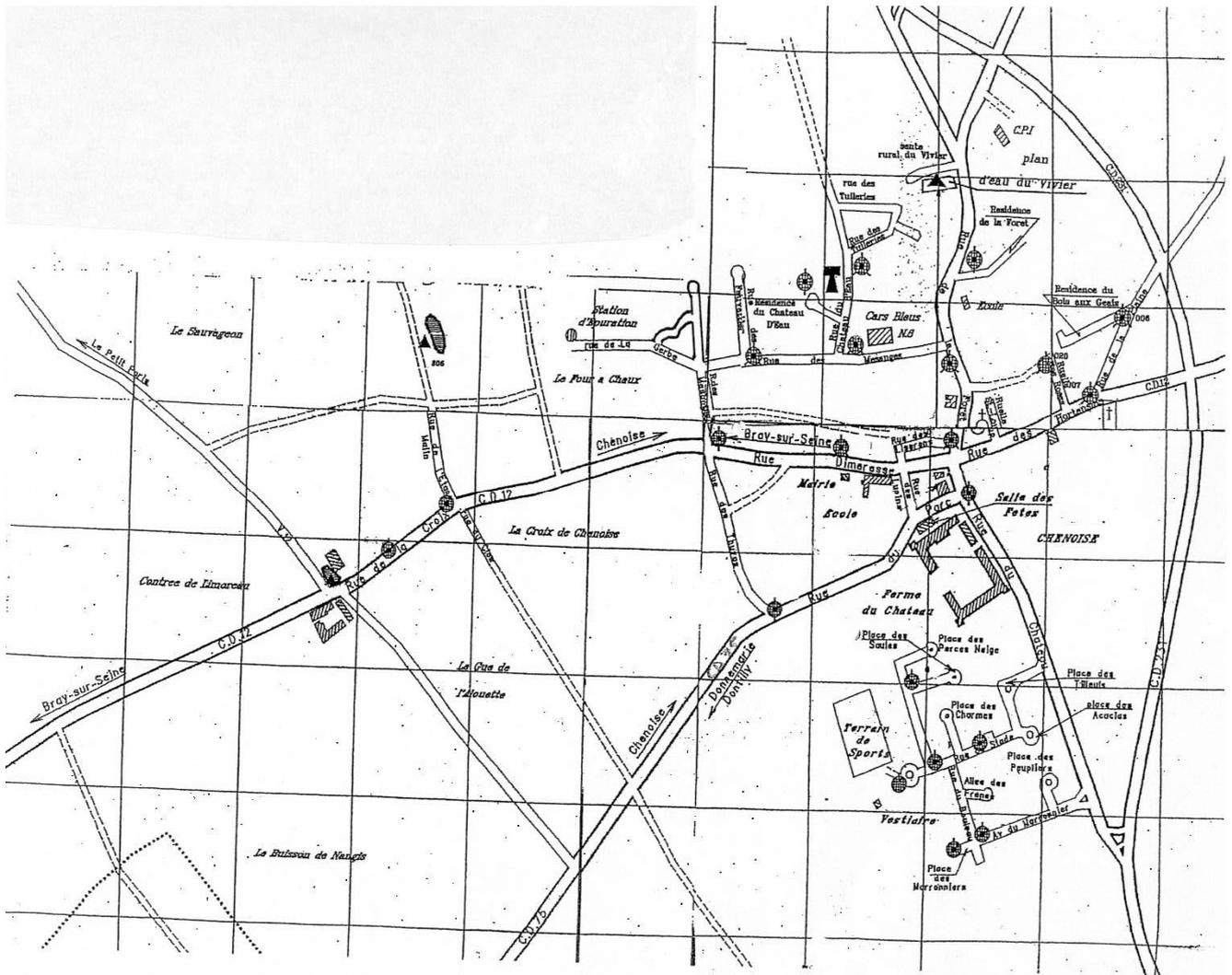
Source : dossier de l'aménageur Foncier Conseil consulté sur place en agence le 12 mars 2002.

Annexe 4 : Le plan de la commune de Mareil-sur-Mauldre



Source : document communiqué par la mairie

Annexe 5 : Le plan de la commune de Chenoise



Source : document communiqué par la mairie

Annexe 6 : Tableau récapitulatif des entretiens passés à Chenoise (77)

Référence	Type	Pseudonyme	Véhicule	Activité professionnelle	Statut familial, enfant au domicile	Date d'arrivée	Domicile précédent
C2	FN	Patrick	une voiture	(active salariée) sans emploi	en couple, pas d'enfant	2003	Provins (77)
C5	A	Jacqueline	une voiturette	retraîtée	veuve, pas d'enfant	1980	Courtacon (77)
C6	A	Léon & Gisèle	deux voitures	actifs salariés	en couple, pas d'enfant	1980	Provins (77)
C7	A	Rosa	deux voitures	(actif salarié) active salariée	en couple, deux enfants	1990	Champigny-sur- Marne (94)
C8	A	Alphonse & Thérèse	une voiture	retraîtés	en couple, pas d'enfant	1987	Villeneuve-Saint- Georges (94)
C9	A	Alain & Charlotte	deux voitures	actifs salariés	en couple, pas d'enfant	1988	Provins (77)
C10	A	Thierry & Sabine	quatre voitures, une moto	actifs salariés	en couple, deux enfants	1989	Aubervilliers (93)
C11	A	Viviane	une voiture	active salariée	veuve, un enfant	1994	Mouroux (77)
C12	FN	Raoul	deux voitures	(active salariée) retraité	en couple, un enfant	2001	Beton-Bazoches (77)
C13	VN	Laurent & Carole	deux voitures	actifs salariés	en couple, pas d'enfant	2003	Gap (05)
C14	VN	Amélie	deux voitures	(actif salarié) sans emploi	en couple, un enfant	2002	Brou-sur- Chantereine (77)
C15	VN	Gustave & Yvonne	deux voitures	actifs salariés	en couple, un enfant	2003	Roye (60)

Explications : la référence est constituée de l'initiale de la commune et d'un numéro d'ordre de l'entretien. Le type rappelle l'ancienneté de l'installation dans la commune périurbaine : (A) les anciens, (FN) les faux nouveaux et (VN) les vrais nouveaux. Le nombre de véhicule comprend tous les véhicules à moteur en état de marche, qu'ils appartiennent aux interviewés ou qu'ils leur soient durablement prêtés. Le statut familial ne précise pas la nature de l'union (mariage, concubinage...) car cela n'est pas discriminant pour cette étude. Seule la présence d'enfants vivant quotidiennement au domicile des parents est reportée.

Référence	Type	Pseudonyme	Véhicule	Activité professionnelle	Statut familial, enfant au domicile	Date d'arrivée	Domicile précédent
C16	A	William	deux voitures	actif salarié	célibataire, trois enfants	1988	Nangis (77)
C17	A	Jérôme & Lydie	deux voitures	actifs salariés	en couple, un enfant	1990	Evry (91)
C18	VN	Annie	deux voitures	(actif salarié) active salariée	en couple, deux enfants	2001	Haute-Saône (70)
C19	A	Mario & Sylviane	deux voitures	actifs salariés	en couple, un enfant	1994	Sevran (93)
C20	VN	Jules & Claude	deux voitures	actifs salariés	en couple, pas d'enfant	2003	Champs-sur-Marne (77)
C21	VN	Frédéric & Stéphanie	deux voitures	actifs salariés	en couple, pas d'enfant	2004	Rosny-sous-Bois (93)
C22	FN	Julien & Nicole	deux voitures	actifs salariés	en couple, pas d'enfant	2003	Nangis (77) & Voulton (77)
C23	A	Mireille	une voiture	retraîtée	veuve, pas d'enfant	1939	Chenoise (77)
C24	VN	Yvon	deux voitures, une moto	retraité	célibataire, pas d'enfant	2003	Neuilly-Plaisance (77)
C25	VN	Corinne	une voiture	(actif salarié) mère au foyer	en couple, trois enfants	2003	Noisy-le-sec (93)
C26	FN	Anna	deux voitures	(actif salarié) mère au foyer	en couple, deux enfants	2004	Gretz-Armainvilliers (77)
C27	VN	Noémie	deux voitures	(actif salarié) active salariée	en couple, deux enfants	2001	Fontenay-sous-Bois (94)
C28	FN	Pascaline	deux voitures	(actif salarié) mère au foyer	en couple, trois enfants	2001	Saint-Maurice (94)

Annexe 7 : Tableau récapitulatif des entretiens passés à Mareil-sur-Mauldre (78)

Référence	Type	Pseudonyme	Véhicule	Activité professionnelle	Statut familial, enfant au domicile	Date d'arrivée	Domicile précédent
M1	VN	Paul & Irène	deux voitures	actif salarié, congé parental	en couple, deux enfants	1998	Courbevoie (92)
M2	VN	Gérard & Laure	deux voitures	actif salarié, congé parental	en couple, trois enfants	2000	Paris (75)
M3	FN	Éric & Nathalie	deux voitures	actifs salariés	en couple, trois enfants	2002	Noisy-le-roi (78)
M4	A	Daniel & Jenny	deux voitures	actifs salariés	en couple, pas d'enfant	1984	Londres (GB)
M5	VN	Pierre & Marion	deux voitures	actifs salariés	en couple, un enfant	2000	Pacy-sur-Eure (27)
M6	VN	Yves & Isabelle	une moto, une voiture	actif salarié, sans emploi	en couple, un enfant	2002	Paris (75) & Vernon (27)
M7	A	Aline	une voiture	retraîtée	célibataire, pas d'enfant	1995	Houilles (78)
M8	A	Nicolas & Jeanne	deux voitures	retraités	en couple, pas d'enfant	1978	Rueil-Malmaison (92)
M9	A	Armand & Laura	deux voitures	actifs salariés	en couple, deux enfants	1990	Asnieres-sur-Seine (92)
M10	A	Gilles & Louise	quatre voitures	actifs salariés	en couple, un enfant	1987	Ivry-sur-Seine (94)
M11	A	Xavier & Bernadette	une voiture	(retraîtée) retraité	en couple, pas d'enfant	1986	Rouen (76)
M12	A	Etienne & Marthe	deux voitures	retraités	en couple, pas d'enfant	1979	Verneuil-sur-Seine (78)
M13	A	Denis & Sylvie	une voiture	actifs salariés	en couple, pas d'enfant	1983	Marly-le-roi (78)
M14	A	Jacques & Odile	deux voitures	actif salarié, mère au foyer	en couple, cinq enfants	1992	Versailles (78)

Référence	Type	Pseudonyme	Véhicule	Activité professionnelle	Statut familial, enfant au domicile	Date d'arrivée	Domicile précédent
M15	VN	Félix & Diane	deux voitures	actifs salariés	en couple, un enfant	2002	La Celle-Saint-Cloud (92)
M16	A	Joseph & Agathe	deux voitures	actif salarié, mère au foyer	en couple, cinq enfants	1990	Chatou (78)
M17	VN	Solange	deux voitures	(actif salarié) mère au foyer	en couple, trois enfants	2001	Bordeaux (33)
M18	FN	Romain & Claire	deux voitures	actif salarié, mère au foyer	en couple, quatre enfants	2000	Chavenay (78)
M19	A	Rémy & Geneviève	deux voitures	retraités	en couple, pas d'enfant	1978	La Celle-Saint-Cloud (78)
M20	FN	Elisabeth	une voiture, une moto	(actif salarié) mère au foyer	en couple, six enfants	1999	Neauphle-le-Château (78)
M21	VN	Catherine	deux voitures	(actif salarié) active salariée	en couple, deux enfants	1998	Rueil-Malmaison (92)
M22	A	Marcel & Renée	une voiture	retraités	en couple, pas d'enfant	1985	La Celle-Saint-Cloud (78)
M23	VN	Victor & Lisa	deux voitures	actif salarié, mère au foyer	en couple, trois enfants	2003	Chatou (78)
M24	VN	Serge & Aude	une moto, une voiture	actif salarié, mère au foyer	en couple, cinq enfants	1999	Bois -d'Arcy (78)
M25	A	Antoine & Alice	deux voitures	retraités	en couple, pas d'enfant	1976	Poissy (78)

Table des matières

Sommaire	4
Introduction générale	6
Première partie : De la complexité du système urbain, et de la mobilité contemporaine.....	11
Chapitre 1 Quelques mises au point sémantiques.....	12
1.1) La controverse de la ville et de l'urbain.	13
1.1.1) Vers une prééminence de l'urbain ?	14
1.1.2) La réaffirmation de la ville...mais sous une nouvelle forme.	16
1.2) De l'hésitation à l'affirmation du périurbain.....	20
1.2.1) Les dictionnaires ou encyclopédies.	22
1.2.2) Les textes pratiques.	26
1.2.3) Les textes scientifiques.....	32
1.3) Les mobilités « a-cinétiques ».	40
1.3.1) La mobilité sociale.....	41
1.3.2) La mobilité résidentielle.	42
1.4) La mobilité spatiale.....	44
1.4.1) Une typologie des formes de mobilité spatiale.....	45
1.4.2) La mobilité ordinaire.	47
1.5) La sécurité corollaire de la mobilité.	48
1.5.1) Le point de vue politique et institutionnel.....	50
1.5.2) Les actions pratiques en faveur de la sécurité routière.....	54
Chapitre 2 Périurbanisation et automobile, une relation privilégiée ?.....	58
2.1) Étalement urbain et moyens de transports.....	59
2.1.1) Les cas anglo-saxons.	60
2.1.2) Automobile et production de territoire.	62
2.2) Quel lien relie périurbanisation et motorisation massive ?.....	64
2.2.1) Chronologie parallèle.....	65
2.2.1.1) Équipement des ménages en automobile.....	66
2.2.1.2) La croissance périurbaine.	69
2.2.2) Des facteurs d'explication.	74

2.3) Des compétences spécifiques pour habiter en périurbain ?	76
2.3.1) Une mobilité développée.	77
2.3.1.1) En périurbain maison et territoires font système grâce à la pérégrination.	78
2.3.1.2) Le concept d'automobilité.	79
2.3.2) Une stricte organisation du temps.....	80
Chapitre 3 Les discours des habitants.....	85
3.1.) L'enquête, un choix méthodologique adapté.....	86
3.1.1). Présentation des enquêtes.	87
3.1.2) Dispositif, opération et contenu de l'enquête.	91
3.2) Quelques traits saillants issus des entretiens.	96
3.2.1) Une installation personnelle.	96
3.2.2) Un choix pour la propriété de son logement.....	99
3.2.3) Une bimotorisation affirmée.....	100
Conclusion à la première partie.	101
Deuxième partie : Déplacement et sécurité dans le quotidien de la vie périurbaine.	103
Chapitre 4 La périurbanisation à l'œuvre.	104
4.1) Les critères de sélection des terrains d'étude.	105
4.1.1) La transformation physique de l'espace ou les changements de l'usage du sol.....	106
4.1.1.1) Définition du critère relatif aux usages du sol.....	106
4.1.1.2) Mise en œuvre du critère.	108
4.1.2) L'accessibilité globale des territoires.	110
4.1.2.1) Définition du critère d'accessibilité.....	111
4.1.2.2) Mise en œuvre.....	112
4.1.3) Les déterminants sociodémographiques.....	113
4.1.3.1) Définition du critère sociodémographique.	113
4.1.3.2) Mise en œuvre.....	116
4.2) Les terrains d'étude et leurs caractéristiques.	117
4.2.1) Inscription dans les paysages franciliens.....	121
4.2.2) Les aspects démographiques.....	123
4.2.3) Points de vue statistiques sur la mobilité des habitants.	126
4.2.3.1) Les données concernant les déplacements domicile-travail.	127
4.2.3.2) Les distances et les destinations.	130
Chapitre 5 Les mobilités résidentielles.	135
5.1) Les parcours résidentiels.....	136

5.1.1) Des traits communs.	137
5.1.2) Des particularismes.....	141
5.2) Vers un ancrage résidentiel périurbain en Île-de-France ?	144
5.2.1) L'influence de l'histoire personnelle de l'individu.	144
5.2.2) Un passage dans le cycle vie.	147
5.2.3) Une forme de sédentarisation périurbaine.	150
Chapitre 6 Les mobilités quotidiennes.....	153
6.1) Les choix de déplacements sont-ils influencés ?	153
6.1.1) Être en situation de choix modal.	154
6.1.1.1) Lorsque les transports en commun sont pris en compte au moment du choix résidentiel.	155
6.1.1.2) Lorsque les transports en commun sont évacués <i>a priori</i>	156
6.1.1.3) Une position intermédiaire : lorsque les transports en commun sont <i>a priori</i> souhaités mais se révèlent <i>a posteriori</i> impossibles.	157
6.1.2) Les caractéristiques intrinsèques des réseaux.....	160
6.2) Quelles pratiques de l'espace ?.....	163
6.2.1) Présentation de cheminements fréquents.....	164
6.2.2) En général au "plus droit" et au "plus court".....	166
6.2.3) Mise en évidence de pratiques atypiques.....	169
6.3) Les déterminants des choix d'itinéraires.	171
6.3.1) Des tactiques personnelles d'usage des réseaux.....	171
6.3.2) Le recours à des aides externes.....	173
6.3.2.1) Le discours expérimenté d'autrui.....	174
6.3.2.2) Se perdre... puis trouver son chemin.....	175
6.3.2.3) La carte routière et les autres supports	176
Chapitre 7 La sécurité des déplacements.....	179
7.1) Risque ou danger ?.....	180
7.1.1) Quelques repères théoriques pour mettre en évidence le risque routier.....	181
7.1.2) Les dires des usagers de la route.....	182
7.2) La sécurité selon les usagers et celle issue des chiffres.....	189
7.2.1) Perception ou représentation ?.....	190
7.2.2) Prise de conscience de la sécurité et rapport à l'accident.....	191
7.2.2.1) La sécurité routière reconnue et acceptée comme valeur.....	192
7.2.2.2) Le rapport à l'accident.....	193

7.2.3) L'insécurité "objective" selon les BAAC.	195
7.2.3.1) Un rapide panorama historique.....	196
7.2.3.2) La situation actuelle, décalage entre ressenti et réel.....	197
7.3) L'impact de la sécurité ressentie sur les pratiques de déplacement.....	202
7.3.1) Une transformation des comportements de conduite.....	202
7.3.2) Des rigidités d'usage des réseaux.....	204
Conclusion à la deuxième partie.....	207
Troisième partie : Le périurbain : un espace qui fonctionne.....	209
Chapitre 8 L'observation locale.....	210
8.1) L'urbanisation des communes de Chenoise et Mareil-sur-Mauldre.....	212
8.1.1) La réalisation de lotissement.	214
8.1.1.1) Le grand lotissement des années 1970.....	218
8.1.1.2) Les multiples lotissements d'ampleur réduite des années 1990 et 2000.	225
8.1.2) Les constructions non résidentielles.	231
8.2) L'évolution des réseaux.....	235
8.2.1) Situation institutionnelle et hiérarchisation des réseaux.....	236
8.2.2) Un état initial marqué par la ruralité.....	240
8.2.3) Des aménagements nécessaires pour coller aux changements.	243
8.3) Mobilité et insécurité locales.....	252
8.3.1) Les navettes, reflet d'une mobilité étendue.	253
8.3.2) Les questions de sécurité soulevées par les édiles locaux.....	255
Chapitre 9 Un fonctionnement territorial possible grâce à la volonté des acteurs.....	259
9.1) L'apport des acteurs institutionnels.....	260
9.1.1) Un éclairage plus politique.....	261
9.1.2) Les pratiques gestionnaires.....	264
9.2) Le rôle des individus.....	265
9.2.1. Des actions programmées au seul niveau individuel.....	266
9.2.2. Un fonctionnement collectif autonome.....	268
Conclusion à la troisième partie.....	271
Conclusion générale.....	273
Références bibliographiques.....	278
Table des sigles et abréviations.....	301
Table des figures et tableaux.....	303
Annexes.....	305

Table des annexes 306
Table des matières..... 316