UNIVERSITE DE PARIS I - PANTHEON - SORBONNE
INSTITUT DE GEOGRAPHIE

Année universitaire 2002-2003

THÈSE

pour obtenir le grade de
DOCTEUR DE L' UNIVERSITE DE PARIS I
GEOGRAPHIE - AMENAGEMENT

présentée et soutenue publiquement
par

PATRICIA SAJOUS

19 Juin 2003

sous le titre

L'AUTOMOBILITÉ PÉRIURBAINE EN FRANCE : UNE FAÇON D'HABITER

Directeur de thèse
Gabriel DUPUY

JURY :

F. BEAUCIRE	Professeur à l'Université de Cergy-Pontoise
G. DUPUY	Professeur à l'Université de Paris I-Panthéon-Sorbonne
S. FEITLER	Groupe Transport et Mobilité, Direction de la Recherche Renault
D. FLEURY	Directeur du Département Mécanismes d'Accidents à l'INRETS
J.-L. PIVETEAU	Professeur émérite à l'Université de Fribourg (Suisse)

A Eve et Quentin,

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

Mes remerciements vont, en premier lieu, à Gabriel DUPUY pour ses conseils, sa disponibilité depuis ma Maîtrise ainsi que pour ses encouragements durant ces quatre années de thèse.

Mes pensées vont aussi vers tous ceux qui m'ont éclairée de leurs compétences et qui m'ont accompagnée dans mon parcours de doctorante.

Enfin, je n'oublie pas ma famille et mes amis, perplexes et / ou admiratifs, qui n'ont, en tout cas, jamais douté de ma détermination.

Que tous soient ici remerciés pour la confiance qu'ils m'ont accordée.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE : p.6
L'AUTOMOBILITE, UN OUTIL POUR COMPRENDRE LES RAPPORTS INDIVIDU / AUTOMOBILE / PERIURBANISATION ?

CHAPITRE 1 : LA POPULATION PERIURBAINE ET L'AUTOMOBILE p.14

Chap 1 - 1 : AUTOMOBILE ET PERIURBANISATION : UNE HISTOIRE DE LOGEMENT p.14
Chap 1 - 2 : LA POPULATION PERIURBAINE : DÉSIRS ET RÉALITÉS p.28
Chap 1 - 3 : LES MIGRATIONS ALTERNANTES, CLE DU SYSTEME p.38

CHAPITRE 2 : L'EMBARRAS DES AMENAGEURS p.45

Chap 2 - 1 : LOCALISER LE CENTRE p.46
Chap 2- 2 : OBSERVER ET ANALYSER LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE EN PÉRIPHERIE p.59
Chap 2 - 3 : DES POLITIQUES INFRUCTUEUSES p.81

CHAPITRE 3 : L'AUTOMOBILITE, PREMIERS INDICES p.93

Chap 3 - 1 : CONTEXTE D'APPARITION p.94
Chap 3 - 2 : PRÉSENTATION DES ETUDES PIONNIERES p.98
Chap 3 - 3 : RÔLE ATTRIBUÉ À L'AUTOMOBILE DANS CES ETUDES PIONNIERES p.115

CHAPITRE 4 : L'AUTOMOBILITE, APPROCHE THÉORIQUE p.125

Chap 4 - 1 : RAPPEL DE DEUX RELATIONS FONDAMENTALES DE L'HOMME A LA TECHNIQUE ET A SON ENVIRONNEMENT p.127
Chap 4 - 2 : LA MEMOIRE GEOGRAPHIQUE : DESCRIPTION p.134

Chap 4 - 3 : CAPITALISATION DE LA PRATIQUE SPATIALE : IMPACT DU MODE DE TRANSPORT SUR LA MÉMOIRE GÉOGRAPHIQUE p.145

CHAPITRE 5 : L'AUTOMOBILITE EN PRATIQUE p. 151

Chap 5 - 1 : LES PARTICULARITÉS PÉRIURBAINES p.152
Chap 5 - 2 : L'ENQUÊTE : MISE EN ÉVIDENCE DU PRINCIPE DE CAPITALISATION DE LA PRATIQUE SPATIALE p.159
Chap 5 - 3 : ILLUSTRATIONS DE LA CAPITALISATION DE LA PRATIQUE SPATIALE p.171

CHAPITRE 6 : LA ROUTE, SUPPORT DE L'AUTOMOBILITE PERIURBAINE p.186

Chap 6 - 1 : L'AUTOMOBILITE AU QUOTIDIEN p.187
Chap 6 - 2 : LA ROUTE, FIL D'ARIANE DE L'AUTOMOBILITÉ p.200

CHAPITRE 7 : L'AUTOMOBILITÉ, POMME DE DISCORDE p.216

Chap 7 - 1 : SYNTHÈSES p.216
Chap 7 - 2 : LE PRINCIPE D'AUTOMOBILITE : DES HABITANTS PERIURBAINS AUX AMENAGEURS p.232

CONCLUSION GENERALE : L'AUTOMOBILITE : TRAME DE L'HABITAT PERIURBAIN p.243

BIBLIOGRAPHIE p.247

INTRODUCTION GENERALE : L'AUTOMOBILITÉ, UN OUTIL POUR COMPRENDRE LES RAPPORTS INDIVIDU / AUTOMOBILE / PÉRIURBANISATION ?

A la lecture de l'intitulé de cette thèse, il n'est pas difficile de déduire qu'il sera question d'automobile et de périurbanisation.

Pour autant, ce n'est pas le terme automobile qui est employé, mais celui d'"automobilité".

Un nouveau concept, un néologisme supplémentaire ? Comme si tout travail de thèse imposait à son auteur de fonder son originalité sur les termes employés…

Nous ne revendiquons pas la paternité de ce terme. "Automobilité" peut être considéré comme un néologisme. C'est vraisemblablement - compte tenu de son emploi dans la littérature concernant l'automobile - une notion à la mode.

Sans doute, l'expression de "mobilité automobile", qu'il remplace la plupart du temps, n'est plus satisfaisante. Pourquoi ? N'y aurait-il donc plus rien à dire quant à la mobilité automobile ? L'intérêt se serait déplacé vers l'automobilité ? Cela nous paraît peu probable étant donné que, même en remplaçant un terme par un autre, le sens général des propos est sensiblement le même.

Pourtant, il nous semble que ce déplacement est nécessaire. Cela signifierait-il que l'automobiliste est un acteur du système automobile et, qu'en le considérant avec sa machine, on peut, peut-être, aller plus loin dans la connaissance de la mobilité automobile ?

En effet, la mobilité automobile est un objet de recherche défini, fermé, même si tout n'a pas encore été dit. Lorsqu'on aborde ce sujet, il est question de localisation, de flux, de temps de déplacement, de régularité, de vitesse, etc. Mais il faut admettre que, bien que cela nous renseigne, sur un plan technique, ce qui se passe au quotidien, le traitement de cette mobilité

automobile est peu probant (que l'on souhaite d'ailleurs intensifier ou réduire cette dernière). Avec l'automobilité ne tente-t-on pas d'intégrer de nouvelles données dans le champ de compréhension de la mobilité automobile ?

En d'autres termes, il faut admettre que les données disponibles à propos de la mobilité automobile ne renseignent pas sur ce que M. Berger appelle, de façon générale, « l'expérience spatiale » : « Ce n'est pas seulement en termes de budgets-temps, mais aussi de manière d'expérimenter l'espace, d'entrer de la ville ou d'en sortir, qu'il convient d'envisager ces trajets. »[1] Effectivement, il nous semble qu'à travers l'automobilité, c'est bien de cerner l'expérience spatiale acquise au moyen de l'automobile dont il est question. C'est-à-dire cerner l'impact du mode de transport automobile sur l'objectif à atteindre (savoir comment, grâce à son véhicule personnel, l'automobiliste arrive à ses fins).

L'observation des intentions des automobilistes est au coeur de ces nouvelles données :

- « sociabilité des automobilistes dans leur machine » avec laquelle ils développent « des solidarités inédites »[2],
- « concept global voyant dans l'automobile un vecteur privilégié qu'elle est devenue, pour ses occupants, pour habiter différents espaces »[3],
- mesure de l'attachement à l'automobile dont on peut estimer l'intensité en analysant la réceptivité des automobilistes, en milieu urbain, aux infrastructures de transport en commun[4],
- prédisposition à l'usage de l'automobile pour réaliser des aspirations, des choix individuels en matière de localisation résidentielle, de mode d'insertion

[1] Berger M., Les périurbains de Paris, 2002, p.329

[2] Dupuy G., « Automobilités : quelles relations à l'espace ? » in Bonnet M. et Desjeux D. (sous la direction de), Les territoires de la mobilité, 2000, p.49

[3] Propos tenus par un psychologue, documentaire « Et l'homme inventa l'automobile », Théma, Arte le 26/09/1999

[4] Définition que nous avons déduite car les auteurs n'en mentionnent pas. KaufmannV. et Guidez J.M., « Les citadins face à l'automobilité, étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne », Dossier du CERTU n°80, 1998

sociale et de mobilité quotidienne[5].

Actuellement donc, ce terme est plus indéfini que défini bien que son usage ait tendance à s'intensifier. On le retrouve en apposition ou synonyme de mobilité automobile.

Ainsi, à la suite de ces quelques constatations, il nous faut expliquer que nous avons choisi ce terme car il nous semble mal exploité.

Du point de vue étymologique, comprendre automobilité comme synonyme de mobilité automobile se justifie : la racine du mot est mobilité à laquelle on rajoute le préfixe "auto-" afin de rappeler le mode par lequel cette dernière s'opère.

Mais, il y a une autre compréhension étymologique possible : la racine du mot est automobile auquel on ajoute le suffixe "-ité" afin de suggérer les possibilités de l'automobile, les services que l'automobile peut rendre à son propriétaire, ou à son conducteur (les deux n'étant pas forcément la même personne). Ce potentiel représente une sécurité.

En tout état de cause, nous ne disposons pour l'heure que d'un "présupposé" sur le sens du terme.

Nous entendons donc nous consacrer à la définition de l'automobilité accompagnée d'observations de terrain. Le seul ouvrage, à notre connaissance qui ait procédé de la sorte, ne propose pas de définition de l'automobilité.[6] Il suppose cette définition déjà acquise par le lecteur.

Une question demeure : pourquoi une définition de l'automobilité ?

Nous venons d'ébaucher une première raison : participer à l'amélioration d'un concept dont on pressent les capacités mais qui, en l'état actuel des choses, n'est pas vraiment utilisable par manque d'observations sur le terrain.

Jusqu'ici nous avons tenté de montrer que le fait de cerner les choix individuels en matière de mobilité quotidienne correspond bien à l'automobilité. D'un autre côté, la périurbanisation représente la forme urbaine consacrant les choix individuels en matière de mobilité résidentielle

[5] Définition que nous avons déduite car les auteurs n'en mentionnent pas. KaufmannV., Jemelin C., Guidez J.M., « Nouvelles formes urbaines et automobilité : une opposition à dépasser », Prospective, la lettre de la mission prospective RATP n°9, mars 2000

[6] KaufmannV. et Guidez J.M., « Les citadins face à l'automobilité, étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne », Dossier du CERTU n°80, 1998

par une réglementation minimale, un paysage résidentiel, un mode de déplacement surreprésenté, etc. Ainsi, seconde raison de notre intérêt, nous percevons là une possibilité de rapprochement entre un concept et une situation.

Premier pas vers une hypothèse de travail, nous notons que l'automobilité nous aiderait sans doute à mieux comprendre l'espace périurbain. En effet, cette notion nous semblait la plus adéquate pour s'interroger sur le rôle attribué au véhicule pour s'insérer dans l'espace, l'habiter. Cela tient au fait que l'automobilité restitue bien l'attachement à l'automobile de la part des individus. Mais au-delà de ces constatations, une analyse, plus théorique, peut être menée. Il s'agit de s'interroger sur la participation d'un mode de transport, ici l'automobile, à l'accomplissement de l'acte d'habiter un espace où sont contenus tous les lieux habituellement occupés, où s'écoule le quotidien.[7]

Pris sous cet angle, l'automobile dépasse sa fonction d'aide au déplacement et s'associe au processus d'appropriation spatiale sur lequel se constitue l'habitat.[8] Par cette entrée, la compréhension de l'automobilité, dans le sens d'une combinaison entre des capacités techniques perçues et l'élaboration de projets personnels qu'elles soutiendraient pour partie, nous semble possible.

Précisons le cadre dans lequel nous souhaitons définir l'automobilité. Travailler dans le milieu périurbain nous permet, d'emblée, de borner notre sujet quant au champ géographique, à la période traitée et au domaine théorique couvert.

Depuis 1996, l'INSEE propose un nouvel outil de mesure du fait périurbain aboutissant à l'établissement d'une carte à l'échelle nationale des espaces concernés. Du point de vue géographique, notre enquête se situera dans les limites dessinées par cette carte des couronnes périurbaines issues du

---

[7] Salignon B., Qu'est-ce qu'habiter ? Réflexion sur le logement social à partir de l'habiter méditerranéen, 1994, p.19

[8] Théry H., « Habitat » in Brunet R. et al., Les mots de la Géographie : dictionnaire critique, 1992, p.249
Nous en profitons pour rappeler que la notion de logement n'est pas suffisante pour décrire l'espace de vie. La valeur du logement elle-même dépend de l'environnement dans lequel ce dernier se localise et des échanges économiques, affectifs, symboliques qui peuvent y trouver place. c.f. Ségaud M. et al., Logement et habitat : l'état des savoirs, 1998, p.6

Zonage en Aires Urbaines. C'est une manière d'éviter l'écueil de la définition de l'espace périurbain. L'INSEE, en abandonnant un critère de densité pour un critère d'effet de polarisation, cartographie alors une zone spécifique sous l'influence du pôle urbain.

Si nous n'avons pas l'ambition de traiter du problème de la définition, ce dernier est assez important pour que nous le mentionnions. En effet, les limites des couronnes périurbaines selon le ZAU prêtent à discussion : elles sont trop restrictives. Les récents travaux de M. Weil ne démentent pas cette critique.[9] En effet, il affirme que la dimension de l'aire urbaine ne peut se définir que par du temps, « temps automobile » précise-t-il. Il avance que les citadins sont prêts à consentir à 10% de leur temps passé hors domicile pour se déplacer vers leur travail ou lieu d'étude. Le temps consenti s'élève à 25% pour les autres activités hors domicile car leur fréquence est plus faible. L'écart du point de vue métrique entre les deux n'est pas négligeable. Le débat porte donc sur un élargissement des activités à prendre en compte pour calculer l'aire urbaine.

Le périurbain est aussi un terme chronologiquement marqué. Si l'on en observe quelques traces dès la fin du XIX° siècle, avec l'essor du train ou l'usage de la bicyclette, généralement, on date sa véritable naissance à la reprise économique qui a suivi la Seconde guerre mondiale et à la diffusion de la possession de l'automobile dans la population.

Le périurbain constitue lui-même un vaste champ de recherche pour lequel la littérature est abondante. Cet espace s'est naturellement imposé à nous, car il englobe les meilleurs sites d'observations des comportements en rapport avec l'automobile. Du point de vue statistique, c'est là que l'on trouve les plus forts taux de possession et d'utilisation quotidienne (1.4VP /ménage et 20 000 km / an)[10]. Par ailleurs, son développement repose en grande partie sur le fait automobile. Il est à noter que cette urbanisation s'opère toujours en relation avec un mode de transport.

Un terrain accessible pour les recherches, une notion utilisée depuis longtemps et comptant de nombreuses archives : voilà pourquoi nous avons

[9] Wiel M., Ville et automobile, 2002, p. 39 à 48
[10] Dupuy G, La dépendance automobile, 1999

choisi de nous centrer sur le “périurbain français”. Pour autant, la motorisation n’est pas un fait exclusivement périurbain. Il faut nous expliquer sur le fait de ne pas avoir analysé la situation dans d’autres types d’espace ainsi qu’à l’échelle internationale.

V. Kaufmann et J.M. Guidez[11] ne concluent pas que l’automobilité n’existe pas dans les centres des villes de Besançon ou de Lausanne. Tout comme nous n’avons pas d’argument à avancer et qui porterait à croire que le rural en soit préservé. Nous avons jugé qu’il y avait trop d’éléments qui entraient en interférence avec l’automobilité dans ces espaces pour fonder nos recherches sur leur observation. En effet, en centre-ville, densité et foisonnement des modes de transport amoindrissent la lisibilité de la mobilité automobile. Dans le rural profond, mode de vie et valeurs morales de cette population auraient influé sur des résultats peu applicables au reste de la population française.

Au niveau international, nous proposons une ouverture géographique vers d’autres espaces à la fin de nos travaux. La comparaison en tant que telle correspondrait plutôt à un stade ultérieur de nos recherches.

Nous rappelons que notre objectif est de proposer une définition de l’automobilité dans le périurbain français au terme de cet ouvrage. En conséquence, à travers le plan de rédaction, nous allons nous attacher à répondre à la question suivante :

Pour comprendre la périurbanisation résidentielle, ne faudrait-il pas se préoccuper, quand on s’intéresse à l’automobile qui est un outil de promotion de cette dernière, de la façon dont chaque individu « apprivoise » cet objet technique ? En effet, alors que l’on relève un rapprochement entre automobile et périurbanisation, pourquoi le choix du mode de transport s’est-il porté à l’échelle individuelle sur l’automobile ? Au premier abord, on peut penser que l’automobile doit cela aux possibilités qu’elle rassemble.

[11] KaufmannV. et Guidez J.M., « Les citadins face à l’automobilité, étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne », Dossier du CERTU n°80, 1998

Nous rappelant les débuts du marché automobile et mesurant le chemin parcouru jusqu'aujourd'hui, pour trouver une réponse, nous avons tout intérêt à analyser comment les innovations techniques automobiles sont apparues, pour une part grandissante de la population, comme des atouts dont il est difficile de se passer.

Nous commencerons par dégager l'influence de l'automobile sur la périurbanisation. Dans une perspective historique, nous décrirons les rapports qu'entretiennent l'automobile et la périurbanisation selon les points de vue de deux grands acteurs : les ménages propriétaires d'automobile (chapitre 1) résidant dans le périurbain et les aménageurs (chapitre 2).

Guidés par de récentes études (chapitre 3), nous nous demanderons sur quoi repose cette association automobile et périurbanisation, à l'échelle individuelle. Nous aurons abandonné la perspective historique et il ne s'agira pas de rapporter les faits contribuant à cette association sous les aspects social, démographique, économique, etc. Si un fait social n'est pas uniquement la somme de faits individuels, on ne peut pour autant exclure la prise en considération de ces actes singuliers répétés indéfiniment. Autrement dit, dans l'intimité du foyer périurbain, quelle est l'interaction entre l'individu et l'automobile (chapitre 4 et chapitre 5)?

Il sera alors temps de se consacrer à la mise en relation de tous les éléments rassemblés. Nous nous pencherons alors sur les implications spatiales du principe d'automobilité que nous aurons décrit auparavant (chapitre 6). Enfin, nous évaluerons le rôle de ce principe dans le désaccord entre les habitants périurbains et les aménageurs (chapitre 7).

Notre étude se base sur des observations et des analyses qui mettent en jeu le ménage (en relation avec le projet résidentiel) et l'individu (en relation avec l'usage automobile plutôt personnel). Mais l'on peut se demander dans quelle mesure le projet résidentiel peut-il s'expliquer par la somme des actions des personnes appartenant au ménage ? Il nous incombe de préciser l'utilisation que nous comptons faire de ces deux termes, individu / ménage. Il est clair que nous ne pouvons pas totalement abandonner l'un au profit de l'autre.

Pour que l'automobilité soit repérable au sein d'un ménage, la disponibilité de l'automobile est naturellement requise (possession du permis de conduire et d'un véhicule) mais la disponibilité de la voiture est tout particulièrement de rigueur (impact sur « l'expérience spatiale »). Cette disponibilité peut pâtir du partage parfois nécessaire entre conducteurs et limiter l'usage du véhicule pour l'un des membres du ménage à certains moments de la journée voire de la semaine.

Dans l'espace périurbain, 47,4 % des ménages possèdent au moins deux véhicules[12] ; ce qui assure une disponibilité de 100 % des véhicules pour le couple multimotorisé lorsque les enfants sont encore mineurs. Pour les ménages monomotorisés dont les deux parents sont détenteurs du permis de conduire la disponibilité tombe alors à 50 % pour les deux.[13] Il est clair que ce calcul ne tient pas compte de l'effet "conducteur principal".

Ainsi le choix d'analyser des comportements individuels pour expliquer le projet résidentiel peut s'entendre de la façon suivante.

L'individu nous a semblé la première unité pertinente pour identifier des comportements conditionnés par l'accès à la voiture comme conducteur. Mais ces individus ont souvent une vie commune (exemple : le ménage) qui affecte leur façon d'habiter. Le ménage devient alors également une unité pertinente.

Au sein du ménage périurbain, nous constatons des rapports inégalitaires: conducteur(s) automobile(s) / autres. Nous avons admis, par principe, que l'automobiliste conducteur dans le ménage périurbain possède un atout non négligeable vis-à-vis des autres quant à ses possibilités de déplacement et son « expérience spatiale »[14]. Heureusement, la plupart du temps, il cherche à la faire partager. C'est pourquoi nous avons décrit l'installation dans le périurbain concernant l'ensemble du ménage (chapitre 1) mais concentré nos observations sur celui ou ceux qui savent conduire pour expliquer sa réalisation au quotidien et, à long terme, sa pérennité.

---

[12] Les campagnes et leurs villes, 1998, p. 95

[13] Boulahbal M., Le concept de territoire de mobilité : définition et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles, 2000, p. 258

[14] Berger M., Les périurbains de Paris, 2002, p.329

CHAPITRE 1 : LA POPULATION PERIURBAINE ET L'AUTOMOBILE

Les rapports entre automobile et périurbanisation ont donné lieu à un grand nombre d'analyses spatiales que nous rappellerons synthétiquement ici en tentant de répondre à la question suivante : comment s'organisent, dans l'espace périurbain, les ménages s'inscrivant dans un cycle de milieu de vie plutôt dédié à la famille tout en s'appuyant sur l'automobile?

Chap 1- 1 : AUTOMOBILE ET PERIURBANISATION : UNE HISTOIRE DE LOGEMENT

Dans cette section, nous effectuerons un retour historique sur le rôle majeur du logement dans les relations automobile et périurbanisation.

Chap 1- 1, 1 : La demande en logement :

Après lecture d'auteurs qui ont étudié les facteurs qui modèlent la demande en logement des ménages, nous avons réparti ces facteurs en deux catégories. Il existe, pour un type de logement donné, d'une part, une attente toujours d'actualité et, d'autre part, une demande modelée par l'époque.

Chap 1- 1, 1 a) Une attente toujours d'actualité : l'appropriation spatiale

Permanence historique et « inscription anthropologique »[15] de l'usage de l'habitation fondent ce que nous nommons une constante dans la demande en logement.

Dans le cas français, en ce qui concerne le XX° siècle, cette attente trouve son meilleur support d'expression dans la maison individuelle. Bien qu'anciens, les travaux de N. Haumont effectués en 1966 représentent encore une référence de qualité.

L'appropriation spatiale est cette attente invariable qui dépasse le principe de la propriété. Tout en précisant qu'elle n'est pas un fait biologique, N. Haumont parle « d'acte assez primaire » [16] et qui exprime une revendication forte qui pourrait avoir la devise suivante : "liberté d'habiter". Ainsi, dans le recours à l'habitat pavillonnaire, « on peut trouver cette part d'une origine perdue qu'on cherche à retenir, le reste d'une parole sur le lieu de vie qui vous est interdite en H.L.M., le sentiment de pouvoir ensuite disposer librement de son espace de vie, celui de l'intérieur, mais aussi celui de l'extérieur par lequel on se donne en représentation. » [17]

Lors de la construction, de l'aménagement, voire du réaménagement de l'habitat à différents âges de la vie, elle se traduit de la façon suivante : l'appropriation passe par la possibilité d'imprimer à l'espace des marquages (spatiaux et autres). C'est-à-dire que le type individuel est prisé car dans le modèle culturel de référence actuel, il permet de marquer l'espace, ce qui revient à se l'approprier : séparation entre dehors et dedans, création de coins, processus de socialisation avec le voisinage (entre autres), espace qui n'apparaît pas pensé à l'avance, par un autre, dans le but d'un projet ou pour un ensemble de fonctions et qui laisse libre court à l'élaboration par l'habitant, répartition des rôles plus ou moins marqués à l'intérieur du ménage. [18]

---

[15] Raymond H. cité par Pinson D., Architecture et modernité, 1996, p.86
[16] Haumont N., Les pavillonnaires, 1966, p.56
[17] Pinson D., Architecture et modernité, 1996, p.81
[18] Haumont N., Les pavillonnaires, 1966, p.56-57

Suite à ce niveau “élémentaire”, l’appropriation passe par la réalisation de la socialisation de l’espace en référence à un modèle culturel qui repose sur la séparation du privé et du public ainsi que sur la famille, mais avec une part d’initiative personnelle, impossible à réaliser en totalité dans un appartement, prédéterminé par le projet de l’architecte. Ainsi, la séparation privé / public s’inscrit à l’intérieur même du logement en se doublant d’une assignation différenciée des pièces entre les membres de la famille. Cela donne lieu à l’instauration d’un droit d’entrée plus ou moins sélectif selon la pièce.

La séparation privé / public régit également la dualité “vie de travail” et “vie hors travail” qui trouve un écho dans le pavillon en assurant une coupure d’une grande étanchéité entre les deux, notamment à travers le thème sensible du bruit et ses nuisances. Le silence du pavillon matérialise la coupure avec le monde extérieur toujours jugé bruyant. [19]

L’appropriation spatiale dans la demande en logement de la population notée, il convient à présent de rendre compte de la façon événementielle dont elle s’est exprimée dans les années 1950 / 1960.

Chap 1- 1, 1 b) Une demande modelée par l’époque

Dans cette époque de reconstruction que constituent les premières années suivant la Seconde guerre mondiale, la question du logement dans la société civile a gagné en acuité du fait, d’une part, de la rareté et / ou de l’inconfort de ce dernier et, d’autre part, des espoirs que laissaient poindre cette époque quant à des solutions plus conformes aux aspirations. Cependant les attentes de la population et des professionnels du logement ne semblaient pas coïncider. Même si les grands ensembles sont les premiers à être érigés, à la fin des années 1960, l’habitat individuel en périphérie prend une réelle importance.[20] La périurbanisation bénéficie d’un substrat favorable dans l’inconscient collectif, et cela, de longue date. Dès la

[19] Haumont N., Les pavillonnaires, 1966, p.192 et suivantes
[20] Merlin P., Les banlieues des villes françaises, 1998, p.48

fin des années 1940 et jusqu'aux années 1970, alors que l'immeuble collectif domine, les Français préfèrent l'habitation individuelle, couplée avec la propriété. Mais, matériellement, la maison individuelle reste un objet lointain de désir. Réalité du marché et calculs des municipalités ne s'y prêtent pas. Urbanistes ou responsables politiques réprouvent la charge collective que représente l'éparpillement des logements. [21]

Les professionnels et les politiques, devant répondre de façon urgente au relogement, optent pour des solutions fonctionnalistes offrant une rationalité économique ainsi que des objectifs esthétiques et sociaux louables.

Pourtant, la population s'en détourne assez vite cherchant, au bénéfice d'une croissance économique retrouvée, à mettre en oeuvre ses propres attentes. On dénote chez certaines catégories de population nouvellement logée dans les ZUP, malgré les conditions d'un confort absent du parc ancien, une absence d'enthousiasme. On pense alors à la survivance d'un rêve pavillonnaire. C'est ainsi qu'un sondage INED datant de 1945 montre que 72 % des Français désiraient un logement individuel et 64 % désiraient accéder à la propriété.[22] Ce désir d'accession à la maison individuelle est attribué à la liberté d'expression des pratiques domestiques : la maison renfermant « la valeur anthropologique profonde de l'habiter ».[23]

Ainsi, le rêve pavillonnaire n'a cessé d'habiter une bonne part des Français. Mais face à la crise quantitative[24], les politiques et les professionnels n'en tiennent pas compte - le pourraient-ils? - et parent au plus pressé. L'élévation continue du niveau de vie et le jeu d'une proximité spatiale exacerbant la distance sociale chez certains habitants des grands ensembles[25] orientent la demande des ménages vers des attentes plus

[21] Brun J. et Roncayolo M. « Formes et paysages », Histoire de la France urbaine Tome V, 1985, p.376

[22] Guerrand R.H., « Du grand ensemble au pavillon : la voie de l'ascension sociale depuis 1955 » in Blanc-Coquand et al, A la recherche de la ville perdue, 1996, p.75

[23] Pinson D., Des banlieues et des villes : dérive et eurocompétition, 1992, p.65

[24] Madoré F., « La demande en logement : de la pavillonnarisation de l'espace périurbain à la revalorisation des quartiers anciens » in Logement et habitat dans les villes européennes, 1998, p.165

[25] Chamborédon J.C. et Lemaire M., « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », Revue française de sociologie XI, 1970, p.23 : « (…) l'installation dans des cités nouvelles agit comme un sorte de révélateur des potentialités économiques des différents groupes et redouble la différenciation première opérée par les conditions de constitution de la population (…) »

qualitatives auxquelles le marché du logement plus détendu peut répondre.[26]
Décrivons, à présent, cette réponse.

Chap 1- 1, 2 : Une réponse qui s'appuie sur l'automobile depuis 1960

La période 1965-1970 constitue l'apogée de la période des Trente Glorieuses. La France semble installée dans un système de croissance économique qui ne ressemble en rien - pour ces années-là du moins - à un cycle conjuguant temps de croissance et de dépression. Cette croissance économique joue un rôle moteur et occasionne de grands changements dans la société française.

Les auteurs de La périurbanisation en France[27] dressent un tableau des conditions qui ont dès lors pu être réunies par la population désireuse de réaliser son rêve pavillonnaire. Ce tableau (tab.1) met en évidence le rôle de l'automobile. Il souligne le rôle de l'automobile, en parallèle avec le développement du réseau routier, comme unique outil à la disposition des ménages pour sortir de la ville et réaliser leur rêve pavillonnaire à l'aune des caractéristiques économiques et sociales de chacun d'eux. Le train avait eu, avant elle, ce rôle tout comme la bicyclette ou encore, le ramassage des salariés organisé par les entreprises[28]. Mais les efforts physiques nécessaires (marche à pied à la descente du train) et, plus généralement, les conditions d'accès à la gare n'augmentaient que de peu les surfaces constructibles en comparaison avec ce qui est survenu grâce à l'automobile. « L'automobile est le seul moyen de transport autorisant une diffusion quasiment intégrale de l'habitat (…) »[29].

[26] Madoré F., « La demande en logement : de la pavillonnarisation de l'espace périurbain à la revalorisation des quartiers anciens » in Logement et habitat dans les villes européennes, 1998, p.165
[27] Dézert, Steinberg, Metton, La périurbanisation en France, 1991, p. 12 et suivantes
[28] Benoît P. et Irrmann P., Enquêtes 1989 sur 23 millions de rurbains, 1989, p.14 : Comme en témoigne le PDG de la société Janneau: « Nous recrutons les gens là où ils sont. Il y a 10 ans aucun habitant de Cholet n'aurait accepté de venir travailler aux Herbiers. Cela aurait été déchoir que de sortir de la ville. Maintenant, un car Jeanneau part de Cholet chaque matin. »
[29] Dézert, Steinberg, Metton, La périurbanisation en France, 1991, p.12

Tableau 1 : Progrès acquis durant les Trente Glorieuses autorisant l'essor de la périurbanisation

Domaine technique	Domaines économique et social	Domaine psychosociologique
- essor de l'automobile particulière - développement du réseau routier	- élévation continue du niveau de vie d'où : - possibilité de contracter un prêt important et à long terme - posséder au moins une voiture - pouvoir faire face à l'équipement et l'entretien de la maison	- attirance portées vers les valeurs du milieu rural et rejet de la ville traditionnelle - avènement des conceptions écologistes après 1968

Source : Dézert, Steinberg, Metton, La périurbanisation en France, 1991

N.B. : L'élévation continue du niveau de vie n'a pas seulement des implications dans la rubrique « Domaines économiques et social » mais agit sur les autres rubriques puisque cette élévation du niveau de vie procède de l'avènement du modèle de la société de consommation, de la croissance économique d'après guerre et du développement du travail féminin.

Cet ensemble de progrès préside à l'élargissement des zones viabilisables en vue de l'urbanisation.[30] L'automobile est la seule à pouvoir réaliser cette dernière. Le développement de la maison individuelle doit plus à l'abondance foncière induite par la généralisation de l'automobile qu'à l'émergence d'une strate de population ayant les ressources suffisantes pour mettre en avant des exigences qualitatives ; ce que laissa entendre le discours de l'époque. L'automobile, plus rapide et surtout plus souple d'usage, ouvre des espaces à l'urbanisation sans commune mesure avec l'élargissement aux environs des gares et des stations de transport collectif. [31]

Avec l'accès à l'automobile, il y a prise de conscience dans la population d'une abondance foncière. A ce titre, il ne faut pas négliger le rôle

[30] Rapport Mayoux, « Demain l'espace, l'habitat individuel péri-urbain » cité par Jaillet M.C., Les pavillonneurs, 1982, p.31

[31] Weil M., La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, 1999, p.20

moteur des propriétaires de résidences secondaires qui en ont fait, pour leur plus grande joie[32], au gré de l'amélioration du réseau routier, ainsi que des services marchands ou non, etc., leur résidence principale. Professionnels et politiques en ont, eux aussi, pris conscience. Dès lors, comment ont-ils traité la demande compte tenu de son organisation ?

D'aucuns suspectent les politiques de voir dans cette "ruée pavillonnaire" un instrument de paix sociale[33] : lors des consultations électorales, le vote est plus conservateur chez les propriétaires, intégration et équilibre social se réalisent via la stabilisation des familles et une meilleure intégration des personnes dans la vie économique.[34] Sur le plan matériel, jusqu'en 1980, la politique du parc privé a pour objectif de développer l'accession à la propriété des ménages aux moyens d'aides financières. Ces dernières découlent de l'objectif de maîtrise des dépenses. En effet, dans les pays où des budgets publics importants sont alloués à la politique du logement, l'aide à l'accession semble moins coûteuse que celle destinée au locatif.[35] "Les aides à la pierre", soutenant la production de logements neufs et la réhabilitation des habitats obsolètes furent abandonnées à partir de 1977, suite au rapport sur les aides au logement de R. Barre, pour les "aides à la personne", destinées à réduire le taux d'effort des ménages, c'est-à-dire la part de leur revenu consacrée à la fonction logement.[36] Puis, à compter de 1980, c'est aussi un moyen de stimuler l'activité économique[37] compte tenu du poids du secteur de la construction dans l'économie française[38].

---

[32] Brun cité par Dézert et al., La périurbanisation en France, 1991, p.50.
Bonin et Villanova insistent aussi sur le fait qu'il n'y a plus de déchirement à quitter la résidence des ressources symboliques et identitaires pour le lieu de résidence obligé par les ressources économiques. Bonin P. et Villanova R. de, « Pluriel singulier », D'une maison à l'autre : parcours et mobilités résidentielles, 1999, p.13

[33] Jaillet M.C., Les pavillonneurs, 1982, p.30 : « Il ne faut cependant pas réduire le retour au pavillon sur la scène du logement au seul souhait de trouver « un correctif au désordre social » ou de faire de la France de la fin du XX° siècle, une France sage des petits propriétaires, même si les théories de F. Le Play continuent à séduire certains représentants de la classe dominante ».

[34] Vorms B., « Les politiques d'encouragement d'accession à la propriété » in sous la direction de Ségaud M. et al, Logement et habitat : l'état des savoirs, 1998, p.212

[35] Idem, p.213

[36] Lacaze J.P., « Politiques d'urbanisme et de logement : de quelques spécificités françaises », Annales des Ponts et Chaussées n°93, 2000, p.30

[37] Lacaze J.P., Les politiques du logement, 1997, p.89

[38] Coloos B., « La production et la gestion de l'habitat » in Ascher F., Le logement en question : l'habitat dans les années 1990, continuités et ruptures, 1995, p.70 : Un poids économique qui ne se dément pas en 1993 : 25,4% du P.I.B., 20% de la consommation des ménages, plus de 700 000 salariés

Sur le terrain, on a tendance à observer, dans le cadre élaboré par l'Etat dans un premier temps, puis par l'Etat et les autres collectivités territoriales après les lois de décentralisation, une action privée (d'un promoteur ou d'un propriétaire-constructeur) qui a beau jeu. La structure rurale, à fort morcellement, est plus favorable à une urbanisation spontanée où « le propriétaire dispose de son terrain comme il l'entend ».[39] Tandis que le promoteur privé (les promoteurs publics sont rares) baisse ses coûts sur des opérations dans des régions de grandes parcelles. Ces programmes immobiliers sont encadrés par la procédure de ZAC, quand la collectivité locale a lancé le projet, ou donnent lieu à des lotissements planifiés, sous l'autorité du seul lotisseur. La force de certains lotisseurs est accrue par leur organisation en « builder » ; ce qui baisse sensiblement les coûts de construction. C'est-à-dire qu'ils gèrent toutes les phases de réalisation, depuis l'acquisition jusqu'à la vente clé en main aux occupants.[40] Selon la taille de l'opération, on peut distinguer différentes formes périurbaines : le nouveau village ou grand lotissement (plusieurs centaines de logements), le lotissement en périphérie d'agglomération et la densification de lotissements existants, le mitage. Ces opérations modifient la carte du bâti des communes en créant des excroissances en périphéries et par bourrage interne.[41] Durant la dernière décennie, le marché se répartissait de la façon suivante :

- 7% des propriétaires récents ont acheté à un promoteur,
- 50% sont maîtres d'ouvrage, cherchent le terrain et font appel à un constructeur sur catalogue,
- 43% ont eu recours à la filière artisanale dont 7% ont construit eux-mêmes leur logement et 36% ont fait appel à un entrepreneur.[42]

Comme par une sorte de pied de nez à l'Histoire, la qualité architecturale des grands ensembles dont on critiquait la pauvreté de la réflexion sociale[43] a fait place, sur le plan esthétique, a une pauvreté architecturale (nombre

[39] Dézert et al., La périurbanisation en France, 1991, p.68
[40] Idem, p.69
[41] Ibid, p.70-71
[42] Granelle J.J., « La spécificité économique de la filière logement. Analyse du rôle des acteurs », Sous la direction de Ségaud M. et al, Logement et habitat : l'état des savoirs, 1998, p.186
[43] Propos tenus par P. Delouvrier et enregistrés sur cassette vidéo à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées entre Février et Mars 1985

réduit de modèles et matériaux préfabriqués pour baisser les coûts contribuent à l'homogénéisation des paysages) couplée à une paix sociale, relative, certes, du fait des problèmes de surendettement qui concernent de plus en plus de ménages périurbains piégés par la crise économique des années 1980, mais active.

Nous avons rappelé les aspects historiques, économiques et sociaux qui ont participé au lancement de la périurbanisation. Cependant, nous n'avons pas encore abordé cette dernière sous l'angle géographique, si ce n'est pour remarquer que la voiture change la géographie foncière des ménages. Nous nous y emploierons donc à présent à l'aide de l'outil statistique.

Chap 1- 1, 3 : La périurbanisation : définition, outils de mesure et répartition spatiale

Chap 1- 1, 3 a) Définition

On prend réellement conscience en France du phénomène de périurbanisation au début des années 1970. En effet, dans la période intercensitaire 1968-1975, des communes, par la suite dites périurbaines, éloignées du pôle parisien doublèrent leur taux de croissance. Puis, le phénomène s'étendit à l'ensemble des agglomérations. Les flux aboutissant et prenant leur origine dans les centres-ville doublèrent une première fois entre les périodes 1962-1968 et 1968-1975, puis, une seconde fois entre 1968-1975 et 1975-1982 (140 000 entrées annuelles durant cette dernière période). Dans les années 1960, les agglomérations connaissaient un solde migratoire positif face à leur future couronne périurbaine. Puis, la polarité s'inversa. Dans les années 1980, la périurbanisation fut moins intense, mais elle resta forte, notamment dans les très grandes agglomérations. [44]

[44] Le Jeannic T., « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », INSEE Première n°535, juin 2000

On connaît, tout d'abord, le phénomène sous le nom de « rurbanisation »[45]. Le terme de "périurbanisation" semble consacré par le rapport Mayoux[46]. D'autre part, il importe de bien différencier ce phénomène - quel que soit son appellation - français et européen du phénomène de "suburbanization", américain. La suburbanisation résulte d'une fuite de la ville-centre, dévalorisée, au profit des espaces suburbains, socialement survalorisés. Spatialement, la suburbanisation densifie par mouvements migratoires les communes directement contiguës à une ville. [47]

Nous ne nous attarderons pas sur les multiples débats associés à toute formulation d'une définition de la périurbanisation (c.f. Introduction générale).

Nous reprendrons à notre compte la définition de la périurbanisation de J. Beaujeu-Garnier : « Après le développement des faubourgs, forme traditionnelle de la croissance spatiale urbaine jusque vers 1870, puis l'expansion des banlieues caractérisant le siècle 1870-1970, la périurbanisation joue en France un rôle important après cette date. Croissance complètement "éclatée", elle porte la ville, ou tout au moins des morceaux à caractère urbain jusqu'au sein des campagnes. A la différence des banlieues qui appartiennent structurellement à la ville et qui contribuent à former cet ensemble que l'on désigne généralement par le terme d'agglomération, le périurbain est une introduction d'éléments urbains dans le milieu rural. »[48]

D'une part, cette définition nous paraît être la plus complète et la plus synthétique actuellement et, d'autre part, l'auteur précise, dans sa présentation, qu'il tient compte du rôle de l'automobile en tant qu'agent combinatoire entre villes et campagnes, entre résidence et lieux d'activités au sein des projets territoriaux des individus[49], thèse que nous serons amenés à explorer par la suite. Pourquoi la voiture ne participerait-elle pas au processus qui a cours dans le village périphérique en ce qui concerne

[45] Roux J.M. et Bauer G., La rurbanisation ou la ville éparpillée, 1976
[46] Aydalot P. et al., « Périurbanisation et suburbanisation : des concepts à définir. Quelques tendances récentes et futures de l'urbanisation », Disp n°spécial 80-81 Stadtentwicklung, juil 1985, p. 54
[47] Idem, p.54
[48] Beaujeu-Garnier J., « Introduction » in Dézert, Steinberg, Metton, La périurbanisation en France, 1991, p.5
[49] Beaujeu-Garnier J., « Introduction » in Dézert, Steinberg, Metton, La périurbanisation en France, 1991, p.5

« l'enveloppe de sens » de l'aire résidentielle ?[50] Mieux, elle apparaît même comme un outil pour « se situer ». C'est-à-dire : « placer autrui à distance ou à proximité selon la conception (la représentation) propre à ego de l'autrui ou de l'alter ego. » [51]

Chap 1- 1, 3 b) Outils de mesure : Z.P.I.U. et Z.A.U.

L'INSEE n'accuse qu'un faible retard pour la prise en compte du phénomène périurbain. Dès 1962, et après une redéfinition de l'outil statistique, la définition de l'agglomération urbaine est complétée par un nouvel outil : les Zones de Peuplement Industriel et Urbain. En effet, considérer comme urbaine la population des communes de plus de 2000 habitants et sans discontinuité du bâti ainsi que celle des agglomérations multicommunales, est une approche réductrice : beaucoup de communes ayant moins de 2000 habitants sont urbaines par leurs activités et le mode de vie qu'elles offrent.[52] Les ZPIU, plus vastes que les agglomérations, sont établies suivant la proportion de population ne vivant pas de l'agriculture, l'importance des migrations quotidiennes domicile-travail et le taux d'accroissement démographique.[53] Un problème de discrimination spatiale et démographique apparaît très vite : 82,5% de la population française

[50] Lannoy P., Le village périphérique : un autre visage de la banlieue. Spatialisation du quotidien et représentations sociales, 1996, p.184-185
[51] Idem, p.185
[52] Noin D., L'espace français, 7° édition, 1994, p.24-25
[53] Dézert, Steinberg, Metton, La périurbanisation en France, 1991, p.22

appartient à une ZPIU en 1990[54] et les deux tiers des communes[55].

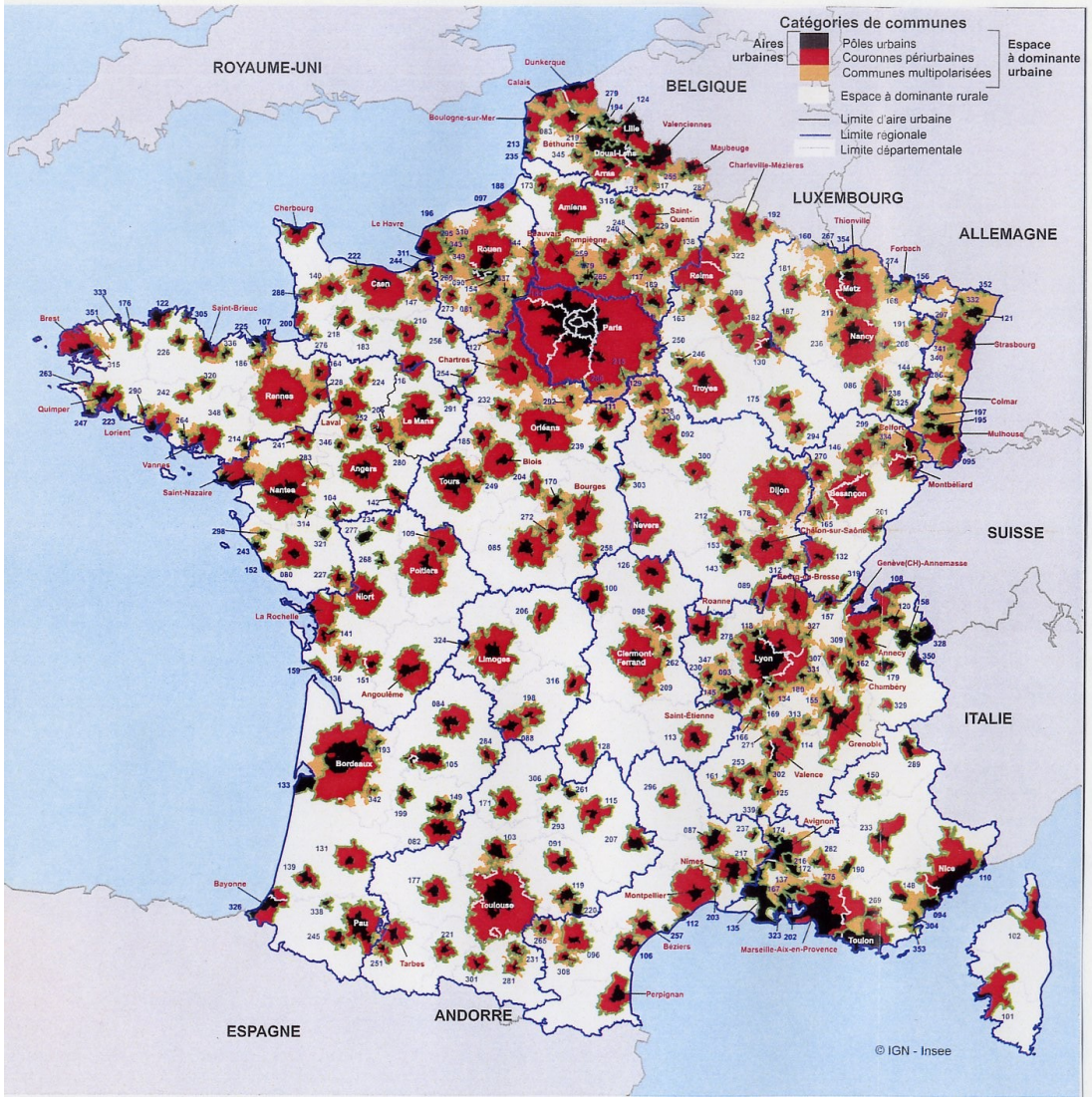
Cet outil a été remplacé en 1997 par le Zonage en Aires Urbaines (fig.1), reconnu pour cerner avec plus de précision la périurbanisation. Il inaugure le passage de la compréhension de la ville comme un objet statique à un objet dynamique se caractérisant en particulier par les déplacements domicile-travail orientés dans l'espace géographique. La centralité est primordiale dans cette logique et réduit l'importance des limites données. Cet outil statistique permet d'obtenir des zones d'attraction grâce à l'information fournie sur l'orientation des flux. On connaît précisément les trajets domicile-travail empruntés. De plus, à côté de la structure spatiale de la population résidante, il est possible d'établir celle des migrants journaliers. Ainsi, l'espace urbain est mieux appréhendé.

Chap 1- 1, 3 c) Toujours en progression depuis 1960

Les résultats du recensement de 1999 montrent la poursuite de cette courbe ascendante qui caractérise la périurbanisation depuis 1962. Il faut cependant noter un ralentissement depuis 1990. Ainsi, les communes périurbaines ont vu leur population croître de 0,6% par an de 1962 à 1968, de 1,6% par an de 1968 à1975, de 2,4 % par an de 1975 à 1982, de 1,7% par an de 1982 à 1990[56] et de 0,53 % par an de 1990 à 1999[57].
Les 361 aires urbaines ont une croissance de 0,61% par an pour la période 1990 - 1999. Remarquons que ce chiffre additionne l'évolution du pôle urbain et de la couronne périurbaine. Le Z.A.U., dès sa première application dans un recensement, ne serait-il pas entré dans le même type de course poursuite que les Z.P.I.U. en leurs temps, cherchant à "équilibrer" l'ampleur spatiale de la périurbanisation ? En effet, les seules communes

[54] Noin D., L'espace français, 7° édition, 1994, p.26
[55] Le Jeannic T., « Une nouvelle approche territoriale de la ville », Economie et statistique n° 294-295, 1996, p.33
[56] Le Jeannic T., « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », INSEE Première n° 535, juin 1997
[57] Bessy Piétri P. et al., « Des évolutions démographiques rurales contrastées liées à la proximité et aux dynamiques urbaines : le cas de la France », Espace Populations Sociétés, n°1-2, 2001, p.22

Figure 1 : Cartographie et définitions du zonage en aires urbaines



Pôle urbain : unité urbaine offrant 5000 emplois ou plus.

Aire urbaine : ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Couronne périurbaine (d'un pôle urbain) : ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain.

Communes multipolarisées : communes rurales et unités urbaines situées hors des aires urbaines, dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Communes périurbaines : communes des couronnes périurbaines et communes polarisées.

Sources : INSEE Première, n° 516, avril 1997 et n° 765, avril 2001

26

multipolarisées ont une population qui a crû de 1,26% par an sur la période.[58]

Les statistiques soulignent un engouement pour la périurbanisation - c'est ce que retiendront les aménageurs - qui ne se dément pas, ponctué de fluctuations dont on peut se demander si elles ne sont pas plus le fait des modes de calcul que d'une véritable réorientation de la mobilité résidentielle: « Le fait marquant est constitué par la poursuite du phénomène, voire sa généralisation, même si en valeur absolue cela porte sur des effectifs de moins en moins importants : l'étalement périurbain se poursuit, quelquefois à des distances considérables des villes les plus grandes (…) » [59]
Un sondage IFOP de 1999 commandé par le Sénat montre que 44% des Français déclaraient vouloir vivre dans une petite commune rurale contre 9% en ville. Même si on ne sait combien de ces voeux seront suivis d'effets, force est de constater que les zones rurales périurbaines attirent de nouveaux habitants.[60]

Au terme de cette section, la périurbanisation nous apparaît comme un nouvel espace qui s'ouvre aux citadins. Les statistiques s'en font l'écho, les politiques du logement en régissent le cadre et l'automobile le révèle à la population. Le rêve devient réalisable. C'est cette population, intéressée par la périurbanisation, que nous allons décrire maintenant.

[58] Julien P., « Recensement de la population 1999 : poursuite d'une urbanisation très localisée », INSEE Première n° 692, janv. 2000
[59] Steinberg J., « La périurbanisation en Europe », Bulletin de l'association des géographes français n° 1, 2001, p.49
[60] Guilluy C., Atlas des fractures françaises : les fractures françaises dans la recomposition sociale et territoriale, 2000, p. 72

Chap 1- 2 : **LA POPULATION PERIURBAINE : DÉSIRS ET RÉALITÉS**

Nous dresserons ici le profil des habitants selon la réalité statistique de cette catégorie de la population mais aussi, selon un profil plus "biographique" qui nous rappelle, qu'aux côtés de facteurs mesurables, un ensemble d'attentes est à prendre en compte si l'on veut comprendre cette population.

Chap 1- 2, 1 : Quelle est la population périurbaine ?

T. Le Jeannic nous donne un profil tout à fait synthétique de la famille périurbaine : « L'"homo suburbanus" est un employé travaillant dans le secteur des services ; il est venu s'installer avec sa jeune famille ; il vit en maison individuelle et possède deux voitures. »[61]
Déclinons successivement les aspects démographiques, sociaux et économiques de cette population.

Chap 1- 2, 1 a) Traits démographiques

La population périurbaine représente, au moins[62], neuf millions d'habitants. La structure démographique de la population laisse transparaître une catégorie des moins de 20 ans bien représentée mais qui ne correspond pas à un taux de natalité exceptionnel car le périurbain est « un lieu d'accueil de familles déjà constituées »[63], chaque ménage ayant deux enfants, en moyenne.
Si le mouvement dominant les premières décennies fut le "desserrement" de la population, aujourd'hui, le passage par le centre aggloméré avant le périurbain est moins évident. Cette population d'origine "centrale" n'a pas disparu mais côtoie plus souvent la population venant d'autres agglomérations ou la population locale qui désire se maintenir sur le site.

[61] Le Jeannic T., « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », INSEE Première n° 535, juin 1997
[62] Chiffre du recensement de 1990 cité par Le Jeannic T., Economie et statistique n° 294-295, 1996, p.25
[63] Le Jeannic T., « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », INSEE Première n° 535, juin 1997

Chap 1- 2, 1 b) Traits sociaux

La structure sociale ne se différencie pas sensiblement de la structure sociale nationale. Ce qui n'est pas le cas des migrants journaliers parmi lesquels les professions intermédiaires et les employés sont surreprésentés. Ils vont travailler en ville, aussi bien en direction de la ville-centre que vers sa banlieue.[64]

L'aspiration collective que cette mobilité résidentielle dénote, peut s'exprimer de la façon suivante : « Vivre au milieu de la campagne loin du brouhaha urbain dans des maisons spacieuses avec véranda, donnant sur jardin, tout en conservant la source de rémunération qu'est l'emploi en ville » [65]

Pour autant, on ne se localise pas n'importe où : les contraintes financières dessinent leur propre géographie de la périurbanisation et la ségrégation sociale et spatiale n'est pas négligeable. Le rejet initial des grands ensembles était certes dû à une architecture mais aussi à des cohabitations entre classes sociales, inacceptables pour une partie de ces populations. Cependant, on s'aperçoit que pour une part de la population, s'éloigner dans le périurbain n'est pas suffisant puisque cet espace est lui-même un espace ségrégatif. Ainsi, dans la campagne périurbaine entre Aix et Marseille, en s'appuyant sur un tri social déterminé par « la rareté du foncier, les contraintes réglementaires d'urbanisme, la cherté du terrain à construire », des "colons" semblent submerger le paysage en achetant de vastes parcelles (environ 2000 m^2) au nom de l'intimité et en dénigrant tout autant les HLM que les lotissements à 500 m^2 la parcelle.[66]

Des travaux sur l'installation de ménages originaires de l'Ile-de-france dans les huit départements frontaliers de cette région et gardant une activité économique dans cette dernière, montrent une baisse, entre 1982 et 1990, de l'accueil des cadres et des professions intellectuelles supérieures (19,4%),

---

[64] Le Jeannic T., « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », INSEE Première n° 535, juin 1997

[65] Idem

[66] Pinson D. et Thomann S., Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation, 2000, p.67-69

Précisons que le terme "colon" désigne les accédants récents. Nous avons indiqué ici l'une des caractéristiques les définissant. Nous nous expliquerons plus longuement sur cette appellation au chap 1-2,2,c).

une stagnation de l'accueil des professions intermédiaires et des employés (23,6% et 15,7%) et une sensible augmentation de 2 % des ouvriers qualifiés (23,3%).[67]

Chap 1- 2, 1 c) Traits économiques

« Mais tout ceci a un coût ».[68] En effet, à l'achat et à l'entretien de la résidence, il faut ajouter le coût correspondant au temps de transport quotidien et celui de l'achat des voitures.

C'est ainsi que l'on se retrouve avec une population propriétaire de sa résidence à 80% et de deux voitures à 50 % (contre 25% dans le reste de la population).[69] Cela implique, par ailleurs, la biactivité du ménage et le recours au marché de l'occasion.

Rappelons les tendances nationales de la population active féminine, à défaut de chiffres propres aux zones périurbaines. Les femmes françaises, avec des taux d'activité et de fécondité dans la moyenne européenne, exercent une activité professionnelle de façon assez continue comme dans les pays nordiques. Mais, en même temps, elles connaissent souvent des conditions d'emploi et de travail qui les rapprochent de leurs consoeurs méditerranéennes, en situation d'infériorité, par exemple en terme de qualification ou de chômage.[70] Par ailleurs, seules les mères de plus de deux enfants ont des taux d'activité très différents des autres femmes.[71] Il est à noter qu'il a été mis en évidence, pour l'Ile-de-France, que l'activité de la conjointe dépendait plus de la catégorie socio-professionnelle du chef de famille que de la position dans l'aire urbaine. Ainsi, 81% des conjointes de chefs de famille relevant de professions intermédiaires ont un emploi.[72] C'est le taux le plus important pour l'ensemble des CSP.

---

[67] Berger M., « L'Ile-de-France à la conquête de ses marges », Regards sur l'Ile-de-France n°21, 1993, p.18

[68] Le Jeannic T., « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », INSEE Première n° 535, juin 1997. Les campagnes et leurs villes, ouvrage collectif INSEE donne 47,4% de ménages ayant 2voitures et plus dans les commes périurbaines. 1998, p. 95

[69] Idem

[70] Barrère-Maurisson M.A. et Marchand O., « Structures familiales et marché du travail dans les pays développés », Economie et statistique n°235, 1990, p.29

[71] « L'activité économique des femmes dans l'union européenne », Statistiques en bref n°1, 1997

[72] Rhein C., « Structures sociales en Ile-de-France », Données urbaines n°3, 2000, p.216

Le parc des voitures achetées d'occasion s'élève à 58% du parc national. « Le développement du marché de l'occasion dépend de l'accroissement du multi-équipement des ménages, puisque les deuxièmes voitures sont plus fréquemment achetées sur le marché d'occasion que les voitures des ménages mono-équipés. » En 1994, 64,2% des deuxièmes véhicules d'un ménage multimotorisé étaient d'occasion.[73]

Chap 1- 2, 2 : Le périurbain, terre d'espérance

La réalité statistique que nous venons de décrire ne prend de la consistance que si on la confronte à trois grands types de motivation qui se mêlent dans l'espace périurbain et qui lui donnent corps.

Chap 1- 2, 2 a) Principale motivation, l'acquisition d'un logement

C'est souvent avec l'arrivée, ou le désir d'un deuxième enfant, que la solution périurbaine commence à être envisagée. Ces familles, motorisées pour 80% d'entre elles[74], qui souhaitent s'agrandir sont confrontées au problème de l'espace et au coût de l'habitat. En ce qui concerne l'espace et le confort, les familles ont la possibilité d'y accéder dans le périurbain grâce à des logements de grandes superficies qu'elles ne pourraient ni louer, ni acheter en centre-ville. L'extension périurbaine et l'accession à la propriété sont allées de pair.[75]

Par ailleurs, « l'extension périurbaine a facilité l'accession à la propriété des revenus modestes dans un contexte d'amélioration générale »[76]. Que les accédants traitent directement avec les agriculteurs ou que le circuit soit celui du promoteur, les terres agricoles périurbaines qui avaient une valeur marchande très inférieure à celle de l'espace urbain ont trouvé, dans

[73] Martin P. et Rennes G., Le parc automobile des ménages et ses utilisations en 1982 et 1994, 1997, p.6
[74] Le taux d'équipement est de 78% en 1994. Merlin P., Les transports en France, 1994, p.52
[75] François D., « Rente foncière urbaine et accession à la propriété », Données urbaines n°3, 2000, p.37
[76] Idem, p. 40

cette évolution, une reconversion en participant à l'accueil des familles qui ont apporté des ressources importantes aux agriculteurs concernés.[77]

Mais, il est nécessaire d'apporter un premier bémol à cette espérance périurbaine au regard de la distribution des couches sociales (c.f. chap 1- 2, 1 b). Elle résulte directement de la distance du lieu considéré à la ville-centre. Ainsi, les cadres sont de moins en moins nombreux vers la périphérie, alors que la proportion des ouvriers augmente.[78] Ou encore, de façon brutale, cela se lit dans les revenus des ménages : « La répartition du revenu salarial moyen suivant la distance à la ville-pôle (…) montre une forte décroissance jusqu'à 30 kilomètres environ, les 20 premiers kilomètres faisant perdre 10 000 francs [1500 Euros] environ au revenu salarial moyen. »[79]

Chap 1- 2, 2 b) Entre famille "d'origine" et "de procréation"[80], des arbitrages à ne pas sous-estimer

La famille est « au coeur du dispositif du logement ».[81]

Le rôle de la famille de procréation, c'est-à-dire la famille dans laquelle le sujet est parent, est indéniable dans la prise de décision pour devenir propriétaire. Une période précise, où la famille de procréation est prête à devenir propriétaire, se remarque. En effet, vers trente ans, la stabilisation des comportements professionnels et affectifs[82] (former un couple durable, avoir des enfants, en liaison avec le fait d'avoir un emploi stable) conduit, dans un souci de rationalisation économique ("En location, on perd de

[77] François D., « Rente foncière urbaine et accession à la propriété », Données urbaines n°3, 2000, p.35
[78] Berger M. et St-Gérand T., « Entre ville et campagne : les mobilités des périurbains », Observatoire des rapports entre rural et urbain n° 2, janv. 1999
[79] Distance à la ville-pôle à vol d'oiseau et revenu salarial moyen passe de 13568 Euros (89 000F) à 12043 Euros (79 000F)
François D., « Rente foncière urbaine et accession à la propriété », Données urbaines n°3, 2000, p.43
[80] Dénomination de F. de Singly reprise par Décovet B., Familles, 1998
[81] Lacaze J.P., Les politiques du logement, 1997, p.81
[82] Idem, 1997, p.82

l'argent."), à l'accession à la propriété.

On se trouve donc face à un cycle de vie des individus qui se confond avec le cycle familial. Cela peut s'exposer à travers un parcours type qui gravite autour des préoccupations de la famille de procréation au moment où l'on souhaite aussi devenir propriétaire : « On quitte ses parents pour se marier, ou pour aller chercher du travail, et l'on ne tarde pas, lorsque l'on trouve un emploi, à fonder un foyer. Le premier enfant arrive assez vite, suivi d'un autre et, plus rarement d'un troisième. L'"élevage" des enfants constitue la phase suivante du cycle familial. Lorsque le dernier enfant s'en va commence une période de vie à deux - l'étape du « nid vide » (expression de H. Le Bras) - suivie d'une période de vie solitaire au moment du veuvage. » Sur le plan de l'habitat, on a pu rapprocher ce parcours type, pour la période 1960-1980, « d'un parcours résidentiel « promotionnel » (expression de J. Lévy), dans des logements de plus en plus confortables. Le terme en est l'accession à la propriété, avec une étape éventuelle dans le secteur social (surtout dans les années 1960 et 1970, ou dans des petites villes). L'achat est le plus fréquemment utilisé après la naissance du premier enfant ou quand la famille atteint sa taille maximale. Pour des raisons d'espace et de qualité de vie familiale, les choix se tournent vers la propriété d'une maison individuelle dans une zone périurbaine (surtout à la fin des années 1970). »[83]

Il est à noter qu'aujourd'hui ce parcours résidentiel s'est modifié. De façon globale, il y a moins de déménagements. On ne parle plus de passage par le logement social mais plutôt par le locatif. Il demeure quand même que B. Baccaïni explique la mobilité résidentielle de courte distance des 30-39 ans par « les déménagements vers les zones périurbaines de jeunes couples avec enfants ».[84]

Le rôle de la famille d'origine, c'est-à-dire la famille dont le sujet est issu, est indéniable pour fixer la localisation du logement de ce dernier. Un ménage étant au carrefour de deux familles d'origine, des compromis seront

[83] Arbonville D., « Ménages, familles et modes d'habiter » in Sous la direction de Ségaud M. et al, Logement et habitat : l'état des savoirs, 1998, p.96

[84] Baccaïni B., « Les migrations en France entre 90 et 99 », INSEE Première n°758, fev 2001
Le taux instantané de migration pour la tranche 30-39 ans est de 120‰ quand il concerne un changement de logement et de 80‰ quand il concerne un changement de commune.

à trouver. L'importance de la famille d'origine s'exprime dans la permanence du souci de rapprochement tout au long de la vie adulte. En effet, si les raisons liées au logement, pour expliquer un déménagement, sont citées par les plus jeunes, leur nombre diminuent avec l'âge alors que les motifs liés à la famille (de procréation et / ou d'origine) ont une influence à tous âges.[85]
Plusieurs facteurs[86] jouent en faveur de la famille d'origine dont la famille de procréation ne s'éloigne pas compte tenu des tendances de l'urbanisation et / ou du soutien qu'elle apporte :
- concentration croissante des populations urbaines et donc des familles,
- solidarité de la famille d'origine pour l'accès à l'emploi, au logement ou à la propriété, pour la garde des enfants, l'assistance aux personnes âgées et dans les moments difficiles,
- relation affective mère-fille qui suscite de nombreux contacts.
Cela se vérifie davantage chez les artisans, les commerçants, les agriculteurs que dans les autres catégories sociales (ouvriers, employés, cadres et professions intermédiaires).[87] Cela caractérise aussi fortement les populations dont l'accès à l'automobile (en qualité de propriétaire) est difficile pour des raisons économiques.[88]
En tout état de cause, les différentes analyses démontrent que les décisions en matière de mobilité résidentielle s'effectuent à l'intérieur d'un groupe plus large que la seule famille de procréation, en particulier celui des parents. « Les choix résidentiels ne sont pas seulement le résultat d'un calcul d'optimisation des trajets domicile-travail en fonction des revenus des ménages et des prix des logements. Vivre dans la commune ou le quartier où demeure un ou plusieurs parents, c'est aussi s'inscrire dans un espace relationnel qui facilite le recours aux ressources familiales. »[89] Ainsi l'enquête « Proche et parents »[90] a dénombré les parents qui habitent la même aire géographique qu'Ego : 58% de la parenté d'ego vit dans la même région que

[85] Baccaïni B., « Projet de mobilité et cadre de vie », Données urbaines n°3, 2000, p.94
[86] Bonvalet C. et Maison D., « Proches et parents dans la ville », Données urbaines n°3, 2000, p.207 et 214
[87] Idem, p.210
[88] Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001, p.55
[89] Bonvalet C. et Maison D., « Proches et parents dans la ville », Données urbaines n°3, 2000, p. 210
[90] Réalisée en 1990 sur un échantillon représentatif de 1946 soit une parentèle de 35 000 personnes

lui, 48% dans le même département et 31% dans la même commune (ces pourcentages ne changent pratiquement pas lorsqu'on exclut de cette parenté les membres de la famille par alliance d'Ego).[91]

Cette dynamique familiale apparaît comme une considération non négligeable pour le ménage au moment d'acquérir un logement. Pour information, remarquons que les promoteurs savent tirer profit, dans leur publicité, de cette dynamique sociale axée sur la famille avec des images séduisantes évoquant le mode de vie des futurs occupants.[92]

Chap 1- 2, 2 c) Un projet immobilier ancré dans un projet de vie

Dans la dernière étape de cette rétrospective des motivations à l'acquisition dans l'aire périurbaine d'un logement, nous nous penchons sur les aspirations à long terme des ménages. Porteurs des valeurs d'un système social dont ils sont les acteurs, les familles se trouvent face à des questions de principes et de transmissions de ces principes. En effet, nous tentons de repérer là, le système de valeurs des membres du ménage que les usages laissent transparaître.

Que peut-on dire du système de valeurs dont sont porteurs, les accédants dans l'espace périurbain et qu'ils désirent transmettre ? On peut repérer qu'ils font oeuvre de préservation, de protection des enfants. Remarquons que l'accès à la propriété, au moment de la naissance d'un enfant, traduit le besoin d'espace fonctionnel mais aussi un besoin d'espace pour réaliser un système de valeurs « réservées auparavant à la bourgeoisie, notamment dans l'élaboration de stratégie à terme (relatives par exemple à l'éducation des enfants ou à l'accumulation de biens patrimoniaux). »[93].
Rappelons que l'espace périurbain renferme deux types de populations avec des systèmes de valeurs différents : habitants "indigènes" dont les familles se trouvaient déjà dans cet espace avant le déferlement périurbain qui

[91] Bonvalet C. et Maison D., « Proches et parents dans la ville », Données urbaines n°3, 2000, p. 208
[92] Lacaze J.P., Les politiques du logement, 1997, p.81
[93] Haumont A., « La mobilité intra-urbaine : rétrospective et prospective », Les annales de la Recherche Urbaine n°59-60, 1993, p.115

apporta des habitants “néo”. Les seconds étant majoritaires, ils seront l’objet d’observations et d’études prioritaires de notre part.

Si l’espace périurbain apparaît souvent comme un espace progressiste dans le domaine économique, on ne peut en dire autant sur le plan résidentiel.

M.C. Jaillet note, sans ménagement, dans le cas toulousain, des pratiques qui renvoient à une ségrégation consciente et exprimée des ménages périurbains. La propriété en lotissement n’est pas perçue comme idyllique ni vécue comme définitive. Elle se conçoit comme un compromis entre une vision idéale du propriétaire, libre de choisir son entourage, son mode de vie, et la possibilité de refuser de vivre et de subir les contraintes de la ville. Ainsi, pour ces populations, l’espace périurbain permet de « faire l’économie du rapport à l’altérité, de se tenir à distance, dans les écoles qu’ils fréquentent, dans les associations comme dans l’espace public, de groupes sociaux avec qui ils [les habitants] ne veulent rien avoir à faire. » [94]

Les rapports sociaux ne sont pas plus détendus dans la campagne périurbaine entre Aix et Marseille. D. Pinson et S. Thomann ont affaire à de véritables “colons”. Ils se préoccupent peu du territoire préexistant. Ils trouvent, là, un espace à disposition pour servir leur projet personnel. Ainsi, le terme de colon stigmatise leurs comportements dont « la gamme va des plus détestables (le génocide ethnique) aux plus anodins (les jolies colonies de vacances) ».[95] Ici, non plus, le périurbain ne fait pas société.

Enonçons quelques comportements et représentations issus du monde rural (catégorie des communes rurales et unités urbaines de 2000 à 20 000 habitants).[96] La famille rurale est plus souvent propriétaire de son logement et plus attachée à la région : elle fait plus souvent état d’un sentiment d’appartenance à la localité qu’à la nation. Elle est moins voyageuse. Elle reconnaît aussi que la région où elle est domiciliée est plus sûre que les autres. Les personnes se disent moins souvent victimes d’agressions, et, d’autre part, les modèles familiaux sont plus traditionnels. Les couples sont

[94] Jaillet M.C., « Les choix résidentiels des habitants de la périphérie et leur mobilité », PDU de l’Agglomération toulousaine : diagnostic, 3° partie : Mobilité des habitants, sept 1999, p.11-12

[95] Pinson D. et Thomann S., Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation, 2000, p. 68 note 22 et p.112

[96] Chauvel L., « Modes de vie en villes et à la campagne », Données urbaines 1, 1996, p.83-84

souvent mariés et les adultes de 25 à 49 ans vivent moins souvent seuls dans leur logement. Par ailleurs, la population rurale croit plus souvent en Dieu. Nous ne développerons pas les jugements moraux qui sont plus inhérents aux caractéristiques personnelles (diplôme, âge) qu'au degré d'urbanisation.[97]

Dans le monde rural que nous venons de dépeindre, il n'y a pas que des populations périurbaines. Pour autant, nous avons exposé cette description car l'auteur précise que ces représentations sont influencées par le degré d'urbanisation quelle que soit la structure de la population.[98]

En guise de conclusion, nous marquerons notre perplexité (que nous partageons avec M.C. Jaillet, D. Pinson et S. Thomann) devant un projet immobilier tant investi émotionnellement qu'il en fait oublier parfois l'appartenance à une société. Tout se passe comme si les accédants périurbains, après quelques simples constatations (les bienfaits de l'entre soi, l'importance de la stabilité pour le contrôle social…), s'estiment en droit d'usurper à des fins personnelles certains acquis du progrès social.[99] Notons qu'ils bloquent alors le processus de progrès social en voulant optimiser leur utilisation personnelle des acquis sociaux et en refusant toute participation, dans l'altérité, à la poursuite de ce processus.

Cette section consacrée à la description de la population périurbaine tant dans sa réalité statistique que dans les contraintes et aspirations qui la meuvent nous a, durant quelques pages, éloignés du rapport à l'objet automobile.

Nous y revenons avec la section suivante. Mais les informations rassemblées ici, loin d'être une digression sont nécessaires pour éclairer ce à quoi nous allons nous consacrer à présent : les migrations alternantes.

En effet, nous avons examiné le rôle de l'automobile dans la mobilité résidentielle (voir chap 1-1). Mais qu'en est-il de son rôle dans la mobilité quotidienne lié au travail de cette population ? Dès lors que nous

[97] Chauvel L., « Modes de vie en villes et à la campagne », Données urbaines 1, 1996, p.86

[98] Idem, p.81

[99] Nous entendons par progrès social, toutes les améliorations des conditions de vie de la population, constituées en un domaine public (infrastructures routières, scolaires… ainsi que l'amélioration des services offerts par ces infrastructures).

connaissons son profil démographique, social et économique, nous pouvons nous pencher sur une dernière question concernant le rôle de l'automobile dans la périurbanisation.

Chap 1- 3 : LES MIGRATIONS ALTERNANTES, CLE DU SYSTEME

Précisons que nous étudierons ici les migrations quotidiennes des résidants périurbains. Nous aborderons plus loin les aspects économiques (c.f. chap 2-1, 1) et les relations intra-urbaines entre différents espaces (c.f. chap 2-2, 1a)).
Nous avons construit cette section en deux sous parties, à l'image des migrations qui impliquent un aller et un retour. Nous développerons une compréhension duale des migrations alternantes : l'aller, vers le travail, est synonyme de déplacement pour la nécessité économique ; le retour, vers le domicile, laisse entrevoir, des retombées autres que le salaire dont on pourrait déduire une limite au développement périurbain.

Chap 1- 3, 1 : Financer un projet immobilier

De façon générale, l'emploi stable est la condition sine qua non de l'acte d'acquisition de la résidence principale (notamment pour l'obtention du prêt). Après l'achat, l'emploi stable devient une obligation tant la responsabilité du sujet est engagée dans cette entreprise.

Dans le périurbain, sachant que « la diffusion d'un modèle largement inter-classiste d'accession à la propriété et / ou à la maison individuelle a constitué le principal facteur d'éloignement entre domicile et lieu de travail »[100], on peut dire que cette solvabilité se mérite.

[100] Berger M., « Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France », Espace, Populations, Sociétés n° 2, 1999, p. 207

D'une part, les efforts consentis touchent le temps de parcours par la pénibilité engendrée et, sur le plan financier, le poste de dépenses concernant les transports. Le taux d'effort pour les transports croît à mesure que l'on s'éloigne des zones les plus chères. Il en résulte une augmentation de 34% à 45% du budget consacré au logement et aux transports dans la zone où les prix immobiliers sont les plus abordables.[101]

D'autre part, si l'éloignement ne se traduit pas par une augmentation du budget-temps de transport, la vitesse de déplacement en automobile étant plus importante à la périphérie qu'au centre, elle tend à dissimuler deux réalités :

- l'emploi, par l'entremise des localisations des entreprises, s'est moins éloigné de la zone centrale que l'habitat mais a débordé sur la banlieue,
- l'automobile s'est imposée dans les déplacements entre le domicile et le travail car les déplacements, à orientation tangentielle, s'effectuent difficilement en empruntant les réseaux de transport collectif, de forme radiale et dont l'action se limite aux zones les plus denses des aires urbaines.

Remarquons qu'en dehors de ces deux grandes tendances, il est peu fréquent de mesurer spatialement le phénomène à l'échelle nationale. En effet, la plupart des études se basent sur des monographies[102], si bien que, dans les grandes villes, on note des comportements de multimodalité, pour un même déplacement, via les parc-relais. Ce n'est pas le cas dans le reste de la hiérarchie urbaine qui ne peut avoir une politique de transport en commun si ambitieuse.[103]

Mais, le particulier ne se préoccupe pas de la moyenne. Il a bien plus en tête les petits tracas occasionnés par la portion du réseau routier qu'il emprunte quotidiennement. Hormis les « activités résidentielles » (construction, commerce, réparation automobile, administrations et services collectifs,

---

[101] Orfeuil J.P., « Les dépenses des ménages pour le logement et pour les déplacements habituels », Données urbaines n°3, 2000, p.59

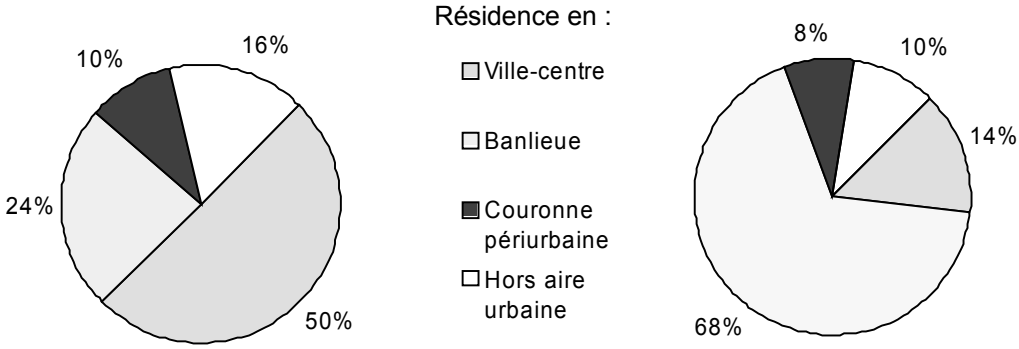
[102] Nous renvoyons ici aux publications et rapports commandés par le Ministère de l'équipement, des transports et du logement au L.E.T, Université Lyon II et aux travaux de M. Berger sur l'Ile-de-France.

[103] M.H. Massot a analysé des pratiques de multimodalité régulières et intenses seulement à Paris et dans sa zone dense, les grandes agglomérations de province ayant des pratiques de multimodalité occasionnelles. « Les pratiques de multimodalité dans les grandes agglomérations », Données urbaines n°3, 2000, p.72-73

hôtels, restaurants et services aux particuliers)[104] qui trouvent un intérêt à suivre la population et les « activités fondamentales » (transports et communications, activités industrielles, services aux entreprises)[105], la déconcentration des activités se fait au profit des banlieues proches de la ville-centre. Dans l'espace, cela se répercute par une mobilité quotidienne accrue et notamment de la périphérie vers la première couronne.

Ainsi, les migrations alternantes s'effectuent selon trois types de déplacements : centre-banlieue, périphérie-centre et périphérie-périphérie. En 1990, la moitié des actifs habitant les couronnes périurbaines vont travailler dans le pôle, dont un tiers dans la ville-centre. Cette dernière accueille également un tiers des actifs des banlieues. (fig.2)

Figure 2 : Répartition des emplois en ville centre et en banlieue selon le lieu de résidence des actifs



Répartition des emplois en ville-centre

Répartition des emplois en banlieue

D'après Le Jeannic, 1997

Dernier effort à fournir par les ménages périurbains, mais qui peut ici tourner au "casse-tête" : la prise en compte des deux carrières professionnelles du ménage. 73 % des mères de deux enfants travaillent (contre 44 % pour les mères de trois enfants). Ce chiffre englobe certainement des familles monoparentales. Mais, en ce qui concerne le cas

[104] Aguiléra-Bélanger A. et al., Localisation des activités et mobilité, 1999, p.3
[105] Idem, p.3

de foyers biactifs, la biactivité se répercute dans la mobilité par la multimotorisation des ménages, pour la moitié d'entre eux. D'autre part, du point de vue de la localisation résidentielle, cet aspect a souvent été pris en compte. Des stratégies accordant une position centrale à la mobilité des deux adultes et non plus seulement à celle du seul "chef de famille" sont élaborées.[106] Par ailleurs, à la différence des hommes, les femmes cherchent du travail à plus courte distance. Sans s'éloigner du domicile, elles peuvent alors assurer en même temps la vie familiale.[107]

Chap 1- 3, 2 : Les migrations alternantes, symbole d'une double appartenance culturelle

Les écrits concernant l'impact des migrations alternantes sur les autres mobilités sont peu nombreux. Pourtant, à travers cet impact, les migrations alternantes nous apparaissent comme un symbole d'une double appartenance culturelle car dans le mode de vie périurbain, les habitants semblent autant emprunter au monde rural qu'au monde urbain.
C'est-à-dire que, répartis entre le pôle travail et le pôle maison, d'autres lieux alimentent d'un point de vue matériel et symbolique la vie familiale et domestique.[108] Ces lieux peuvent être empreints de valeurs rurales dont les habitants périurbains tentent de se rapprocher mais aussi urbaines.
Ainsi, si l'automobile permet l'essaimage spatial des lieux fréquentés, la migration alternante domicile-travail lui donne un rythme, une échelle.[109]

Une explication de la périurbanisation fondée sur le rejet de la ville et donc le retour aux valeurs naturelles, rurales, par voie de conséquence, occulte sans doute cette idée d'une périurbanisation "compromis" pour une population qui, au moyen de l'automobile, n'a plus à choisir et peut bénéficier des deux. Le coût du foncier, une situation professionnelle dans la

[106] Coutras J., Mobilité quotidienne des femmes, notion de genre et études urbaines, 1993, p.167
[107] OCDE, Les femmes et la ville : logements, services et environnement urbain, 1995, p.120
[108] Pinson D. et Thomann S., « Les territoires de la maison des "campagnes urbaines" », Urbanisme n°318, mai - juin 2001, p.44
[109] Corn J.J., « Work and vehicles : a comment and note », in Wachs M. et Crawford M., The car and the city : the automobile, the built environment and daily urbain life, 1992, p.33

moyenne nationale l'empêche de renverser les données et de choisir un cadre de vie urbain agréable (tous les quartiers de la ville ne sont pas invivables), avec la possibilité de partir "au vert" le week-end.

Par ailleurs, chaque ménage ne redécouvre pas pour son compte les bienfaits de la vie baignée de lumière et d'air pur. Ce "clin d'oeil" au mouvement hygiéniste évoque la référence culturelle, promue socialement, et à laquelle chacun veut accéder. La périurbanisation y apporta une forte contribution. Pour autant, et c'est ce que montre la redistribution des déplacements qui s'opère autour de l'axe des migrations alternantes relative au travail, l'urbanité n'est pas en voie d'abandon. La distribution des activités secondaires réalisées aux terminaux de cette liaison[110] (ce qui ne nécessite pas que l'activité secondaire soit effectuée dans le même temps que celui de la migration alternante pour le travail) lui donne l'image d'un pont, la recherche d'une présence aux deux extrémités. Bien sûr des considérations économiques telles que les effets d'agglomération pour expliquer les localisations des services et équipements et la nécessité de rationaliser ses déplacements, occupent le devant de la scène. Pour autant, pour une bonne part des activités secondaires non contraintes et qui s'effectuent sur le temps libre, la notion de plaisir de se sentir rural ou urbain n'est-elle pas à réintroduire?

[110] Boulahbal M., Le concept de territoire de mobilité : définition et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles, 2000, p. 246

Ici pourrait se situer la limite du périurbain et elle inclut tous les territoires où ce compromis est réalisable. En effet, ce que nous venons de décrire n'a rien à voir avec un départ pour le "rural profond" où le mode de consommation urbain n'est pas transposable dans son aspect d'instantanéité, du moins, compte tenu des distances et de la répartition des services et des équipements émetteurs. Autrement dit, dans le rural profond, l'achat d'un bien et l'accès à un service (et ce d'autant plus que le bien ou le service est rare) s'accompagne toujours d'un temps d'attente entre le moment où le besoin apparaît et le moment où il peut être satisfait. Ce laps de temps dépasse toujours l'unité de temps que représente l'instant, métaphore pour illustrer la rapidité avec laquelle, en agglomération et dans ses environs périurbains, cette attente peut être réduite (compte tenu de la répartition des services et des équipements émetteurs plus favorable). Au final, on peut se demander si l'instantanéité n'est pas un paramètre pertinent pour délimiter le périurbain et le rural profond. Cela aurait comme avantage de montrer qu'il y a d'autres domaines que l'emploi urbain auxquels les résidants périurbains restent attachés.

Chap 1 : Conclusion :

Durant les Trente Glorieuses s'opère une redéfinition du marché du logement, dans un premier temps, sous l'impulsion publique, puis sous l'impulsion des demandes des particuliers, pour lesquelles l'automobile, moyen de déplacement devenu de masse, a été déterminante.

Au quotidien, c'est un nouveau système d'échange entre différents secteurs de l'aire urbaine qui se construit et se pérennise, au rythme des feux tricolores, des embouteillages et des autoroutes à fort débit. La périurbanisation a acquis ses lettres de noblesse auprès de la population en lui permettant d'accéder à la propriété d'un type d'habitat convoité : la maison individuelle.

Mais l'avènement de la périurbanisation sur fond de crise urbaine (échec des grands ensembles et nouvelles formes urbaines incontrôlées) n'est pas ressenti dans le milieu professionnel comme une crise, phase transitoire entre deux époques de l'Urbanisme et de l'Aménagement. On y voit la lutte entre deux modèles urbains[111] et l'on prédit que l'un prendra le pas sur l'autre[112]. Il n'est donc pas question que l'envahisseur gagne ! Nous avons déjà rencontré l'image d'aménageurs (c.f. chap 1- 1, 2) qui n'étaient pas préparés à la périurbanisation et qui, à ses débuts, ne l'ont pas accompagnée. Ils ont plutôt opéré dans une phase de rattrapage.

Les principales données du problème qui occupe le monde des urbanistes et des aménageurs depuis 25 ans, suggérées ici, seront traitées dans le chapitre suivant.

[111] Le Gléau et al., « Villes d'Europe : à chaque pays sa définition », Economie et statistique n°294-295, 1996, p.12

[112] Rapport Mayoux, Demain l'espace, l'habitat individuel péri-urbain, 1979, p.35 à 42. Les titres de sections sont sans équivoque : un modèle urbain [latin] en question… un modèle urbain dépassé…un modèle urbain anti-démocratique…pour les nouveaux modes de vie, des nouveaux espaces.

CHAPITRE 2 : L'EMBARRAS DES AMENAGEURS

La périurbanisation a démontré qu'il existait un moyen de faire de l'urbain, autre que par augmentation des densités et par contiguïté, automobile et NTIC aidant.

Nous nous trouvons face à un phénomène en train de prouver que la ville n'a plus besoin d'être compacte pour que sa raison d'être, qui est l'échange, existe. La périurbanisation résidentielle le suggérait. Mais tant que le tissu économique n'était pas touché, la structure de la ville n'en paraissait pas affaiblie.

Les aménageurs[113], attachés à un modèle culturel[114], conscients des problèmes d'une ville étalée, et détenteurs d'une pratique inopérante face à la ville éclatée, ont parfois eu du mal à s'adapter à cette nouvelle donne.[115]

Le titre de ce chapitre s'est imposé de lui-même après avoir étudié la réponse des aménageurs à la périurbanisation résidentielle. La question de localisation du centre "nerveux" fut la première. En concomitance, se pose celle de la connaissance des périphéries du point de vue de la mobilité quotidienne, afin de mesurer rythmes et intensités des échanges. Parallèlement à ces nouvelles interrogations, la politique d'aménagement a continué et, tout en restant dans le cadre de notre recherche, nous proposons un bilan : ses principes, ses moyens, ses résultats.

---

[113] Sous cette appellation, nous désignerons tant les chercheurs que les "opérationnels" du domaine de l'Aménagement.

[114] Modèle culturel de la ville européenne qui s'attache à la « vision rétrospective de la ville européenne, resserrée et riche en proximités, vision qui n'est pas seulement présente dans les travaux des historiens mais qui a été longtemps une source pour les doctrines d'urbanisme et pour les actions de l'administration, notamment en France » Haumont A., « La mobilité intra-urbaine : rétrospective et prospective », Les annales de la Recherche Urbaine n°59-60, 1993, p.113

[115] Pour illustration, voici la vision qu'en donne A. Haumont au début des années 1990 : « Le droit à l'accessibilité ne sera jamais remis en cause jusqu'à maintenant. L'idée que ce droit ne va pas sans le devoir de ne pas s'écarter du périmètre urbain subsistera aussi. Elle reviendra même au premier plan dans les années actuelles lorsque les dynamiques du desserrement seront critiquées au nom même des intéressés et au nom de l'intérêt public : comment assurer à une population qui s'éparpille le droit d'accéder à la ville, à ses emplois et à ses services ? MM. les habitants, si vous persistez dans la dédensification, nous ne répondrons plus de rien. » Idem, p.113

Chap 2- 1 : **LOCALISER LE CENTRE**

L'histoire urbaine de la France s'est construite durant plusieurs siècles sur une morphologie urbaine dont les épicentres politiques, religieux, mercantiles se confondaient avec le centre historique de la ville, également dénommé "centre-ville".
Que la fonction résidentielle se délocalise hors de la ville passe plutôt pour un épiphénomène du point de vue de la morphologie urbaine étant donné que l'outil de production demeure dans la ville et que les agents reviennent pour le faire fonctionner et sont rétribués en conséquence.
Comment traiter la question du centre lorsque ceux qui n'en formaient qu'un se désolidarisent physiquement et créent une juxtaposition de centres? En découle obligatoirement une hiérarchisation.
C'est pourquoi nous nous attacherons ici à montrer que la France a pris conscience de la périurbanisation lorsque celle-ci a concerné le secteur économique. Cela nous permettra d'éclairer le choix des aménageurs dans leur hiérarchisation des centralités.

Chap 2- 1, 1 : La suburbanisation de l'économie

C'est le premier fait qui conduit à un véritable embarras des aménageurs. Son impact est de taille : « La simple suburbanisation de la population ne change pas nécessairement le caractère monocentrique et radio-concentrique de la ville industrielle. La suburbanisation de l'emploi, en créant de nouveaux pôles d'activités, modifie ce schéma, d'autant plus profondément qu'elle se généralise, dans la ville postindustrielle, à des activités tertiaires supérieures incluant sièges sociaux et services supérieurs aux entreprises. (…) La suburbanisation n'est pas seulement le développement de nouvelles couronnes où population et activités économiques se diffusent à partir du centre. C'est surtout l'apparition de

nouvelles centralités, de nouvelles spécialisations, de nouvelles interactions. »[116]

Chap 2- 1, 1 a) Historique du phénomène

Des étapes et des phases successives d'évolution émergent, plus que des dates compte tenu du fait que chaque secteur économique a sa propre dynamique et que donc, tous n'ont pas connu les mêmes bouleversements aux mêmes périodes.

Deux types de facteurs se succèdent dans le temps pour faire sortir l'activité économique de la ville.[117]

Tout d'abord, il s'agit de facteurs « d'expulsion du milieu urbain ». Ils concernent des équipements et services qui occupent beaucoup d'espace et qui provoquent des nuisances. Ils concernent, également, des activités (anciennes ou en développement) qui ne rencontrent pas en ville les conditions nécessaires à leur pérennisation : parc immobilier inadapté, congestion du trafic et absence de stationnement, hausse des valeurs foncières et immobilières, ou encore, activités en opposition avec les nouvelles politiques d'aménagement du territoire ou d'urbanisme.

Puis, interviennent des facteurs « d'attractions des nouveaux sites ». Toutes les commodités d'espace et de communication peuvent être trouvées dans les nouvelles zones d'activités conçues rationnellement.[118]

De façon générale, trois caractéristiques fondamentales marquent la suburbanisation de l'économie[119] :

- limites de la ville repoussées vers l'extérieur et déconcentration des activités (périodes intercensitaires 1962-1968 et 1968-1975)
- nouvelles concentrations d'activités dans la périphérie de la ville-centre initiale dans un processus de réorganisation spatiale des centralités (surtout

[116] Boiteux C. et Huriot J.M., « Modéliser la suburbanisation : succès et limite de la microéconomie urbaine », XXXVI° colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, 2000

[117] Mérenne-Schoumaker B., La localisation des services, 1996, p.69

[118] Dézert, Steinberg, Metton, La périurbanisation en France, 1991, p.47

[119] Boiteux C. et Huriot J.M., « Modéliser la suburbanisation : succès et limite de la microéconomie urbaine », XXXVI° colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, 2000

marquées, dans la décennie 1980, par le développement exponentiel des parcs d'activités, des technopôles)
- action sur une différenciation des centres, dans un processus de recomposition spatio-sectorielle des activités (en cours depuis les années 1990).

Chap 2- 1, 1 b) Suburbanisation de l'économie plutôt que périurbanisation :

Spatialement, nous avons plus affaire à une suburbanisation, l'activité économique s'étant moins éloignée du centre historique de la ville que l'activité résidentielle.
Les entrées de villes, c'est-à-dire l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville[120], sont sans doute la manifestation de cette suburbanisation de l'économie la plus commentée et traitée actuellement. Le long des axes, c'est « le noyau, la raison d'être [de la ville-centre] qui s'est déplacé, qui apporte [aux communes d'accueil] de l'activité, des emplois, des revenus, de la couleur, de la lumière et de l'animation. »[121] En effet, plusieurs raisons ont présidé à ces installations dès le début des années 1980 : l'accessibilité, l'effet de vitrine, la présence d'un marché, la ville, l'existence de règles juridiques plus flexibles qu'en tissu urbain, l'abondance de terrains moins chers, une taxe professionnelle moins élevée. Les investisseurs ont aussi profité du manque de relations intercommunales. Ces entrées de ville représentent aujourd'hui 15 % du PIB et 3 millions d'emplois.[122]
Si la situation, sur le plan urbanistique, apparaît catastrophique aux édiles, sans réel pouvoir de contrôle avant 1995 (article 52 de la loi Barnier du 02/02/1995 dit amendement Dupont) cela est justifié par le désordre, suggéré en particulier par l'affichage publicitaire, qui semble régner dans ces zones.[123] Ce "catastrophisme" découle aussi du fait que les édiles se sont

[120] Prats M., « La problématique des "entrées de ville" : où en est-on ? », Cahier de la ligue urbaine et rurale n°151, 2° sem. 2001, p.3
[121] Goulet P., L'empire des Signes, l'autre ville, 2000, non paginé
[122] Prats M., « Les entrées de ville », Géomètre n°12, déc. 1999, p. 34
[123] Idem, p. 37.Il est prévu, en l'absence d'une réflexion globale intégrant les entrées de villes dans les documents d'urbanisme, l'inconstructibilité sur 100 m de part et d'autre des axes des autoroutes, voies express,

rendus compte trop tard de « l'utilisation médiatique » des entrées de villes. En effet, c'est sur cette portion routière qu'il faudrait offrir une séquence d'informations singularisant la ville en usant de discours hospitalier et accueillant afin d'inciter l'automobiliste à s'y arrêter.[124]

Pour finir, on notera qu'un débat s'est engagé sur les principes urbanistiques à respecter aux entrées de villes mais en déloger le tissu économique est hors de propos.

Par ailleurs, qu'en est-il aujourd'hui des transferts et des créations d'entreprises dans l'espace suburbain voire périurbain ?

De façon générale, cette suburbanisation se vérifie tant pour la localisation des emplois que pour celle des établissements qui ont subi un transfert ou ont été créés durant la période. Les deux sont à prendre en compte et à différencier (il n'y a pas de relation simple : localisation des emplois équivalant à la localisation des établissements) compte tenu des caractéristiques de chaque activité (domaine, besoin en main-d'oeuvre, etc.).

La mesure des transferts et créations d'entreprises entre différents secteurs de la ville n'est pas aisée : mouvements contraires selon le type d'activité[125], activités plus mobiles (services aux entreprises, industrie de la filière électronique, etc.) que d'autres compte tenu d'impératifs tels que la dépendance par rapport au marché local, dynamique économique du secteur et tensions entre implantation initiale et besoins économiques du secteur[126].

L'image globale que l'on peut en retenir est la suivante : le processus de desserrement des établissements se poursuit au profit de la banlieue et de la couronne périurbaine. La banlieue qui paraissait, par le nombre d'emplois, une zone phare, fait jeu égal avec le périurbain pour les transferts d'établissements.

La dynamique des transferts et la localisation des créations dépend très fortement de la nature du secteur d'activité : « Le schéma taux de création au centre / départ d'établissements vers une périphérie peu dynamique en

déviations et sur 75 m pour les autres voies classées à grande circulation.

[124] Gibout C., « Sur d'intrigantes nouvelles "portes" de ville : enjeux et questionnements », Espaces et sociétés n°104, 2001, p. 173 et 175

[125] Andan O. et Tabourin E., « Croissance et recomposition socio-économique des espaces urbains », Données urbaines n°2, 1998, p.285

[126] Lainé F., « Mobilité des établissements et déconcentration urbaine », Données urbaines n°2, 1998, p.263

termes de taux de création mais réceptrice d'établissements créés au centre ne s'applique donc que de manière très partielle aux zones intra-urbaines. (…) On constate par contre qu'il ne s'applique pas au rapport banlieue / couronne périurbaine pour le secteur industriel des aires de province. Dans les services aux entreprises, les zones périphériques des aires urbaines vont jusqu'à cumuler les taux de création d'établissements importants et les soldes positifs de transferts d'établissements. »[127]

Quel a été l'impact sur la localisation des emplois ?

Des données nationales et la monographie de l'espace lyonnais sont ici associées pour rappeler les tendances générales et donner une idée de la mesure du phénomène.

Ainsi, lorsque l'on s'intéresse à la localisation des emplois, il s'agit de décrire le profil économique des espaces et la vocation fonctionnelle des couronnes dans le système urbain.

En ce qui concerne le profil économique des espaces, nous avons affaire à des emplois liés au secteur des services, actuellement moteur de l'économie, localisés en banlieue (au sens historique du terme : en continuité du bâti de la ville-centre) et des emplois industriels, héritage d'une époque révolue, dans le périurbain. Le mouvement de déconcentration de l'activité tertiaire s'effectue sur de plus courtes distances que celui qui touche l'industrie.[128] La monographie lyonnaise est très éclairante à ce sujet[129]:

- tertiaire supérieur à l'hyper-centre,
- proche couronne (2,5 à 7,5 km) perdant sa spécificité industrielle au profit d'une vocation tertiaire,
- couronnes entre 7,5 et 15 km, industrie bien implantée mais cédant peu à peu la place au tertiaire,
- entre 15 et 20 km, c'est l'agriculture et non l'industrie qui pâtit de la poussée tertiaire,
- au-delà de 20 km, c'est un secteur « hybride où se mêle industrie fortement en déclin, agriculture résiduelle et tertiaire en développement ».

---

[127] Lainé F., « Mobilité des établissements et déconcentration urbaine », Données urbaines n°2, 1998, p.272

[128] Mérenne-Schoumaker B., La localisation des services, 1996, p.67

[129] Andan O. et Tabourin E., « Croissance et recomposition socio-économique des espaces urbains », Données urbaines n°2, 1998, p. 281

Pour ce qui est de la vocation fonctionnelle des couronnes, de nouvelles interdépendances apparaissent. Des secteurs de la ville changent de fonction dominante, en particulier les couronnes proches du centre qui sont moins résidentielle et qui se tertiarisent, par ailleurs.
C'est sur ce thème de la suburbanisation des emplois, qui regroupe la localisation des emplois et la répartition des établissements, que les aménageurs rencontrent un premier point d'achoppement : le modèle concentrique perd de sa pertinence face à l'émergence de nouvelles zones d'emploi périphériques, d'autant plus que la croissance urbaine dissocie lieu d'emploi et d'habitation. De là, découle une répartition spatiale plus éparpillée des déplacements liés au travail.[130]

Chap 2- 1, 2 : Une nouvelle image de la ville

C'est ainsi - pourrions-nous dire - que la suburbanisation économique et la périurbanisation résidentielle, font leur apparition dans les modèles, supports indispensables de la réflexion.

Chap 2- 1, 2 a) De la nécessité de la théorie et du modèle

Un chercheur qui voudrait comprendre la ville doit nécessairement passer par une reconstruction logique des faits. C'est-à-dire élaborer une théorie. Suivant des principes objectifs reconnus par la communauté scientifique. Cela vise à réduire « la relativité de toute pensée sur la ville » causée par nos sens et / ou nos idéologies. Le lien avec l'imagination est pris en considération et encadré. Mais elle en reste, pour autant, une représentation. De fait, elle procède par simplification et abstraction.[131]
Dans cet ensemble, le modèle apparaît souvent comme synthèse et illustration d'une théorie : synthèse car il est le produit de la théorie dont il est issu et illustration car il "incarne" (donne une forme) les propos

[130] Andan O. et Tabourin E., « Croissance et recomposition socio-économique des espaces urbains », Données urbaines n°2, 1998, p. 284-285
[131] Huriot J.M. et al., « Quelle pensée pour la ville ? », Penser la ville. Théories et modèles, 1996, p.328

théoriques. Il est très prisé dans la recherche urbaine. Les aménageurs, dont l'action s'inscrit à la fois dans l'espace et dans le temps trouvent là un outil précieux. D'une part, la modélisation est un outil de prospective en mettant en évidence des régularités. D'autre part, la modélisation laisse envisager à long terme de nouvelles simulations au gré des observations.[132]

Rappeler le mécanisme de la "théorisation" revient à souligner l'objectivité du cadre dans lequel s'inscrit la pensée urbaine qui a pour but de « *donner du sens* à la ville, c'est-à-dire de n'en retenir que certains éléments jugés significatifs pour ce que l'on veut démontrer ».[133]

Le corpus de la théorie urbaine a aussi des limites.

Deux « maladies » semblent le frapper : il se construit soit sur des notions descriptives ou intuitives dont on ne peut donner une définition satisfaisante soit sur des concepts forgés de façon abstraite.[134]

Plus généralement, n'omettons pas que l'envie de donner du sens rend parfois imperceptible la limite entre le souci de faire comprendre et le désir de convaincre.[135]

Chap 2- 1, 2 b) Une image qui se base sur le modèle d'Alonso

Le modèle d'Alonso qui fonde les recherches de la Nouvelle Economie Urbaine apparaît comme un modèle fédérateur, ralliant les détenteurs d'une même représentation de la ville. Ce modèle trouve un écho dans un large champ interdisciplinaire chez tous ceux qui pratiquent l'analyse spatiale : « Le modèle monocentrique de la Nouvelle Economie Urbaine repose sur des hypothèses fortes et se base sur une représentation que certains jugent trop simples. (…) Il existe bien d'autres approches de la ville, mais plus complémentaires que substituables : c'est là un élément d'explication de la pérennité de ces représentations thüneniennes de la ville. »[136]

[132] Bonnafous A. et Tabourin E., « Modélisation de l'évolution des densités urbaines », Données urbaines n°2, 1998, p. 178-179

[133] Baumont C. et Huriot J.M., « La ville et ses représentations formelles », Penser la ville. Théories et modèles, 1996, p.7

[134] Huriot J.M. et al., « Quelle pensée pour la ville ? », Penser la ville. Théories et modèles, 1996, p.329

[135] Idem, p.332

[136] Baumont C. et Huriot J.M., « La ville et ses représentations formelles », Penser la ville. Théories et modèles, 1996, p.47

L'histoire de ce modèle nous révèle une origine prussienne. En 1826, il est mis au point par J.H. Von Thünen et vise à expliquer l'organisation de l'espace rural. « Il démontre, sur un espace aux propriétés très particulières, que la localisation des productions agricoles obéit à une logique de maximisation de la rente foncière, nette des coûts de transport, à technologie donnée. Cette logique trouve sa traduction dans l'espace rural sous la forme de couronnes concentriques admettant pour centre la ville, point d'écoulement unique des denrées agricoles. »[137]

Passé inaperçu lors de sa création, il est réintroduit dans les travaux d'Alonso en 1964. Ce modèle fonde encore actuellement le courant de la Nouvelle Economie Urbaine.

Quels sont ses apports ?

Au sein du domaine économique, il est appliqué à la question de la rente foncière dans l'espace urbain par Alonso. Il continue d'être utilisé de nos jours pour expliquer les localisations des ménages et des activités dans les villes et leurs banlieues[138]. Il formalise une règle que suivent les individus pour arbitrer entre la dépense en transport et la dépense en logement. Toutes choses égales d'ailleurs, plus près du centre, ils dépensent moins en transport et plus en logement ; plus loin, ils dépensent plus en transport mais moins en logement. Cette approche a le mérite de relier les comportements individuels et des faits globaux.[139]

Par ailleurs, la géométrie aréolaire est devenue le mode de représentation de l'analyse spatiale de la ville et de ses lieux de dépendance.

Chap 2- 1, 3 : Où les aménageurs localisent-ils le centre ?

Le centre historique retient toujours l'attention des aménageurs.

---

[137] Derycke P.H., « L'intégration de l'espace dans le champ économique », in sous la direction de Auray J.P. et al. Encyclopédie d'économie spatiale : concepts, comportements, organisations, 1994, p.22

[138] Idem, p.22, localisations appréciées à partir du même paradigme dans des modèles variés, se reporter p. 301-302 du même ouvrage à l'article de J.M. Huriot, « L'utilisation du sol »

[139] Boiteux C. et Huriot J.M., « Modéliser la suburbanisation : succès et limite de la microéconomie urbaine », XXXVI° colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, 2000

Quelles en sont les raisons ?

Chap 2- 1, 3 a) Primauté du centre historique dans les échanges quotidiens, et cela à travers toute la hiérarchie urbaine :

Privilégiant les constatations au discours, nous nous en remettons aux résultats de deux études statistiques pour valider ce premier argument de primauté du centre.

Si les flux résidentiels sont centrifuges, pour l'emploi, les flux centripètes sont majoritaires. Le modèle culturel de la ville européenne a toujours une emprise spatiale importante : d'un côté, une tendance à la déconcentration des populations et des activités sensibles, de l'autre, un renforcement de la densité moyenne des emplois au centre. Sur le plan quantitatif, les équilibres préexistants n'en sont pas pour autant remis en cause. « On est loin du modèle de nébuleuses urbaines sans forme et surtout sans structure. Le desserrement contribue avant tout à un plus grand étalement de la ville autour du centre, ne remettant pas directement en cause la structure monocentrique. » [140]

L'emprise spatiale du modèle culturel est d'autant plus forte qu'elle se vérifie dans la plupart des villes. « En conclusion, si le développement des flux périphériques est souvent mis en exergue dans la littérature, nos calculs montrent que les interactions périphériques ne représentent une catégorie importante et ne contribuent de manière importante à la portée des lieux fréquentés que dans les grandes aires urbaines ; il y a dans celles-ci une structuration du milieu périphérique que l'on ne retrouve que faiblement dans les aires de taille moyenne (pôle de 100 000 à 400 000 habitants) et qui n'existent pas dans les petites aires urbaines (< 100 000 habitants). »[141]

A travers ces résultats, il nous est rappelé que si le mouvement résidentiel peut se dégager du principe d'agglomération qui fonde, en partie, les villes, la vie économique est fille de « l'interaction spatiale entre les agents » ; ce qui nécessite agglomération et effet de proximité. On peut ainsi expliquer le

[140] Berroir S. et al., La structuration des territoires de la ville, entre agglomération et aire polarisée, 1996, p.6
[141] Boulahbal M., Le concept de territoire de mobilité : Définition et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisationet de caractéristiques individuelles, 2000, 158

moindre desserrement des activités économiques. Les réseaux (en particulier NTIC) peuvent apporter une autre configuration mais ne peuvent se substituer aux « externalités de voisinage ». « Dès lors, la ville n'est plus seulement une agglomération d'hommes et d'activités mais aussi un lieu de concentration des informations produites et échangées. »[142]

C'est avec le mouvement de desserrement de l'économie que les aménageurs ont pris conscience de la périurbanisation. Sa dynamique actuelle plutôt centrale peut donc les inciter à favoriser le centre historique.

Chap 2- 1, 3 b) Primauté du centre historique pour sa place dans les représentations mentales des citadins

Le centre historique profite d'une hégémonie qui s'est développée sur la longue durée, qui a cimenté en un même lieu une grande variété de pratiques. Et cela a indéniablement marqué les esprits. Le centre-ville reste la principale référence, dans l'imaginaire des habitants face aux pôles de périphérie, non sans atouts.[143] C'est l'archétype du centre. Les pôles de périphérie, réalisés depuis le début du mouvement de périurbanisation apparaissent incomplets.

[142] Derycke P.H., « Comprendre les dynamiques métropolitaines » in Sous la direction de Lacour C. et Puissant S., La métropolisation. Croissance, diversité, fractures, 1999, p.7 à 9

[143]CERTU, Nouvelles centralités, nouvelles pratiques. Les pratiques sociales dans les centres commerciaux de périphérie : pôles commerciaux ou pôle d'intégration, 1999, p.69

Il ne faut pas déduire des développements précédents que les aménageurs et les urbanistes ne s'intéressent qu'à cette portion réduite de l'espace et ne se préoccupent pas du reste. Dans un desserrement de la population qui est général, les aménageurs, qui n'approuvent pas forcément ce mouvement, l'accompagnent et s'adaptent à la logique polycentrique.

Compte tenu des représentations, il s'agit de prendre comme modèle le centre historique, en particulier pour l'atmosphère qu'il dégage, et de l'adapter à notre modernité. Si la ressemblance est là, il faut attendre l'épreuve du temps afin de pouvoir vérifier le bien fondé et, par conséquent, la réussite de l'opération. C'est-à-dire que s'il n'y a pas de désaffection, concrétisée par une baisse de fréquentation, après la période de lancement et si ce centre s'est intégré dans le schéma régional (attraction auprès de populations qui modifient leurs habitudes au profit du dit centre), le résultat escompté est alors atteint.

C'est ainsi que nous pouvons citer l'exemple des galeries marchandes des hypermarchés, devenues lieu de "shopping" et de flâneries en famille. Ces comportements étaient auparavant plutôt dévolus au centre historique.

C'est ainsi, encore, que des communes périurbaines voulant rompre avec leur image de cité dortoir, sont entrées (après l'accueil) dans des logiques d'ancrage des populations arrivées avec la périurbanisation. Intervenir sur le centre historique en valorisant son patrimoine, en réorganisant la circulation et les espaces publics, cela revient à conférer une histoire et des qualités propres, une épaisseur à l'espace local. Le tout en prenant bien soin d'utiliser des signes favorisant des pratiques et des ambiances citadines.[144]

Une attention toujours renouvelée de la part des aménageurs au centre-ville tient aussi à une question d'image en vogue qui s'exporte en périphérie de façon ex-nihilo (centres commerciaux) ou bien par reconfiguration d'anciens bourgs ruraux.

[144] Fourny M.C. et al., « Les nouveaux centres péri-urbains : l'espace public porteur de territoires », Revue de Géographie alpine n°4 T. 85, 1997, p.83 et suivantes

Chap 2- 1, 3 c) Primauté du centre historique du fait de son unité de mesure : la densité

Il est possible de déduire du calcul de la densité la centralité d'un lieu. « La structuration des concentrations urbaines, et par là même celle des densités urbaines, sont largement dépendantes du principe de centralité. (…) Espace traditionnel des concurrences les plus vives, recherché pour la maximisation des proximités qu'il favorise, l'espace central, auquel sont associés les niveaux de rente foncière supposés les plus élevés, est aussi le lieu des densités d'occupation et de transaction les plus grandes, celui sur lequel se concentre encore en général la charge symbolique la plus intense. »[145] Au niveau intra-urbain, une multitude de densités peut être analysée. La mesure associée au centre historique prend valeur d'"étalon".
A ce titre, pour prendre en compte les évolutions de la ville et, en particulier de son centre, c'est une unité de mesure qui cherche à s'actualiser. On citera, pour exemples, les travaux de S. Bordreuil sur « la densité communicationnelle » : « (…) en ces temps de révolution des transports et des communications, on peut très bien avoir une « densité d'échanges » forte avec une densité habitante faible. »[146] Il s'agit d'une requalification d'une unité de mesure à appliquer aux densités d'échanges et résidentielles qui ne se superposent plus, mais qui se côtoient spatialement : « Dès lors ce sont les « briques de base » de l'édification urbaine qui changent : on passe de l'îlot (entouré, rappelons-le, de voies de circulations) à la barre (des grands ensembles) ou à l'enclos (des lotissements), tous deux séparés des flux voisins de transit. Changent également les principes de liaison entre ces « briques ». Non plus le bout à bout, l'adjonction locale du plein au plein,

[145] Berroir S. et al., « Densité, concentration et polarisation. Les nouvelles figures de l'urbain », Les annales de la recherche urbaine n°67, 1995, p.46
[146] Bordreuil S., « De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité. Développement périphérique et mobilité », Les annales de la recherche urbaine n°67, juin 1995, p.4

mais l'intercalation à distance, aux lieux de plus grande vacance territoriale. »[147] M. Mille, quant à lui, a décrit les densités mouvantes de la métropole lilloise. Il s'agit de repérer les temporalités urbaines quotidiennes, c'est-à-dire de connaître la densité d'occupation d'un lieu à différentes heures de la journée. « La notion de densité mouvante est une déclinaison de la densité nette intégrant les fréquentations à différents moments de la journée. La densité nette vient ajouter à la densité habitante le nombre d'emplois sans tenir compte du travail proposé, des fréquentations commerciales ou de loisirs. Contrairement aux densités nettes qui conservent un caractère statique, les densités mouvantes élargissent l'appréhension des dynamiques spatiales (…) »[148] Le ZAU est sans doute la figure la plus achevée de cette adaptation. Pour autant, basés sur des données concernant l'emploi, les autres motifs de déplacement restent quasiment inconnus. L'enquête Globale Transport de l'INRETS remédie, en partie, à cet état de fait. N'étant pas un recensement, elle est constituée pour une part d'extrapolation. Par ailleurs, elle tend plutôt à mesurer les volumes de flux permettant d'apprécier l'occupation spatiale.

Ainsi, en dernier lieu, on peut avancer qu'il est difficile de se défaire de certaines habitudes. La prégnance de la densité du bâti dont le centre historique est la forme la plus aboutie, commande la vision de la ville. Intégrer les déplacements, le desserrement, etc., est un devoir mais lorsque l'on se réfère à la densité c'est encore bien souvent l'image de la densité du bâti donc habitante (sans que ce terme recouvre seulement le secteur résidentiel) qui s'impose.

Localiser le centre est le premier problème rencontré par les aménageurs que nous avons évoqué. Face au centre, comment alors parler de la périphérie ? L'un ne se définissant pas sans l'autre, comment les aménageurs perçoivent-ils ces espaces "faibles" : quelles méthodes et quels résultats ?

---

[147] Bordreuil S., « De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité. Développement périphérique et mobilité », Les annales de la recherche urbaine n°67, juin 1995, p. 7-8

[148] Mille M., « Des densités habitantes aux densités mouvantes : l'exemple de la métropole lilloise », Cybergéo n°121, Février 2000, p.7-8

Chap 2- 2 : OBSERVER ET ANALYSER LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE EN PÉRIPHERIE

"Quel est donc ce monde périurbain ?" se demandent les aménageurs. L'importance du tribu financier à acquitter, qui est leur argument phare face au desserrement, semble en défaut : « Toulouse : des périurbains "heureux" »[149], annonce M.C. Jaillet, « Les ménages contre les aménageurs? »[150] s'interroge M. Berger. On peut vivre en périphérie selon un choix librement consenti et assumé, loin de la seule contrainte du marché immobilier.
Les aménageurs ont-ils l'occasion de s'en rendre compte ? Ce n'est pas ici une question d'aveuglement par référence à un modèle culturel, mais plutôt un manque d'éléments d'appréciation qui fait défaut. L'approche qualitative reste encore l'approche la plus sûre.

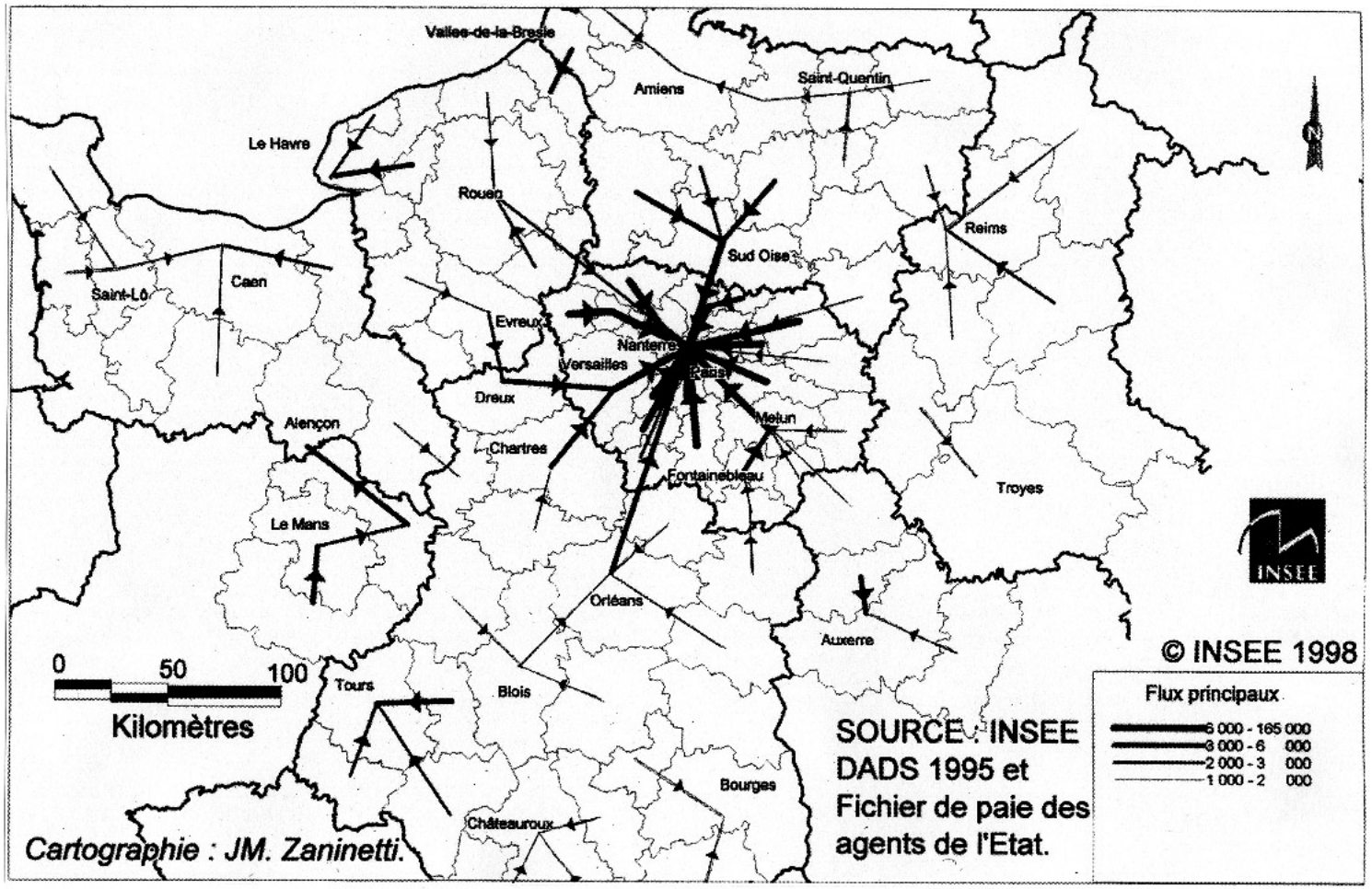
Chap 2- 2, 1 : Les migrations alternantes : un indicateur imparfait de la mobilité périurbaine

Chap 2- 2, 1 a) Géographie des migrations alternantes :

Cette géographie montre une dissociation[151] de l'habitat et de l'emploi qui a débuté dans les années 1970 et qui se poursuit de nos jours selon les processus que nous avons décrits plus haut (c.f. chap 1-1 et chap 2-1).
C'est une géographie "vidalienne", fortement marquée par la monographie. Elle apporte une vision des différents flux qui structurent la dépendance fonctionnelle des différents secteurs d'une aire urbaine (fig.3). Nous illustrerons cela par le cas de la région Ile-de-France. Une part croissante

[149] Jaillet M.C., « Toulouse : des périurbains "heureux" », Urbanisme Hors série n°12, avril 1999, p.28
[150] Berger M. et al., « Les ménages contre les aménageurs ? Migrations résidentielles et navettes domicile-travail des périurbains en Île-de-France », Actes du X° Colloque national de Démographie Mai 1996, 1999, p.421
[151] LET, Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail. Rapport final, 1999, p.165

Figure 3 : Un exemple de cartographie des migrations alternantes :
Les principaux axes de déplacements domicile-travail entre bassins d'emploi du Bassin parisien



Source : Zaninetti, 1999

des actifs résidant et travaillant en Ile-de-France change de département.
Ces navettes vers Paris cessent et se transposent alors dans une forte hausse des déplacements de banlieue à banlieue, de la grande couronne vers la petite couronne (+ 26% entre 1982 et 1990) et au sein de la grande couronne (+ 47%). On ne peut pas, pour autant, en déduire un affaiblissement de l'attraction parisienne car le volume total augmente puisque Paris « recrute » de plus en plus loin.[152]

Ces constatations spatiales renvoient au modèle de fonctionnement selon une monocentralité des aires urbaines. C'est-à-dire que le rapport entre le centre et la périphérie place cette dernière sous un joug de dépendance totale et directe depuis le centre.
Ainsi, cette étude sur l'Ile-de-France constate le desserrement des emplois, ne nie pas l'émergence de pôles périphériques, plaide pour un zonage plus précis que celui de grande et petite couronne et avoue un fonctionnement polycentrique factice dans la région : « On ne peut affirmer que les pôles périphériques émergents, souvent incomplets, soient aujourd'hui à même d'assurer les relais nécessaires au fonctionnement d'un système régional en expansion. »[153]

« Les ménages contre les aménageurs ? », ne serait-ce pas plutôt "les aménageurs contre les aménageurs ?" L'allongement constant des distances domicile / travail résulte de politiques aux objectifs divergents : d'une part, des politiques spatiales favorisant le desserrement des emplois et l'émergence de pôles multiples en réseaux, d'autre part, des politiques sectorielles d'aide à l'accession à la propriété, de construction d'infrastructures de circulation et de choix tarifaires en matière de transport encourageant les ménages à la propriété individuelle.[154]
A Lyon, les conclusions sont les mêmes : l'activité dans les centres périphériques ne contrarie pas fondamentalement la structure monocentrique de la région-ville lyonnaise.[155]

---

[152] Berger M. et al., « Les ménages contre les aménageurs ? Migrations résidentielles et navettes domicile-travail des périurbains en Île-de-France », Actes du X° Colloque national de Démographie Mai 1996, 1999, p.422
[153] Idem, p.431
[154] Ibid, p. 421

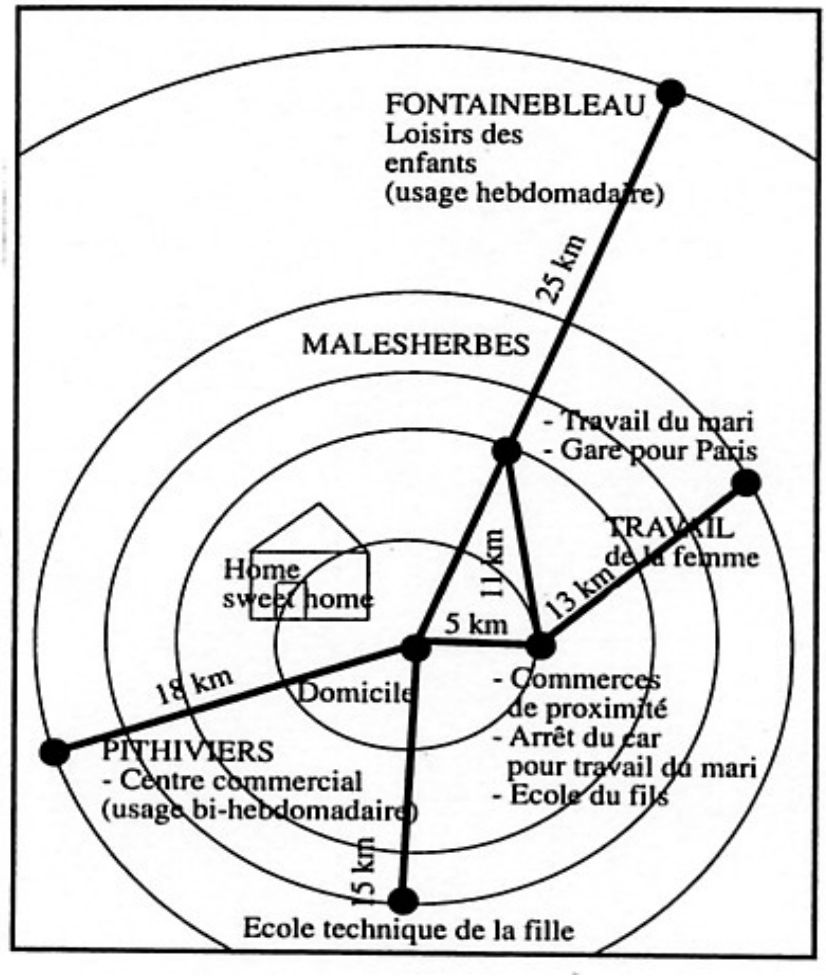
Les niveaux inférieurs de la hiérarchie urbaine, associant des moyens et des politiques limités, des espaces concernés plus réduits, se prêtent aux mêmes constatations.
Pour autant, connaître le lieu où les gens dorment et le lieu où ils travaillent, ne nous autorise pas à dire que nous connaissons l'espace dans lequel leur vie se déroule.

Chap 2- 2, 1 b) Géographie de l'espace de vie :

Autrement dit, nous ne pouvons pas déduire l'espace de vie des seules informations issues des migrations alternantes (fig.4). Elles donnent une "préférence" spatiale pour sa localisation. M. Boulahbal l'a mis en évidence quel que soit le secteur de résidence dans l'aire urbaine (c.f. chap 1-3).
A partir de cet espace préférentiel, l'ensemble (lieux de résidence, de travail et des activités secondaires) peut être décrit sous l'appellation "espace de vie". Mais l'espace de vie peut être entendu dans un sens plus vaste encore si on inclut d'autres temporalités de déplacement : « Portion d'espace où un individu effectue toutes ses activités […] non seulement ses lieux de passage et de séjour, mais également tous les lieux avec lesquels il est en rapport. »[156]

[155] LET, Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail. Rapport final, 1999, p.167
[156] Définition de D. Courgeau citée par E. Lelièvre, « Collecter des données de mobilité : des histoires migratoires aux biographies d'entourage », Espace Populations Sociétés n°2, 1999, p.198

Figure 4 : Un exemple de cartographie d'un espace de vie :
le cas d'une famille ouvrière de quatre personnes du Sud-Est parisien



Source : Roux, 1989

Nous nous en tiendrons à “l’espace de vie quotidien” et en donnerons quelques caractéristiques. Les activités quotidiennes s’articulent en quatre catégories régies par des logiques d’actions spécifiques : la catégorie du travail, la catégorie de l’engagement, la catégorie domestique et la catégorie du temps libre. Dans la journée, la personne s’immerge dans différentes catégories et a donc recours à une mobilité quotidienne en rapport avec les catégories.[157] Cette mobilité quotidienne se définit par un lieu de destination, un temps de trajet (plutôt qu’une distance) et un mode de déplacement. Si la connaissance de l’espace de vie ne recouvrait qu’un problème d’outillage statistique, le pas serait vite sauté. L’obstacle réside plus dans la connaissance de ses propriétés individualistes (un espace de vie propre à chacun) et de recomposition (un espace de vie s’adaptant aux circonstances et délaissant des lieux pour d’autres)[158]. Une seconde difficulté apparaît lorsque se pose la question des facteurs dont procède cet espace de vie. Un certain nombre de ces facteurs est bien cerné par différents indicateurs. Cela est déjà plus délicat - comme nous l’avons montré (c.f. chap 1 - 2, 1) - pour préciser le rôle de la famille d’origine d’Ego. En ce qui concerne les « interrelations entre les différentes formes de mobilités »[159], on notera que, hormis l’approche biographique, les observations sont disparates. Pourtant, « les divers flux de mobilité ne sont pas isolés les uns des autres, mais entretiennent entre eux des rapports de causalité, de complémentarité, de subsidiarité, de substitution, d’incompatibilité, etc. »[160]
Ainsi, l’espace de vie nous paraît être une carte élaborée a posteriori, exposant les activités personnelles selon les lieux où elles sont effectuées.

Ces généralités énoncées, qu’en est-il de l’espace de vie quotidien périurbain ? Sans chercher à le décrire exhaustivement, notre but est ici de souligner sa complexité, son hétérogénéité, pour conclure qu’il n’est pas réductible à l’image déduite des migrations alternantes.

---

[157] Brulhardt M.C. et Bassand M. cités par Kaufmann V., « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et question de recherche », 2001 Plus…n°48, juin 1999, p.8
[158] Thimonier N., Le zonage dans les P.O.S. face aux évolutions des espaces de vie, 2000, p.98
[159] Lechaux J., Territorialités et mobilités ordinaires, 1998, p.70 Voir aussi p.15 le tableau « La mobilité : un concept tri-dimensionnel » illustrant ces interrelations.
[160] Brulhardt M.C. et Bassand M. cité par Kaufmann V., « Mobilité et vie quotidienne », 2001 Plus… n°48, juin 1999, p.8

Nous retenons des études de M. Boulahbal[161] que si les résidants périurbains travaillent au centre de l'aire urbaine, ils y effectuent leurs activités « secondaires » (activités hors domicile et autres que le travail). Dans les autres cas de localisation de l'emploi, les activités « secondaires » sont effectuées autour du pôle résidentiel. Dans le premier cas, on peut douter que cela concerne toutes les activités en particulier celles nécessitant un déplacement et ayant trait à la sphère domestique. Dans le second cas, on peut se demander si l'axe domicile-travail est pertinent dans ce cas de répartition.

L'espace de vie périurbain se fonde alors sur des critères personnels d'autant plus puissants qu'il répond à des besoins personnels dans un espace qui peut s'avérer « sans véritable structure urbaine interne »[162]. Dès lors, c'est le niveau d'équipement automobile des foyers qui joue un rôle fondamental en participant directement à l'élection des lieux d'activités. La contiguïté à ces lieux apparaît comme un substitut. Les communes où les ménages sont les plus motorisés correspondent aux villages non situés dans l'aire d'influence proche des principaux pôles locaux mais bien reliés aux pôles régionaux. Les communes où les ménages sont essentiellement mono-motorisés correspondent aux pôles locaux, aux villages adjacents, directement dans leur aire d'influence, et aux bourgs, communes, qui disposent d'un certain nombre de commerces, services, équipements et emplois.[163]

En dernier lieu, la démultiplication des "types" d'espace de vie va bon train (critères socio-économiques et positionnement dans le cycle de vie aidant), ce qui accroît la difficulté. En effet, S. Juan parle, pour un même âge de la vie et pour chacune des trois grandes classes sociales, de l'existence deux ou trois principaux genres de vie.[164] Si on transpose cet ordre de grandeur dans les espaces où ces genres de vie sont susceptibles de se dérouler, il faut

[161] Boulahbal M., Le concept de territoire de mobilité : définition et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles, 2000, p. 238-239

[162] Thimonier N., Le zonage dans les P.O.S. face aux évolutions des espaces de vie, 2000, p.328

[163] Conclusion des observations sur le territoire du Vexin-Sablons, Thimonier N., Idem, p.326

[164] Juan S., « Activités ordinaires : une regard sociologique », Sciences humaines n° 88, novemdre 1998, p.27

encore multiplier par trois. Les types d'espace de vie sont donc en nombre relativement important : 3 classes sociales * 3 genres de vie * 3 types d'espace (pour un même âge de la vie).

Ayant passé en revue les informations que regroupent les thèmes de la migration alternante et de l'espace de vie, recensons les statistiques à notre disposition concernant la mobilité quotidienne et locale en automobile en périphérie.

Chap 2- 2, 2 : Le rôle de l'automobile dans la mobilité régulière et locale

"Rôle de l'automobile dans la mobilité régulière et locale périurbaine" : un tableau statistique qui porterait ce titre est un rêve. Les enquêtes statistiques nationales ne permettent pas de le réaliser.
"Rôle de l'automobile dans la mobilité régulière et locale" : ce tableau statistique existe, nous allons l'exposer mais nous le jugeons quelque peu succinct.
Nous ne pouvons pas faire l'impasse sur les statistiques à notre disposition. Mais, étant, dans notre cas, d'une portée tout à fait limitée, elles constituent plutôt un tremplin vers d'autres modes d'investigation.

Chap 2- 2, 2 a) Présentation de la mobilité régulière et locale :

Nous rappellerons ici les caractéristiques principales de la mobilité régulière et locale, issues de la dernière Enquête Globale Transport.[165]
La mobilité locale s'intéresse aux déplacements effectués dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national. Cette mobilité locale est jugée régulière pour les déplacements décrits car habituelle. C'est-à-dire que le déplacement s'effectue de façon répétée selon une même distance et un même temps de trajet.
En 1994, chaque personne a effectué en moyenne 16 déplacements hebdomadaires sachant que 18% de la population ne se déplace pas entre le

[165] Madre J.C. et Maffre J., La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994, 1997, p. 3 à 12

lundi et le vendredi. Ce chiffre passe à 26%, le samedi et 37%, le dimanche. Entre 1982 et 1994, le nombre de déplacements effectués reste inchangé.
En 1994, on constate un accroissement des distances parcourues pour chaque trajet (1,5 à 2 km) et cela, parallèlement, à une recomposition du choix modal qui s'oriente de plus en plus vers le véhicule particulier - ce qui induit une augmentation des vitesses -, le budget-temps consacré aux déplacements reste constant soit 5 heures, en moyenne, par semaine.
En 1994, les déplacements pour le motif "travail" baissent et les déplacements pour les motifs "études" et "affaires personnelles" augmentent. Pour ce qui est de la forme des déplacements, les motifs s'enchaînent moins souvent au cours du même déplacement. Par ailleurs, si le nombre de déplacements stagne, les rapports entre motifs se sont transformés : nous nous déplaçons beaucoup moins pour des démarches et des achats (pratique des centres commerciaux) et beaucoup plus pour des loisirs et des visites (tab.2).

Tableau 2 : La mobilité quotidienne en France (%)

	Obligations (Travail, école, déplacements professionnels)	**Services** (Courses, accompagnements d'enfants)	**Loisirs** (Loisirs et visites)	
France	38	36	26	100

Source : Bussière et Bonnafous, « Transport et étalement urbain : les enjeux »,1993

Les modifications de la mobilité régulière et locale depuis 1982 reposent de façon non négligeable sur la localisation d'une population plus nombreuse dans les zones périphériques des agglomérations. En premier lieu, en ce qui concerne la répartition des déplacements par mode, la faible attraction auprès de ces populations du réseau de transport en commun se traduit par une augmentation de 53% en 12 ans du nombre de véhicules dans ces zones soit 38% du parc automobile français. En second lieu, cela marque l'espace d'une certaine « spécialisation ». C'est-à-dire que les zones périphériques subissent l'influence de la voiture alors que les villes-centres sont plus acquises à la marche à pied et aux transports collectifs. D'autre

part, c'est un secteur très actif en tant qu'émetteur de flux : les relations les plus dynamiques concernent les agglomérations voisines, milieu périurbain et frange de la zone agglomérée, milieu périurbain et ville-centre.[166]

Chap 2- 2, 2 b) : Rôle indéniable de l'automobile exprimé par les données socio-économiques des ménages

La nouvelle localisation résidentielle, massive, des populations explique, en partie, le recours à l'automobile. L'évolution des données socio-économiques des ménages offre des clés complémentaires de compréhension.

Tout d'abord soulignons l'évolution de l'équipement automobile des ménages : développement du parc automobile à son apogée - si l'on considère les ménages détenant au moins une voiture - et phase de multimotorisation enclenchée.

Le parc de véhicules particuliers avoisine 28 millions avec un taux de motorisation de 450 véhicules pour mille habitants. Le taux d'équipement est de 78%. S'approchant de la phase de saturation, la croissance dépend maintenant du multi-équipement des ménages.[167] L'enquête permanente de l'INSEE sur les conditions de vie des ménages donne le profil de la possession de véhicules par les ménages (tab.3).

[166] Orfeuil J.P., « Les évolutions majeures de la mobilité », Urbanisme Hors série n°12, avril 1999, p.10

[167] P. Merlin considère que le taux d'équipement plafonnera aux alentours de 80 %; il considère pour cela que les 20% restant cumule une population de petits ménages retraités et une population de personnes isolées ne souhaitant pas s'équiper.
Merlin P., Les transports en France, 1994, p.52

Tableau 3 : Répartition des ménages
selon le nombre de voitures possédées (en %)

	1996	2000
Aucune	22	21
Une	50	50
Deux	26	25
Trois et plus	2	4

Source : INSEE Résultats n°733, mars 2001

Ces chiffres, assez stables sur 4 ans, révèlent le poids de la multimotorisation. « La motorisation de masse, et en particulier la bimotorisation, permet de s'affranchir du carcan radial imposé par les transports en commun, des contraintes de proximité et de fabriquer son propre territoire : le processus d'individuation des cultures et des modes de vie trouve dans l'automobile le moyen de l'individuation territoriale. »[168]

Quelles sont les principales dispositions sociales qui ont amené ces évolutions ?

J.P. Orfeuil évoque « le processus d'individuation des cultures et des modes de vie ». Les conditions économiques favorables étant présentes, cela se traduit dans le domaine de la mobilité par des augmentations de cette dernière remarquées pour deux groupes de populations : les femmes et les personnes âgées.

La multimotorisation s'est imposée avec l'entrée des femmes sur le marché du travail et les localisations résidentielles périurbaines des ménages (c.f. chap 1 - 2, 1). La dynamique des parcs automobiles est actuellement soutenue par la multimotorisation. La multimotorisation est plus répandue dans les pays catholiques latins, où hommes et femmes ont des comportements semblables sur le marché du travail, que dans les pays germaniques et protestants où l'activité de la femme s'opère le plus souvent à temps partiel, souvent à proximité du domicile.[169] La multimotorisation

[168] Orfeuil J.P., « Enseignement de l'analyse de l'automobile et de la mobilité dans les villes du Nord » in Figuéroa O. et al., Mobilité et politique de transports dans les villes en développements, 1997, p.72

[169] Orfeuil J.P., « Enseignement de l'analyse de l'automobile et de la mobilité dans les villes du Nord » in Figuéroa O. et al., Mobilité et politique de transports dans les villes en développements, 1997, p.71

s'élargit aujourd'hui aux autres membres de la famille en âge de conduire et habituer à circuler par ce mode.[170]

La mobilité des personnes âgées influence plus le volume total du parc automobile que la multimotorisation. Les déplacements en automobile ont presque doublé chez les 68 / 75 ans.[171] La mobilité des personnes âgées est plutôt étudiée d'un point de vue résidentiel. Les personnes âgées constituent 18% de la population en France. A la fin de la première génération du périurbain, les données sont réduites mais montrent cependant que les ménages sont confrontés à un nouveau choix de vie : rester ou repartir dans une partie plus dense de la ville. La présence de la famille, la qualité de l'environnement, quand ce n'est pas tout simplement les possibilités financières, sont déterminantes. En fait, les chiffres « incitent à la prudence : trois quarts des couples sans enfant dont la personne de référence a plus de 60 ans, résident en maison individuelle. Ceci témoigne sans doute de la faiblesse des retours au centre. »[172] La période actuelle est celle de la première génération pleinement motorisée et durant toute sa vie active. L'espérance de vie augmente. Les pathologies liées aux vieillissements apparaissent de plus en plus tard. Pour les personnes âgées périurbaines, l'accès à l'automobile, le plus longtemps possible, est de mise : 84% des personnes entre 65 et 74 ans et 54% pour les plus de 75 ans ont leur permis de conduire. Les "65 ans et plus" possèdent 17 % du parc automobile français. Les ménages ayant une voiture représentent 84% de la tranche d'âge 60-69 ans, 64% des 70-79 ans et 31% des 80 ans et plus. Ces personnes peuvent, dans le périurbain comme en zone dense, répondre à leurs pôles d'intérêts : courses, loisirs, famille.

[170] Bodier M., « La voiture : une habitude qui se prend jeune », INSEE Première n°474, juil 1996

[171] Orfeuil J.P. et Mangenay C., « La mobilité des séniors en Île-de-France », Cahiers de l'IAURIF n°122, p.19

[172] Précisons que ce n'est pas nécessairement l'agglomération dont dépend l'espace périurbain où se situe la résidence. Berger M., Les périurbains de Paris, 2002, p.321

Chap 2- 2, 2 c) Part de l'automobile au sein de la mobilité régulière et locale : les chiffres

La teneur des chiffres est telle que ce paragraphe ne peut se prévaloir d'être une image synthétique des caractéristiques de la mobilité régulière et locale effectuée par le mode automobile dans l'espace périurbain. Cela est, en partie, imputable aux objectifs et aux découpages géographiques qui divergent selon l'enquête que nous avons dû consulter pour constituer chaque rubrique du tableau (tab. 4). L'ampleur du fait automobile dans la mobilité régulière et locale dans l'espace périurbain ne peut être extrapolée qu'à partir de la figure 5. Aucune donnée n'existe à proprement parler pour l'espace périurbain.

Nous avons réuni dans le tableau suivant tous les indicateurs associés à un repère géographique que l'on peut se procurer. Ajoutés aux chiffres présentés auparavant et qui cernent le fait automobile sous l'angle socio-économique, nous découvrons le volume de l'utilisation de l'automobile. Une approche chronologique révélerait que ce volume ne va qu'en s'accroissant.
Précisons que nous n'avons reporté ici que les chiffres les plus récents, les plus complets et concernant au plus près l'espace périurbain qui n'est pas mesuré en tant que tel mais qui rentre dans les catégories "banlieue" et / ou "périphérie" selon le niveau de la hiérarchie urbaine observée.
Cet état des lieux ne nous permet pas de produire des commentaires quant à une logique du fait automobile. Nous notons :
- des banlieues et des périphéries très "utilisatrices" de l'automobile à la base de la hiérarchie urbaine (ZPIU < 300 000 hab),
- une stabilité de la distance moyenne d'un déplacement quelle que soit la taille de la ZPIU,
- une utilisation pour des déplacements à orientation tangentielle par rapport à l'agglomération et un cloisonnement entre les différentes auréoles qui constituent la ZPIU.
Par ailleurs, nous avons retenu les motifs de déplacements les plus communs. Cela permet de saisir l'implication de l'automobile dans le quotidien ; ce qui génère ces milliards de déplacements.

Tableau 4 : Part de l'automobile dans la mobilité régulière et locale

Nombre annuel de déplacements[172] (en milliards)	Zone rurale ou ZPIU de moins de 50 000 hab	7,2
	ZPIU de 50 à 300 000 hab (Chiffre concernant la banlieue et la périphérie)	8,9
	ZPIU de plus de 300 000 hab (Chiffre concernant la périphérie)	3,9
	ZPIU de Paris (Chiffre concernant la banlieue et la périphérie)	4,7
Nombre annuel de voyageurs-km[173] (en milliards)	Zone rurale ou ZPIU de moins de 50 000 hab	79,5
	ZPIU de 50 à 300 000 hab (Chiffre concernant la banlieue et la périphérie)	92,8
	ZPIU de plus de 300 000 hab (Chiffre concernant la périphérie)	45,5
	ZPIU de Paris (Chiffre concernant la banlieue et la périphérie)	49,2
Part du mode automobile selon les motifs[174] (en %)	Travail[175]	59
	Achats[176]	65
	Accompagnements*[177]	71
	Loisirs (vacances d'été)*[178]	76
Distance moyenne d'un déplacement[179] (en km)	Zone rurale ou ZPIU de moins de 50 000 hab	11
	ZPIU de 50 à 300 000 hab (Chiffre concernant la banlieue et la périphérie)	10,4
	ZPIU de plus de 300 000 hab (Chiffre concernant la périphérie)	11,6
	ZPIU de Paris (Chiffre concernant la banlieue et la périphérie)	10,4
Nombre annuel de déplacements par type de liaison[180] (en milliards)	Centre - banlieue	4,5
	Centre - Périphérie	3,6
	Banlieue - Banlieue	8,2
	Banlieue - Périphérie	1,8
	Périphérie - Périphérie	8,5

* : Le chiffre national n'existant pas, ce chiffre est extrait d'une étude de cas.

Notes se rapportant au tableau 4 :

[172] DAEI-SES, Perspectives d'évolution de la demande de transport à l'horizon 2020, oct. 1998, p.38
Les chiffres présentés ici font partie de la section "les caractéristiques de la mobilité locale actuelle" de ce rapport.
[173] Idem, p.38
[174] Des motifs manquent tels que loisirs et visites le week-end, démarches et soins médicaux mais nous ne pouvions les renseigner.
[175] Dumartin S. et Taché C., « Modes de transports utilisés par les ménages : transports quotidiens, équipement en automobile et départs en vacances d'été. Indicateurs sociaux et annuels », Insee Résultats n°733, mars 2001, p.30
[176] D'après Orfeuil J.P., Stratégies de localisation. Ménages et services dans l'espace urbain, 2000, p.45
[177] D. Klöckner se base sur une enquête dans la région lyonnaise. « Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences », Recherche Transports Sécurité n° 59, avril-juin 1998, p.22
[178] Dumartin S. et Taché C., « Modes de transports utilisés par les ménages : transports quotidiens, équipement en automobile et départs en vacances d'été. Indicateurs sociaux et annuels », Insee Résultats n°733, mars 2001, p.55
[179] DAEI-SES, Perspectives d'évolution de la demande de transport à l'horizon 2020, oct. 1998, p.39
[180] Idem, p.39

Chap 2- 2, 3 : La mobilité automobile régulière et locale d'un ménage périurbain

Nous avons choisi de clore cette section par une étude de terrain pour illustrer - nous ne pouvons faire plus - la mobilité régulière et locale d'un ménage périurbain tant sur le plan des représentations générées que de la mobilité effective.

Cette illustration est le fruit d'une enquête menée dans le périurbain des départements de l'Oise et de la Haute-Garonne (un espace périurbain dans l'orbite de la capitale et un espace périurbain en province). Elle a été réalisée en 1999.

A l'origine, cette enquête n'avait pas pour but de figurer dans ce travail de thèse. Elle était centrée sur la compréhension du partage du parc automobile familial et sur les fonctions attribuées à chaque véhicule. Cependant, nous nous sommes rapidement aperçus, lors de la rédaction de ce mémoire du profit à tirer de la présentation de cette enquête. Nous sommes dans le cadre d'une enquête qualitative et trente entretiens permettent tout de même de recenser un certain nombre de comportements qui se retrouvent entre les familles et de recenser des arguments qui se recoupent.

Ainsi, notre but ici sera, à partir de ce que nous ont livré ces ménages périurbains de souligner l'écart entre l'apport des statistiques et la réalité. Une fois l'originalité des pratiques automobiles dans l'espace périurbain suggérée, nous ne démontrerons qu'avec plus de clarté la difficulté de cerner cette population à travers des statistiques qui l'agglomèrent à d'autres secteurs urbains ou ruraux sous des appellations assez floues. Gageons que le ZAU remédiera dans le futur à ce problème.

Pour le choix des communes, trois principes ont prévalu :

- le taux de motorisation des habitants qui révèle une plus ou moins grande autonomie en services et équipements,
- la pratique de construction en lotissement,
- l'appartenance à l'aire d'influence d'une agglomération.

Nous avons travaillé sur des communes du canton de Chaumont-en-Vexin, dans l'Oise et sur des communes du canton de St-Lys, dans la région toulousaine. Ce choix ne résulte pas d'une enquête exhaustive à l'échelle nationale de toutes les communes répondant à ces critères. Sachant que nous aurions plusieurs entretiens à mener, il est le fruit de contacts, de connaissances sur ces terrains. Ainsi, dans l'Oise, un aménageur nous a mis en relation avec trois maires et leurs administrés. A Toulouse, ce fut le laboratoire CIEU basé à l'Université du Mirail qui fut notre "informateur". Guidés par ces personnes, nous avons ainsi pu bâtir une enquête de type qualitatif qui nous a amené à interviewer 30 ménages. Nous avons retenu la méthode qualitative accompagnée d'un entretien semi-directif car nous étions, non pas en quête de renseignements confirmant des traits déjà étudiés, mais des informations plus précises à partir d'une littérature qui évoque des comportements généraux.

Nous avons exploité ces entretiens de façon à recueillir, dans un premier temps, les représentations de la mobilité dans le discours des ménages. Toujours à partir de ces entretiens, nous avons pu réaliser une cartographie exposant les déplacements effectués par chaque ménage. En mettant en commun les informations recueillies sur l'ensemble des cartes, nous avons déduit un schéma théorique relatant les caractéristiques de la mobilité régulière et locale périurbaine (fig.5).

Nous insistons sur le fait que cette enquête permet une illustration du propos plutôt qu'une généralisation. Notre échantillon, par exemple, nous a conduit à rencontrer beaucoup de jeunes ménages avec enfants en bas âge et peu de ménages dans une autre phase du cycle de vie.

Chap 2- 2, 3 a) Quel est le discours des ménages sur leur mobilité régulière et locale ?

Les entretiens réalisés révèlent des représentations et des schémas de fonctionnement relativement "traditionnels". La biactivité, si elle est fréquente, n'est pas systématique, et nous avons rencontré un certain nombre de femmes au foyer ou travaillant à temps partiel. D'autre part, l'emploi féminin est beaucoup plus proche du domicile et donne lieu à des déplacements plus courts mais aussi moins nombreux (l'écart entre les kilométrages respectifs des deux membres du ménage est souvent souligné spontanément).

La mobilité est-elle valorisée dans les représentations des ménages interrogés ?

Il semblerait que non. La mobilité peut être associée à une certaine richesse culturelle ou relationnelle. Elle n'a jamais été présentée comme telle dans les entretiens. C'est en définitive la réunion de tous les membres du même ménage sous le même toit qui constitue le signe qualitatif de l'existence telle qu'elle doit être.

Interrogés sur leur mobilité non-contrainte, les ménages ont signifié très clairement qu'elle était réduite au minimum, voire parfois subie et assimilée à de la mobilité contrainte (obligations envers les parents ou amis, courses…).

Seuls les déplacements d'accompagnement sont investis d'une certaine valeur morale : souvent partagés entre les deux membres du ménage, ils engendrent des comportements parentaux d'adaptation (décalage des horaires professionnels, y compris lorsque la solution alternative du ramassage scolaire existe, abandon d'activités afin de permettre aux enfants

d'avoir une activité extra-scolaire...) et apparaissent comme une priorité essentielle de la mobilité.

L'échelle temporelle de la mobilité n'est pas forcément quotidienne : les personnes interrogées ont souvent eu tendance à décrire leurs déplacements sur la semaine alors qu'il leur était demandé de se concentrer sur une journée. Les descriptions révèlent effectivement des raisonnements à l'échelle de la semaine, avec un fort distinguo jours ouvrables/week-end. En revanche, le référent spatial demeure le domicile et le distinguo jours ouvrables/fin de semaine recoupe en réalité la distinction effectuée entre les jours passés au domicile et les jours passés loin du domicile. Dans la réalité, il arrive que certaines professions entraînent des déplacements trop longs pour permettre un retour au domicile quotidien, mais ceux-ci ne sont jamais mentionnés explicitement : ils sont évoqués négativement et globalement, sur le mode de l'absence trop fréquente et trop longue du domicile, et considérés comme des contraintes déplorables auxquels il faudrait remédier (y compris par un éventuel changement de profession...).

D'une façon générale, les déplacements sont envisagés comme autant d'arrachements au domicile familial, structurant fondamental de l'espace vécu et du quotidien. Les lieux "annexes" n'ont, en aucun cas, le même caractère structurant, qu'il s'agisse du lieu de résidence des grands-parents ou d'autres membres de la famille, du lieu de travail qui apparaît comme "déterritorialisé" (c'est-à-dire qu'il n'engendre pas ou presque pas de déplacements autres que les migrations alternantes). Il faut spécifier ici que nous n'avons pas rencontré de famille "éclatée".

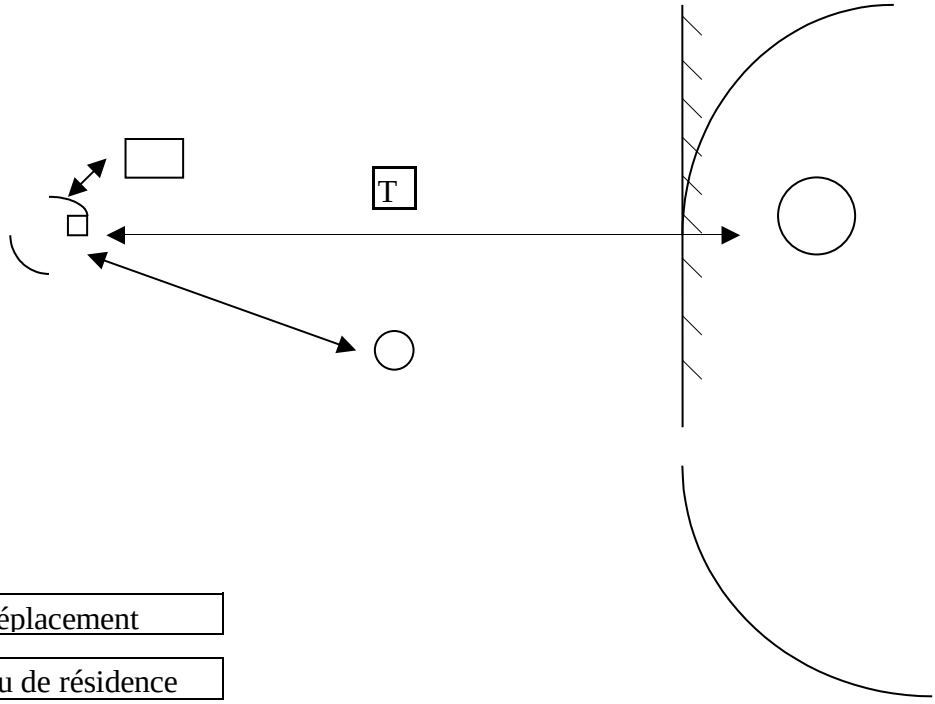
Ce référent spatial qu'est le domicile est donc le lieu d'un investissement aussi bien affectif que financier, qui présente une forte fixité (la plupart du temps, les ménages ont fait construire leur habitation et leur installation est définitive). Le choix de la localisation n'est que très rarement motivé par un attachement personnel : il est décrit comme le fruit conjugué du hasard et de considérations matérielles (coût du terrain notamment) sans rapport avec la mobilité (la desserte en transport en commun n'a été évoquée qu'une fois dans le cas de Chaumont, la desserte routière semble aller de soi), exception faite de la mobilité liée aux enfants (ainsi Saint-Lys a-t-il été couramment

retenu en raison de la présence d'infrastructures scolaires allant de la maternelle au collège).
Toutefois, si la mobilité n'est pas une valeur, le déplacement en lui-même n'est que très rarement mal vécu : les ménages se considèrent comme privilégiés sur le plan de leurs possibilités de déplacement. C'est l'absence (ou l'activité) qui lui est corrélée qui est perçue négativement. Le déplacement physique s'effectue dans des conditions jugées bonnes. Il est significatif de constater que les seuls désagréments évoqués à propos de la circulation automobile ne concernent pas le déplacement proprement dit des individus mais (éventuellement) les déplacements des autres lorsqu'ils nuisent à la tranquillité du foyer et représentent une menace pour les enfants : le jardin individuel se trouve alors conforté dans son caractère de havre isolé de l'extérieur et constitué en refuge idéal pour accueillir la vie familiale.

Chap 2- 2, 3 b) La mobilité régulière et locale, en automobile, d'un ménage périurbain (fig.5)

Avant tout, signalons que, biactifs ou monoactifs, les ménages multimotorisés ont des schémas de déplacement semblables. Ces schémas résultent de la volonté d'être ensemble autant que possible et d'autre part, de profiter de la maison.
C'est plutôt l'origine du ménage qui semble produire quelques différences. Les « locaux » ont des schémas de déplacement semblables aux nouveaux. Pourtant la logique est moins centrée sur le lieu de résidence. L'accession à la propriété ne représente pas ici le fait majeur. Le modèle de référence aux loisirs est moins présent : ils vont de façon irrégulière au cinéma et au restaurant. Ils n'éprouvent pas le besoin d'avoir d'autres loisirs en relation avec l'agglomération et ne l'expriment pas comme les nouveaux qui ont connu un autre modèle et qui, en écho, justifient plus leur choix du bien-être familial. L'aspect financier n'est pas évoqué et pourtant on peut se

Figure 5 : La mobilité régulière et locale, en automobile, d'un ménage périurbain



1 déplacement

Lieu de résidence

Chef lieu de canton

Limite banlieue dense

Lieu attractif dans l'agglomération

Lieu attractif hors agglomération

« Frontière mentale » entre les 2 échelles des déplacements

T Motif principal de déplacement vers l'agglomération : Travail

Source : Sajous P., enquête 1999

rendre compte de l'importance de ce facteur grâce à des explications sur le motif d'implantation et sur les modalités d'acquisition des véhicules.

La première information mise en évidence sur ce schéma concerne la forme des déplacements. On note la prépondérance des déplacements de forme radiale (convergence autour du logement) face aux déplacements de forme bouclée (différentes activités greffées sur un même trajet).

La mobilité est quasi exclusivement de l'ordre de la contrainte. Les trois principaux motifs de déplacements, effectués avec régularité, relèvent du travail, de l'accompagnement des enfants et des courses. On peut constater pour les déplacements de forme bouclée la chaîne classique accompagnement des enfants - travail. Chaque motif génère un déplacement à l'exception, pour Toulouse, des courses qui ne font pas souvent l'objet d'un déplacement propre.

Tableau 5 : Nombre de déplacements effectués en moyenne dans un ménage, en automobile

(Tous motifs et toutes personnes confondues et sur les 2 terrains d'étude)

	Semaine	Samedi	Dimanche
Oise	2,2 / jour	2	0,2
Toulouse	2 / jour	2	0,0

Source : SAJOUS P., enquête 1999

Pour la répartition de ces déplacements entre les différents véhicules de la famille, il faut noter que le second véhicule effectue de façon tout à fait exceptionnelle des déplacements le week-end.

Si le schéma témoigne de la mobilité quotidienne (déplacements effectués dans une journée par un ménage), il a plutôt valeur, aux yeux, des ménages interrogés, de récit de la mobilité hebdomadaire. C'est ce rythme temporel qui prime (tab.5). C'est sur cette période qu'ils négocient l'utilisation des voitures du parc familial.

La mobilité contrainte dans le discours, l'est dans les faits. Les trois principaux motifs de déplacements effectués sont dits "vitaux", incompressibles.

Le schéma révèle aussi une structuration nette de l'espace où deux échelles sont présentes et la limite entre les deux est matérialisée par la « frontière ». Un "autochtone" nous avait dit en parlant des nouveaux arrivants: « Ils viennent dormir ici, restent chez eux le week-end. Ils ne font pas travailler les gens d'ici. Tout est fait pour eux sur Paris. » Ce jugement, s'il est exact pour l'immobilisme dominical ne rend pas compte de la polarisation des déplacements autour des villes proches du logement. Ainsi, le lien avec l'agglomération ne subsiste qu'au travers du lieu de travail, en général, de l'homme. Les « néo » restructurent leur vie dans la proximité du lieu de résidence et ne souhaitent garder que le minimum de contact avec l'agglomération. Ils affirment s'y rendre de façon très irrégulière pour leurs loisirs.

Ainsi, si l'on se penche sur les déplacements effectués par la seconde voiture, on se rend compte que lorsque c'est Madame qui s'en sert, elle fait exclusivement des déplacements de proximité. Quand c'est Monsieur, elle fait un déplacement journalier pour le travail et ne va pas plus loin que Cergy-Pontoise ou aux limites de la banlieue toulousaine car les grandes entreprises s'y trouvent (Aérospatiale, Motorola, Météorologie…)

Dans l'ensemble, la carte des déplacements s'arrête aux portes de l'agglomération.

Au terme de cette retranscription, nous espérons avoir suggéré le déroulement de la mobilité quotidienne de cette population et sa logique. C'est une amorce vers l'idée qu'à chaque secteur urbain correspond une population avec une mobilité quotidienne propre et qui, en conséquence, demande, à l'égard du périurbain en particulier, des découpages statistiques modifiés.

L'outillage statistique et réflexif n'est pas forcément au point pour appréhender ces problèmes d'urbanisation qui ne sont périphériques que dans leur localisation géographique. C'est ce que nous venons de constater dans les deux premières sections de ce chapitre.

Le dernier point que nous étudierons porte sur l'action des aménageurs. L'urbanisation périphérique est au coeur de politiques qui ont pu être

“pharaoniques” comme celle des villes nouvelles ou plus modestes mais qui maintiennent une certaine vision de la ville. Or, l’outillage statistique n’étant pas fiable, c’est une des raisons pour lesquelles nous classons aussi ces politiques dans les embarras de l’aménageur car elles n’ont porté que partiellement leurs fruits.

Chap 2- 3 : DES POLITIQUES INFRUCTUEUSES

Notre objectif dans cette section n’est pas d’expliquer pourquoi ces politiques n’ont pas atteint leurs objectifs mais de mettre en valeur les principes sur lesquels elles reposent.

Leur but incontesté est de limiter la croissance urbaine à la périphérie. Ces politiques prônent cela au nom du modèle urbain de référence de la ville européenne ainsi que, de façon plus récente, au nom de l’environnement durable.

Au bout d’une génération de marché automobile de masse, de périurbanisation donc de politique d’encadrement de la périurbanisation, les résultats sont mitigés : « (…) les populations urbaines et rurales s’établissent respectivement à 43 et 15,4 millions de personnes. Le recensement de 1999 confirme que les tendances observées depuis vingt ans continuent de se développer : la croissance démographique des communes rurales (+0,51% par an) est beaucoup plus forte que celles des communes urbaines (+0,29% par an). (…) A l’intérieur du monde rural, ce sont les communes les plus proches des pôles urbains importants qui absorbent l’essentiel de la croissance. »[173]

Cette section sera donc consacrée à la récapitulation des leviers utilisés pour freiner cette croissance. Il y a eu, de façon successive, une action sur les formes urbaines puis directement sur la mobilité.

[173] « Recensement de la population de 1999 », INSEE Première n°663, juil 1999

Chap 2 - 3, 1 : L'action sur les formes urbaines : le levier de la densité

Chap 2 - 3, 1 a) Créer des pôles en périphérie : la politique des villes nouvelles

« La relation est forte entre densité, possibilité du transport en commun et dissuasion de la voiture »[174]. Si cela est vérifié pour Paris, pourquoi ne l'est-il pas en ville nouvelle ? Contourner le paramètre historique par une rationalité des constructions n'a pas fonctionné.

La politique des villes nouvelles fut, sans conteste, l'action majeure du XX° siècle en matières d'Aménagement et d'Urbanisme. « Neufs villes nouvelles ont été entreprises dans les années 1970. Cinq d'entre elles sont dans la région parisienne (Evry, Cergy-Pontoise, St-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-vallée, Melun-Sénart), les quatre autres sont en province (le Vaudreuil, L'Isle d'Abeau, Lille Est, Fos-Berre). »[175] En pratique, décongestionner de grandes métropoles donna lieu, du point de vue juridique, à l'approbation de la loi Boscher (1970). « Les rôles assignés à ces villes sont de restructurer les banlieues en créant des pôles d'équilibre d'emploi, d'habitat, et de services, de diminuer par là les migrations alternantes, de bâtir de véritables villes ce qui implique un plan d'ensemble (maîtrise du foncier, zonage, rôle du centre), d'être un lieu d'expériences novatrices au mouvement d'architecture et d'urbanisme. La réalisation a été suivie par le GCVN, groupe central des villes nouvelles. Prévues pour être des villes de 200 à 500 000 habitants, ces villes offrent un bilan qualitatif positif mais la plupart de leurs objectifs ont été revus à la baisse. »[176]

La France reprend à son compte une opération urbaine qui a démontré sa validité en Grande-Bretagne, entre autres. De plus, pour la première fois, nous sommes devant une entreprise d'urbanisme volontaire et non de rattrapage.

Au sein du Schéma directeur, elles doivent permettre d'accueillir, dans les meilleures conditions, les 14 millions d'habitants de la future région

---

[174] Dupuy G., L'auto et la ville, 1995, p. 68
[175] Lexique de la géographie humaine et économique, 1992
[176] Idem

parisienne ainsi qu'aider à « supprimer le fait et le nom de "banlieue" »[177] par une restructuration. Les espoirs fondés sur ces villes sont énormes : pour faire disparaître la banlieue, elles contribuent au réaménagement de l'espace sous forme de maillage et non plus sous forme radioconcentrique.

Le choix de villes nouvelles d'au moins 200 000 habitants dénote le premier mode d'utilisation du levier de la densité. « C'est que le coeur d'une ville vraiment vivante ne s'improvise pas. Il exige, avec la variété des emplois, un certain seuil voisin, dans l'état de nos moyens et en région parisienne, du million d'habitants, pour justifier une préfecture, une université, un théâtre fréquenté, un vrai grand magasin...»[178] Pour dynamiser ces villes nouvelles, pour qu'elles soient reconnues et acceptées, Paul Delouvrier mise sur l'animation de centres urbains puissants.

Faire de la densité est au coeur du dispositif : une "union sacrée" est, dans ce cas, toujours à constituer. « L'existence de mesures convergentes, aidant à la constitution de densités soutenues dans le double objectif de limiter l'urbanisation périphérique et les nuisances de l'automobile, dépasse le strict champ de l'urbanisme : ce sont des mesures fiscales, des outils réglementaires, des politiques d'habitat spécifiques, etc., qui contribuent à la réalisation de l'objectif fixé. »[179]

Les concepteurs visent un mode de fonctionnement de l'agglomération reposant sur une population résidante qui soit active sur place (équilibre population / emploi). Une grande importance est accordée aux infrastructures de transport, en particulier aux transports collectifs : «On admet qu'il est indispensable que les villes nouvelles soient à "l'heure de l'automobile". Cependant des limitations devraient être fixées à son utilisation, même en tissu urbain neuf, en raison des contraintes financières, d'espace (voirie et surface de stationnement) et sanitaire (pollutions). »[180]

---

[177] Delouvrier P., L'aménagement de la région de Paris : texte d'une conférence au théâtre des ambassadeurs, 6 Février 1966, p.38

[178] Idem, p.31

[179] Fouchier V., « Maîtriser l'étalement urbain : une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays-Bas, HongKong), 2001 Plus… n°49, sept 1999, p.33

[180] Merlin P., Les villes nouvelles, 1972

Cependant, ce montage ne tient pas. Dès la fin des années 1970, s'opère un retour à la ville plus «coutumière» avec des conceptions générales plus proches de la ville traditionnelle et donc, une mixité plus grande entre piétons et voitures.[181]

En ce qui concerne les moyens mis à la disposition de la réalisation des villes nouvelles par l'Etat, nous pourrions tout résumer en disant qu'à opération exceptionnelle, moyens exceptionnels. Trois choses étaient nécessaires : posséder les terrains sur l'ensemble du site, créer un organisme gérant l'ensemble des opérations, avoir des moyens financiers à l'échelle et adaptés. Il fallait éviter la spéculation. C'est pourquoi fut utilisée la procédure de ZAD inscrite dans la loi depuis 1953 et conférant à l'Etat un droit de préemption sur la vente au prix fixé par le juge d'expropriations. La loi fut complétée d'un paragraphe sur les "ZAD d'urgence" pour ne plus attendre l'avis du maire. Puis, les EPA sont entrés en action dans chaque ville nouvelle, grâce à la loi du 10 Juillet 1970 dite loi Boscher régissant les modalités du regroupement des communes pour les structures intercommunales et réformée par la loi du 13 Juillet 1983 portant sur l'adaptation des structures communales suite à la décentralisation. Les EPA ont pour tâche de constituer (ou compléter) des réserves foncières, créer les équipements publics (ou coordonner leur création par les administrations) et, aménager les terrains avant de les vendre ou de les louer aux constructeurs de bâtiment à usage résidentiel, industriel ou commercial. Enfin, « aucun système spécifique global ne fut défini, mais, au fur et à mesure des besoins les plus pressants, des aides particulières furent apportées aux villes nouvelles». Des aides «complexes et confuses » se sont révélées insuffisantes et l'Etat a dû accorder des subventions de fonctionnement. Deux organismes se sont succédés, suivant les deux lois citées plus haut, SCA et SAN gérant les impôts locaux, les équipements et les emprunts contractés.[182]

« Les villes nouvelles subissent donc le double handicap d'être venues trop tard par rapport à la grande phase de croissance économique et d'aller

[181] Michel T. et Warnier B., « Du schéma régional au dessin de l'îlot » in Jaouen A. et al., 25 ans de Villes Nouvelles en France, 1989, p.249

[182] Merlin P., Les villes nouvelles en France, 1991, p.77 et suivantes

au-delà des attentes d'une population de plus en plus méfiante à l'égard de l'urbanisme.» En effet, les théories fonctionnalistes appliquées au départ sont critiquées. Aujourd'hui, dans chaque ville nouvelle l'habitat pavillonnaire correspond, en moyenne, à plus du tiers des logements édifiés. Les villes nouvelles se sont adaptées et faire de la densité n'a pas enrayé l'utilisation de l'automobile dans ces espaces.[183] Les dernières villes correspondent donc moins aux projets initiaux. Au début des années 1980, St Quentin-en-Yvelines commence à se lotir en maisons individuelles.
L'originalité architecturale s'effaçant, la puissante dotation en superstructures maintient ces villes en tant que piliers organisationnels de la banlieue et, aujourd'hui, du périurbain parisien.

Chap 2 - 3, 1 b) Créer des pôles en périphérie : après les villes nouvelles

« On avait naïvement pensé, souligne V. Fouchier, que les habitants vivraient et travailleraient sur place, voire se croiseraient dans les gares spécialement aménagées avec ceux qui, tout en habitant Paris, auraient une activité dans les villes nouvelles. On s'est encore trompé. Le marché du travail en Ile-de-France, n'est pas aussi unitaire qu'on le disait. Le bilan des quartiers de gare en témoigne : l'arrivée du RER ou du train a contribué, au contraire, à aspirer une partie des habitants vers Paris, tout en leur permettant de conserver leur emploi. Car les actifs ne sont pas des captifs. »[184] Les villes nouvelles n'ont pas « freiné significativement l'usage de l'automobile »[185]. Pour autant, elles ont rééquilibré les rapports entre centres. La déception peut venir du fait qu'on les atteint plus en voiture qu'en transports collectifs.
Mais, si elles furent rattrapées par la périurbanisation, leur rôle économique n'en est pas pour autant affecté. La construction de bureaux, en particulier, s'est toujours davantage concentrée dans les périmètres de villes nouvelles.[186]

[183] Dupuy G. et Thébert M., « La "tache d'huile" automobile », Urbanisme n°301, juil-août 1998, p.59
[184] Fouchier V., « L'automobiliste, l'acteur et le citoyen », Urbanisme Hors série n°12, avril 1999, p.23
[185] Fouchier V., « L'automobiliste, l'acteur et le citoyen », Urbanisme Hors série n°12, avril 1999, p. 23
[186] Fouchier V., Y a-t-il eu périurbanisation autour des villes nouvelles franciliennes entre 1975 et 1996 ? , 1998, p.19

En relais à cette grande politique, nous pouvons citer les restructurations urbaines dans les villes périphériques que cela a pu susciter. Mais les compétences en matière d'urbanisme ayant été décentralisées ainsi que le rôle que tiennent privés et banques[187], laissent à penser qu'une opération d'une telle envergure ne sera sans doute jamais reconduite. Cela serait-il nécessaire ? Les moyens ont changé. Compte tenu, entre autres, des résultats obtenus avec les villes nouvelles, ce sont les actions directes sur la mobilité qui sont aujourd'hui privilégiées. Pour autant, le principe de structuration de l'espace périphérique par des pôles n'est pas abandonné. « Elle [la canalisation de la périurbanisation ici proposée] se donne pour objectif de regrouper une partie du développement suburbain sur quelques polarités en favorisant la diversité sociale, le recours à des moyens de transports collectifs, le niveau d'équipement de proximité. »[188] Avec eux, une alternative à l'automobile tente quotidiennement de se mettre en place. Or le rapport au choix de déplacement en automobile, s'il tient compte du motif de déplacement, passe aussi par l'accessibilité offerte et par l'image que le moyen de transport renvoie.

En conclusion, nous admettrons que les pôles en périphérie ont un rôle d'animation sociale et de dynamisme économique mais en ce qui concerne la mobilité, et en particulier le choix modal des particuliers, l'influence est moins assurée.

[187] Coloos B., « La production et la gestion de l'habitat » in Ascher F., Le logement en question : l'habitat dans les années 1990, continuités et ruptures, 1995, p.69 et suivantes

[188] Wiel M., La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, 1999, p.131

Chap 2 - 3, 2 : L'action directe sur la mobilité automobile : la concurrence des autres modes

Chap 2 - 3, 2 a) Des actions forcément locales :

Que visent toutes ces actions ? A réduire l'utilisation de l'automobile au regard de ses conséquences négatives :
- diminution de l'accessibilité à cause des bouchons et des difficultés de stationnement,
- perte pour la rue de sa multifonctionnalité au profit de l'espace circulatoire,
- dégradation de l'environnement sonore et atmosphérique,
- nombreux accidents,
- détérioration des conditions de mobilité des non automobilistes.[189]

Ce sont les villes qui ont en charge, de façon principale, la lutte contre "l'envahissement automobile". Ce sont elles qui maîtrisent l'action spatiale. L'Etat agit plutôt au niveau de la taxation du produit automobile et des normes de sécurité routière, ou encore, fait valoir son point de vue lors de l'établissement en commun des documents réglementaires tel que le SCOT ou le PLU. Mais face à des actions en butte aux intérêts locaux, « l'Etat entend réaffirmer son rôle régulateur »[190]. Cela est récent et s'effectue par voie législative : loi sur l'air et loi de Solidarité et Renouvellement urbains. Et l'action municipale est soumise à une obligation de moyens si ce n'est de résultats.

Faire baisser l'utilisation de l'automobile en ville, et plus spécifiquement dans le centre-ville - cible privilégiée de l'ensemble des élus - se traduit par des politiques certes locales mais utilisant le même levier : la réglementation du stationnement et de la vitesse.[191]

---

[189] Kaufmann V., « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », 2001 Plus…n°48, juin 1999, p. 31
[190] Menerault P. et Mongin N., « Les nouvelles donnes de la planification locale des transports en Angleterre et en France », Recherche Trnaports Sécurité n°69, oct-dec 2000, p.108
[191] Bonnel P., « Les politiques de déplacements urbains dans les villes européennes », Données urbaines n°2, 1998, p.127

Après avoir augmenté le nombre de places de stationnement, la politique prend une orientation de hausse tarifaire en centre-ville et de construction de parc-relais ou de dissuasion - les deux appellations existent - en périphérie.
Quant à la vitesse, ne devant pas excéder 50 km/h, les “zones 30” et autres aménagements de l’espace circulatoire - jusqu’à sa fermeture totale par les rues piétonnes - visent à la contraindre non plus seulement en faisant appel au sens moral mais en agissant directement sur les sens des conducteurs, en particulier la vue.

Chap 2 - 3, 2 b) Les politiques en faveur des autres modes

Au côté de ces mesures dissuasives, des actions visant à augmenter l’attractivité des autres modes sont menées.

Cela passe par la promotion de la multimodalité qui peut se comprendre comme une mise à profit de la compétition entre modes de déplacement : « l’usage conjoint ou alterné de la voiture et des transports collectifs, se développe sur des critères de mise en relation des performances des modes de transport suivant les espaces à atteindre et la régularité des motifs sous-jacents à ses pratiques spatiales. »[192] Des lieux d’intermodalité sont réalisés à cet effet : des gares offrant un parking au prix attractif, sécurisé, des connexions étudiées pour se rendre de l’arrêt de bus au quai du train, etc.
Un écart très important est noté entre la région parisienne et la province. La forme dominante de la multimodalité en province s’organise à partir d’un usage occasionnel des transports publics par une population, par ailleurs, motorisée et détentrice pour une large majorité du permis de conduire. En zone dense de la région parisienne, la multimodalité se définit par un usage très soutenu des transports publics pour le même profil de population utilisatrice qu’en province.[193] Le transport collectif, fils de la densité ne

[192] Massot M.H., « Les pratiques de multimodalité dans les grandes agglomérations », Données urbaines n°3, 2000, p. 69
[193] Idem, p. 73 et 75

s'impose pas partout où l'a pu l'automobile. L'acceptation de cette idée a fait avancer les desseins de multimodalité promise à un développement certain.

Cependant, Maffre et Madre rappellent que « dans la très grande majorité des cas (98%) les déplacements se font à l'aide d'un seul mode de transport »[194]. D'où l'idée que l'incitation au report modal pour certains déplacements doit se poursuivre en parallèle. La politique des Plans de Déplacements Urbains doublée récemment (2000) de la loi de Solidarité et Renouvellement urbains en témoignent.

Cette dernière, outre les compétences en matière de stationnement, est remarquable, dans la section consacrée aux déplacements, pour son incitation à l'association des autorités organisatrices du transport visant la recherche de solution de transports collectifs en périurbain.[195]

Le PDU, inscrit dans la loi sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982, fut relancé et réactualisé lors de la loi sur l'air de 1996. « L'utilisation plus rationnelle de la voiture et la bonne insertion des autres modes de transport sont remplacés par le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants (…) »[196] L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie, l'organisation du stationnement font aussi partie de ses attributions. Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la loi donnait 5 ans aux agglomérations concernées pour s'en doter. Après les villes nouvelles, on peut considérer que c'est là, la nouvelle politique étatique, seul organe apte à proposer une vision « cohérente et globale dans une vision prospective »[197] de la mobilité.

Nous manquons de recul pour conclure à l'efficacité des PDU. L'ambiguïté du contenu de chaque PDU est, dans cette phase d'élaboration qui s'achève, la plus soulignée. En place depuis peu, si, diplomatiquement ils proposent aux citoyens intermodalité (plusieurs modes sur un même trajet) et multimodalité (différents modes en fonction du motif), ils ont toutes les

---

[194] Madre J.C. et Maffre J., La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994, 1997, p. 5

[195] Direction des Transports Terrestres, « L'avenir de l'automobile face aux règles de déplacements urbains : vers une nouvelles approche des déplacements ? », ENA Mensuel n°310, avril 2001, p.21

[196] Menerault P. et Mongin N., « Les nouvelles donnes de la planification locale des transports en Angleterre et en France », Recherche Trnaports Sécurité n°69, oct-dec 2000, p.101

[197] Direction des Transports Terrestres, « L'avenir de l'automobile face aux règles de déplacements urbains : vers une nouvelle approche des déplacements ? », ENA Mensuel n°310, avril 2001, p.21

chances d'aboutir. Pour autant, afin "d'amorcer la pompe", des mesures incitatives doivent s'accompagner d'une part de dissuasion.

Ces politiques, infructueuses car elles n'ont pas atteint leurs buts ou parce qu'elles sont à peine opérationnelles, ont pointé une automobile destructrice d'une culture urbaine. L'existence d'une demande sociale pour un meilleur cadre de vie - c'est-à-dire avec moins de contraintes et de nuisances - et des politiques de déplacements, tout aussi déterminées, sont de bonnes incitations au report.

Chap 2 : Conclusion :

Attachés à des considérations historiques, s'appuyant sur des indicateurs statistiques peu étoffés, comprendre la mobilité quotidienne en périphérie est une entreprise ardue pour les aménageurs ; d'autant que cela se conjugue à l'imbrication des espaces et des consommations des individus. La montée en puissance de la société de consommation participe de cet état de fait. Elle érige en principe le droit au choix dans ce que l'on veut consommer mais aussi là où l'on veut consommer.

Les politiques d'Aménagement sont courageuses mais manquent certainement de constance[198]. Pour autant, imaginons sur le principe de centralité, que réseau et hiérarchisation des centres au sein d'une aire urbaine soient effectifs, que les aménageurs puissent s'appuyer sur un concept de mesure statistique tel que le ZAU, fiabilisé au fil des recensements[199] et même que la conjoncture économique soit favorable pour donner plus de moyens à l'Aménagement du territoire, une question reste entière : qu'est-ce que les politiques pourraient faire de plus si ce n'est peaufiner les options déjà retenues ?

« Si les pouvoirs publics construisent les routes, ce sont les automobilistes qui construisent leurs itinéraires et finalement leurs propres territoires. »[200] Nous sentons de façon sous-jacente dans les politiques que nous avons rappelées un désir d'amener des comportements vers une certaine norme "bonne pour tous". L'objectif est de faire intérioriser un comportement plus rationnel. Mais il y a une limite définie par le domaine de compétences qui ne peut être franchie. Et les pouvoirs publics n'auront jamais que le domaine public pour exercer leur action. Or, les usages sociaux sont multiples et changeants et la population pleine d'imagination.

---

[198] D. Noin parle d'objectifs nombreux et changeants p. 224, de moyens variés mais ayant des limites p.227 et d'actions très diverses p.228, L'espace français, 1994

[199] Le recensement de 1999 sera le premier où l'ensemble des résultats correspondra à la nomenclature ZAU. Il faudra en attendre quelques autres pour les comparaisons, à moins que l'INSEE ne change encore les définitions…

[200] Dupuy G., L'auto et la ville, 1995, p.61

Dans ces conditions, ramener les automobilistes dans le droit chemin au bénéfice de la société civile, n'est pas aisé. En fait, nous étions quelque peu caricaturaux en disant que la politique dans le domaine de l'Aménagement ne disposait pas d'autres leviers que ceux déjà édictés. Quelques études nous poussent à penser le contraire. Elles se penchent sur la façon dont les automobilistes construisent leurs itinéraires, en quelque sorte, sur l'automobilité par laquelle ils habitent une portion d'espace.

CHAPITRE 3 : L'AUTOMOBILITE, PREMIERS INDICES

Aujourd'hui, la société est confrontée à la périurbanisation qui se trouve être le mode d'urbanisation dans la majeure partie des pays développés. Dans toute l'histoire de l'urbanisation, la périurbanisation est une étape radicalement différente dans la forme du processus.
Aujourd'hui, parallèlement, la collectivité est confrontée au défi de la « société automobile ». Les thématiques récurrentes de la dépendance automobile, de la sauvegarde de l'environnement, thématiques fortement médiatisées opposent l'action politique et l'automobile. Les responsables, les victimes et les faits sont identifiés mais, pour autant, le mouvement ne s'inverse pas. Le retour à une ville compacte qui aurait intégré l'automobile et en userait modérément et raisonnablement, apparaît pour l'instant hors de portée.

Est-ce à dire que les conducteurs voient plus qu'un moyen de transport dans leur automobile ? Certains observateurs[201] le suggèrent et l'espace périurbain le montre. En effet, un ménage habitant la partie dense de l'agglomération qui décide de déménager dans la zone périurbaine manifeste la volonté d'un autre style de vie. Mais nous avons souligné que cela était peu envisageable sans posséder au moins un véhicule dans le ménage. Dès lors, un simple moyen technique ayant pour fonction de permettre de se rendre d'un point A en un point B plus vite que la marche à pied et par un autre moyen que la traction animale, bénéficie aujourd'hui d'une tout autre signification auprès de la population. Nous entendons ici la population dans sa totalité : n'est pas seulement touchée celle migrant vers le périurbain. Cet objet technique a été complètement idéalisé et investi pour

[201] Exemples : Ansay P., Le désir automobile, 1997 et Lewin, 1951 cité par Fichelet R., Les déplacements et leur régulation : de quelques variables stratégiques pour une compréhension des comportements automobiles en zone urbaine, 1977, p. 21

répondre à des contraintes sociales et / ou participer à l'élaboration de projets.

Dans un contexte favorable, décrit ci-après, des études apparaissent et éclairent différemment le rapport de forces. Elles avancent des caractéristiques, des régularités fondant les territoires des automobilistes (c.f. chap 2 : conclusion) que pourraient utiliser les politiques d'Aménagement. Pour notre part, elles nous permettent de progresser dans l'analyse de la mobilité automobile quotidienne en mettant en exergue un lien plus profond entre individu et automobile que les seuls attributs techniques du véhicule.

Chap 3 - 1 : **CONTEXTE D'APPARITION**

Nous avons parlé de contexte favorable. En effet, deux éléments, en particulier, pourraient contribuer à la diffusion et à créer un intérêt pour ce genre de résultat.

Chap 3- 1, 1 : La densité, un principe d'Aménagement contesté

Si le modèle culturel de référence, prônant la densité, reste fort, il y a toute une gamme de solutions avant d'arriver à l'autre extrême, la dilution complète de l'urbain. En conséquence, il faut penser et composer à la fois avec mobilité et densité. Il est à peu près acquis que la mobilité urbaine des individus soutient l'accès à l'emploi, à l'éducation, au logement, à la consommation, à la culture et aux loisirs. Il faut donc composer et non opposer cette exigence de mobilité avec celle de protection de l'environnement. « Et les solutions qui permettront de rendre compatible ces deux exigences ne sont certainement pas dans le rétroviseur, dans un

illusoire retour aux villes des courtes distances et à une vie sociale centrée sur un quartier mythique. »[202]

A ce titre, le bilan que dresse P. Drewe de la politique ABC aux Pays-Bas est éloquent.[203]

Rappelons que la politique ABC a pour but de dissuader l'usage de l'automobile et s'attaque en premier lieu à la réduction des déplacements domicile-travail effectués par ce mode. En plus des mesures de réglementation du stationnement, de péage urbain, l'Etat est intervenu dans la localisation des "générateurs de déplacements": la politique dite de l'"ABC". Il s'agit de placer la bonne entreprise au bon endroit. Le profil A, de type centre-ville, accueille les activités tertiaires à forte main d'oeuvre pouvant ainsi bénéficier de transports publics efficaces. Le profil B accueille les entreprises ayant moins d'employés et devant rester accessibles par automobile. Loin en périphérie, le profil C accueille les activités dépendant uniquement du transport routier.[204]

P. Drewe avance que les autorités du pays, après quelques années de pratique, se sont rendues compte qu'il n'y avait pas de relation simple entre densité et mobilité. Réaliser une ville compacte n'est pas une solution pour réduire la mobilité.

Si les Etats-Unis apparaissent comme l'archétype du modèle urbain opposé à celui de la ville européenne, l'image n'est pas aussi uniforme et cet état de fait, accepté[205]. G. Billard a étudié le cas d'une opération de "village urbain" au sein de Seattle[206]. Lutter contre l'usage individuel de l'automobile et, pour ce faire, densifier afin d'obtenir une mixité fonctionnelle des espaces urbains étaient les maîtres mots de l'opération. Par ailleurs, il s'agissait de convaincre une population qui rejette la densité, source de nuisances. Les habitants ont participé à la réflexion pour l'édification du village urbain. Mais, dans les faits, le modèle prônant une limite de la consommation

[202] Ascher F., « Enjeux sociétaux de la mobilité », Urbanisme Hors série n°12, avril 1999, p.13

[203] P.Drewe, Colloque L'aménagement face au défi automobile : réponses de chercheurs, Université Paris X - Nanterre, 14/12/2000

[204] Fouchier V., « Maîtriser l'étalement urbain : une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays-Bas, Hong-Kong), 2001 Plus… n°49, sept 1999, p.24

[205] Lévy J., « Territoires et réseaux » in Paquot M., Le monde des villes, 1996, p.386

[206] Billard B., Colloque L'aménagement face au défi automobile : réponses de chercheurs, Université Paris X - Nanterre, 14/12/2000,

d'espace associée à une multifonctionnalité ainsi qu'à une participation des habitants a échoué.

Actuellement, l'interprétation populaire semble montrer que réaliser une ville dense revient à réduire l'espace de vie des citadins qui, bien entendu, s'y opposent.

Dernière prise de position en date sur le sujet, G. Dupuy[207] met en garde contre toute idée de retour à de fortes densités comme le suggère P. Newman à partir de son (célèbre) graphique corrélant la motorisation et la densité urbaine. Très difficilement réalisable, dans l'avenir, les aménageurs devraient abandonner cette "philosophie" pour d'autres voies, plus fécondes.[208]

Chap 3- 1, 2 : Amélioration des moyens de connaissance de la mobilité

L'analyse des différentes formes de mobilité s'affine : « Il ne s'agit plus de juxtaposer différentes catégories de déplacements, élaborées sur un choix particulier de combinaisons de divers facteurs, mais de les replacer les unes par rapport aux autres dans la logique de comportements des acteurs. »[209]

Sur le plan des concepts, cela s'est traduit, tout au long des deux décennies qui viennent de s'écouler, par une nécessité de repenser les critères de temps et d'espace. Si l'on veut observer la logique des mobilités, il faut alors fixer une période d'observation suffisamment longue. De façon optimale, l'observation devrait se poursuivre tout au long de la vie.[210] C'est à partir de là que l'on peut reconstituer les motivations. Spatialement, l'approche selon l'espace de vie est privilégiée (c.f. chap 2 - 2,1). C'est en respectant cette condition temporelle et cette condition de délimitation du terrain d'étude que l'on peut rendre compte de cet espace polymorphe de la

[207] Dupuy G., « "Cities and automobile dependence" revisité : les contrariétés de la densité », Revue d'Economie Régionale et Urbaine n°1, 2002, p.143
[208] Idem, p.153
[209] Lelièvre E., « Collecter des données de mobilité : des histoires migratoires aux biographies d'entourage », Espace, Populations, Sociétés n°1999-2, 1999, p.197
[210] Idem, p. 196

mobilité constituée en types liés entre eux, et en cerner les motivations. Dans ce nouveau contexte, parler de “trajectoire”, sans préjuger du degré de maîtrise que les personnes exercent sur leur propre mobilité, semble approprié. « C’est, plus largement, faire l’hypothèse que les mobilités ont néanmoins un sens. Autrement dit, qu’on peut non seulement les décrire, mais en rendre raison, à condition toutefois de situer l’explication au carrefour de logiques d’acteurs et de déterminants structurels. »[211]

Sur le plan des moyens, compte tenu de la richesse des informations à prendre en compte, nous considérons que la recherche se situe encore dans une phase exploratoire. Elle ambitionne une intrusion qualitative dans les statistiques mais n’a pas de solutions normatives à proposer : « D’un côté, la perspective macrosociologique s’attache à mettre en évidence des régularités validables à l’échelle de toute une société, ou du moins d’une sous-population importante. (…) La perspective biographique conduit donc à relativiser les découpages institués par d’autres traditions de recherche, et nécessités par d’autres registres de description et d’explication des faits de mobilité. (…) Le raisonnement biographique tend aujourd’hui à inspirer aussi des enquêtes statistiques lourdes, quitte à les croiser avec des approches plus « qualitatives ».[212]

Pour nous qui nous intéressons à la mobilité automobile régulière et locale dans l’espace périurbain, de nombreuses informations ne nous intéressent pas directement. Cependant, il nous semble que l’Aménagement peut lui aussi tirer profit de cette amélioration de la connaissance de la mobilité individuelle. L’hypothèse de la multiplicité des facteurs tout comme celle de la signification de la mobilité livreront des résultats sur lesquels les aménageurs ne pourront faire l’impasse.

L’amélioration des moyens de connaissance de la mobilité ainsi que la prise de conscience de l’efficacité limitée de la densité tissent un contexte favorable à l’apparition de l’automobilité. Sans en faire leur thèse, un certain

[211] Grafmeyer Y., Sociologie urbaine, 1994, p.67-68
[212] Idem, 1994, p. 71 à 73

nombre d'études récentes abordent la mobilité automobile quotidienne en mentionnant une logique interne.

Chap 3 - 2 : **PRÉSENTATION DES ETUDES PIONNIERES**

Les études, présentées ci-après, ont en commun la description puis l'analyse, sous différents angles (compte tenu des domaines d'origine et des préoccupations du moment), de la construction des itinéraires, et par voie de conséquence, des espaces où la mobilité conduit.

Nous parlons d'études pionnières car se sont les premières, à notre connaissance, qui s'intéressent de cette façon à la mobilité quotidienne dans l'espace périurbain (pour J. Yerpez et D. Pinson et S. Thomann) ou dans plusieurs secteurs de l'aire urbaine (pour M. Boulahbal et Fuhrer U. et Kaiser F.G.). Ces études abandonnent le facteur de la mobilité résidentielle comme explication principale des espaces où la mobilité quotidienne conduit, pour se focaliser sur la description d'un mode de vie dont la mobilité est une composante. En dernier lieu, cet axe de recherche nous semble constructif et demande à être approfondi.

Dans cette partie intitulée "présentation", nous exposerons le cadre général de la recherche et les résultats obtenus par chacune des études. Nous avons été amenés à regrouper dans le même paragraphe certaines d'entre elles. Nous expliquons ces regroupements au moment de les traiter, mais nous soulignons que nous avons construit cette section pour que, d'emblée, ressortent les principaux traits connus des espaces de la mobilité régulière et locale.

Chap 3- 2, 1 : M. Boulahbal, « Les territoires individuels de la mobilité »[213]

Chap 3- 2, 1 a) Présentation de l'étude

Le territoire individuel de la mobilité[214] tire son origine du constat selon lequel on peut connaître l'espace fréquenté au quotidien en associant aux individus les lieux qu'ils fréquentent. Si, par ailleurs, cette étude de l'ensemble des lieux fréquentés par un individu se base sur des données à long terme, on obtient le territoire individuel de la mobilité. « L'ensemble des lieux fréquentés dans le temps long par un individu, représente donc bien un territoire individuel. »[215] C'est le « territoire effectivement pratiqué » qui est ici l'objet de toutes les attentions.[216]

Le but de M. Boulahbal est « de rendre compte de la notion de territoire pratiqué à l'échelle individuelle », ce qui est impossible avec des représentations qui « agglomèrent l'ensemble des déplacements d'une population en flux ».[217] Ainsi, elle construit un outil statistique qui lui permet de spatialiser pour des résidants d'une même zone les lieux fréquentés dans la vie quotidienne. Cet outil statistique se base sur les données des enquêtes transports. L'auteur précise que son intérêt est plus de positionner les lieux fréquentés en fonction de l'environnement spatial de l'individu[218] que de l'expliquer. La tâche est déjà immense.

L'enquête nationale transports et communications 1993-1994 constitue la principale base de données « pour les avantages qu'elle présente du point de

---

[213] Boulahbal M., « Les territoires individuels de la mobilité. Proposition d'une méthode de représentation et premiers résultats », Recherche Transports Sécurité n°57, oct-déc 1997

[214] Cette recherche s'est déroulée dans le cadre d'une thèse menée sous la direction de J.P. Orfeuil au sein de l'INRETS. « Le concept de territoire de mobilité : définition et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles » a fait l'objet d'une soutenance en juin 2000 et donné lieu à quelques publications.

[215] Boulahbal M., « Les territoires individuels de la mobilité. Proposition d'une méthode de représentation et premiers résultats », Recherche Transports Sécurité n°57, oct-déc 1997, p. 37

[216] Nous sommes ici dans un exercice proche du résumé. Nous ne formulons donc pas de critiques à la pensée développée. La définition de "temps long" en appellerait un certain nombre, tout comme d'autres aspects dans les études que nous allons présentées à la suite de celle-ci.

[217] Boulahbal M., « Les territoires individuels de la mobilité. Proposition d'une méthode de représentation et premiers résultats », Recherche Transports Sécurité n°57, oct-déc 1997, p. 36

[218] « En effet, l'individu spatialise son programme d'activités en fonction de l'espace qui l'environne, support des opportunités d'activités », Idem, p. 37

vue de la diversité des contextes spatiaux décrits »[219]. Elle apporte des résultats géographiques intéressants en ce qui concerne l'évolution des territoires individuels de la mobilité et met en évidence le rôle direct du degré d'urbanisation de l'environnement spatial dans la taille des territoires individuels de la mobilité, quelle que soit la localisation résidentielle de l'individu dans l'aire urbaine. Les résultats sont complétés sur le plan sociologique pour l'Ile-de-France.

Mais l'Enquête Globale Transport 1993-1994 ne recueille que la mobilité effectuée la veille du jour où se déroule cette dernière. Elle constitue en cela une difficulté pour restituer la mobilité d'un individu sur le temps long. Ce dernier est alors recomposé « en agrégeant les comportements d'un groupe d'individus suffisamment grand et homogène [pour] reconstituer l'extension dans le temps du comportement dans le temps d'un individu moyen représentatif de cette population »[220].

Chap 3- 2, 1 b) Les résultats

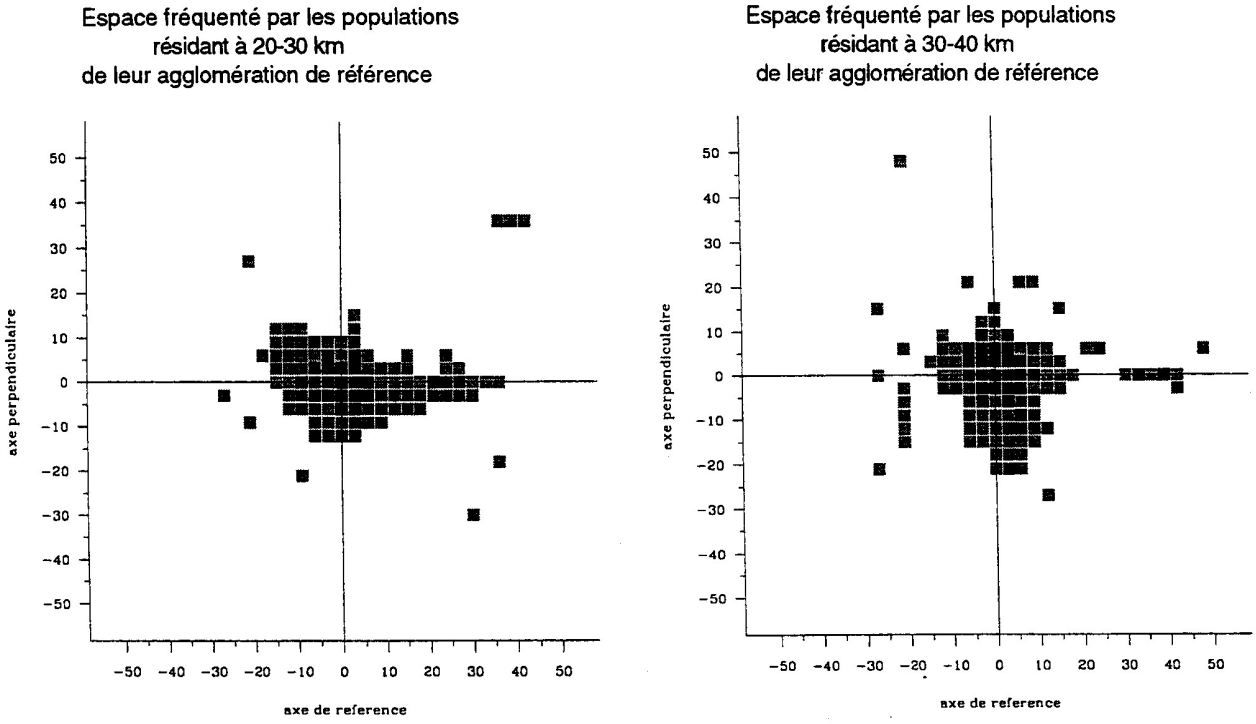
Une méthodologie, assez lourde et complexe, a été proposée. Les obstacles à franchir étaient nombreux : enquête mesurant la mobilité sur un jour disponible pour parler du temps long, modéliser l'environnement spatial des individus, échelle d'observation, faire appel à un repère relatif selon la position résidentielle de l'individu dans l'aire urbaine, etc.

Le résultat géométrique (fig.6) donne à voir, pour une population identifiée par sa localisation résidentielle dans l'aire urbaine, un nuage de points fréquentés parmi lesquels les comportements exceptionnels ont été retirés. Sa lecture s'effectue dans un repère géographique relatif. C'est-à-dire qu'il « a pour origine le point figurant la commune de résidence. Son axe des abscisses passe par le point représentant le centre de l'agglomération de

[219] Boulahbal M., « Les terrioires individuels de la mobilité. Proposition d'une méthode de représentation et premiers résultats », Recherche Transports Sécurité n°57, oct-déc 1997, p.40

[220] Idem, p.38

Figure 6 : Les territoires individuels de la mobilité



Source : Boulahbal, 1997

Nota : M. Boulahbal produit de nombreuses planches telles que celles présentées ici. Nous avons choisi celles-ci pour l'expressivité de l'effet de seuil qu'elles illustrent.

Nous rappelons que la commune de résidence est à l'intersection des droites. L'axe des abscisses est dénommé « axe de référence » car il permet également de situer l'agglomération, sur la droite parallèle à l'axe de référence, à hauteur des valeurs + 20 et + 30 pour les populations résidant entre 20 et 30 km et entre + 30 et + 40 dans l'autre cas.

L'influence de l'agglomération impose une forme au premier schéma alors que l'aspect concentrique du second traduit une organisation des déplacements autour du lieu de résidence.

référence (axe de référence). L'axe des ordonnées est perpendiculaire à l'axe des abscisses, dans le sens trigonométrique. »[221]

Il ne faut pas s'attendre, en lisant les résultats de M. Boulahbal, à une typologie individuelle des territoires de la mobilité. L'entrée reste macroscopique et les territoires individuels de la mobilité sont le fruit de l'environnement spatial des individus.

Dans un premier temps, elle s'intéresse à la polarisation des centres : elle confirme que la taille démographique du pôle urbain influe sur la portée de son attraction réelle. C'est-à-dire que dans un environnement faiblement urbanisé, un pôle urbain de 100 000 hab n'attire pas de commune périurbaine au delà de 7 km ; entre 100 et 400 000 hab, cela va jusqu'à 13,7 km ; entre 400 000 et 2 millions cela va jusqu'à 20 km. Dans le cas parisien, aucune commune n'est isolée. Par ailleurs, elle édicte deux principes. Premièrement, plus le pôle urbain est grand, plus la cohésion interne (liens intracommunaux entre lieu de résidence et lieux fréquentés) de l'aire urbaine qu'il polarise est forte. L'augmentation des échanges intercommunaux internes à l'aire urbaine et l'augmentation de leurs portées en sont les causes. Deuxièmement, plus le pôle urbain est grand, plus la cohésion de rocade (périphérie - périphérie) est importante au détriment de la cohésion radiale centripète (périphérie - centre).[222]

Dans un deuxième temps, elle relativise l'importance de certaines pratiques. Sur la question des flux périphériques, elle conclue à un impact significatif seulement pour les grandes aires urbaines. Ailleurs, ces interactions périphériques restent limitées (en volume) et n'influent pas sur la portée des lieux fréquentés. Cette différence de pratiques résulte d'une « structuration du milieu périphérique que l'on ne retrouve que faiblement dans les aires urbaines de taille moyenne (pôle de 100 à 400000 hab) et qui n'existe pas dans les petites aires urbaines (< 100 000 hab). »

---

[221] Boulahbal M., « Les territoires individuels de la mobilité. Proposition d'une méthode de représentation et premiers résultats », Recherche Transports Sécurité n°57, oct-déc 1997, p.41

[222] Idem, p.79

Sur la question de la fréquentation du centre, si la motorisation a eu un impact négatif, le phénomène entre 1981/82 et 1993/94 n'est pas général. Il est acquis que les résidants du centre fréquentent moins le centre. Les résidants de la lointaine périphérie parisienne et ceux des aires urbaines moyennes fréquentent moins le milieu de proximité du domicile au profit non seulement du centre mais aussi au profit de la périphérie ou du milieu extérieur à l'aire urbaine.[223]

Dans un troisième temps, elle s'intéresse aux différences sociales qui pèsent sur les territoires individuels de la mobilité. Les pratiques de mobilité et la distribution spatiale des activités secondaires sont influencées par le type géographique de liaison domicile - travail. Cela influence la fréquentation des environs immédiats du lieu de travail et tient compte d'une tendance plus ou moins prononcée de distribution des lieux fréquentés tout le long de cette liaison. Cela est d'autant plus important que le travail se situe dans une zone d'opportunités d'activités et que les contraintes de déplacement sont fortes ce qui empêche tout essaimage. Ainsi, quand le lieu de travail est en périphérie, les déplacements vers les environs sont faibles par manque d'opportunités. La structuration, par cette liaison, des activités est la plus faible quand on se trouve dans un flux de type rocade. En dernier lieu, elle insiste sur le fait que l'accessibilité automobile est un facteur influant sur la formation des territoires individuels de mobilité : quelle que soit la localisation résidentielle et la CSP considérée, un individu qui dispose d'un véhicule et un autre qui n'en a pas, ne fréquentent pas les mêmes lieux. Cela peut être dû à une faiblesse de l'équipement chez les cadres et les professions intermédiaires et à un faible taux de possession du permis de conduire associé à un faible nombre de véhicules dans les foyers d'employés ou ouvriers. Dans ce dernier cas, « il s'agit de situation durable de faible

[223] Boulahbal M., Le concept de territoire de mobilité : définition et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles, 2000, p.171

accessibilité et ce ne sont pas des situations temporaires choisies. »[224]

La thèse de M. Boulahbal est d'un grand intérêt pour le tableau qu'elle dresse des « territoires individuels de la mobilité ». Le traitement statistique pratiqué dans cette étude est un paramètre intéressant pour jauger les autres études, présentées ci-après, aux apports plus qualitatifs.
Nous retiendrons la diversité de ces territoires, le pâle reflet qu'en donne le ZAU. 59% des déplacements (c.f. tab.4) pour le travail sont effectués au moyen de l'automobile. Lorsque M. Boulahbal affirme que la liaison domicile-travail influence la forme des territoires individuels de la mobilité, on est tenté de vouloir comprendre dans quelle mesure l'automobile participe.

Chap 3 - 2, 2 : J. Yerpez et par E. Affandi : généalogie de la mobilité

E. Affandi et J. Yerpez ont travaillé de concert au sein de l'INRETS à partir du cas du village de Lançon-de-Provence. Le travail de E. Affandi apporte un éclairage sur un point spécifique repris dans la thèse de J. Yerpez.
En conséquence, en ce qui concerne le travail de J. Yerpez, nous ne nous intéresserons qu'au thème qu'ont en commun les deux publications. C'est-à-dire cette réflexion sur une épaisseur historique de la mobilité à travers une chronologie et une expérience dont font état les habitants de Lançon-de-Provence.

Chap 3- 2, 2 a) Présentation de l'étude

La thèse de J. Yerpez[225] avait pour but de mettre en évidence « les mécanismes d'aménagement, les stratégies développées, à travers l'observation de l'évolution de l'espace social, de l'aménagement urbain et

[224] Boulahbal M., Le concept de territoire de mobilité : définition et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles, 2000, p.325
[225] Yerpez J., Structuration de l'espace social, aménagement urbain et sécurité routière au miroir de la localité, essai sur les territoires circulatoires dans une commune provençale, menée sous la direction de J.L. Bonniol et soutenue en juin 1994

viaire »[226]. Les recherches portent, plus traditionnellement, sur les aspects normatif et institutionnel des aménagements et ont « tendance à ignorer la population. »[227] Or, les enquêtes auprès des représentants de la population (hommes politiques, responsables d'associations, personnalités locales) ainsi que l'enquête cordon qui a été menée, lui ont permis de dégager des jeux sociaux, des interactions entre les individus et les différentes sensibilités de groupes.

Les travaux de J. Yerpez explorent toute la filière. Ce dernier repère les intervenants de l'aménagement de sécurité, étudie la nature des espaces et des confrontations potentielles, entre utilisateurs du réseau, entre population et gestionnaire du réseau, entre les différents décideurs. E. Affandi focalise ses recherches sur la connaissance des utilisateurs du réseau, la population.

Chap 3- 2, 2 b) Les résultats

Nous avons parlé de généalogie de la mobilité pour souligner l'hypothèse de ces travaux selon laquelle les individus construisent, sur le long terme, leur mobilité à partir de dispositions sociales, économiques, culturelles personnelles mais aussi à partir de leur pratique du réseau.

En ce qui concerne les populations des diasporas et celles issues d'autres migrations inter et intracontinentales, ces biographies sont prises en considération pour comprendre la mobilité des individus[228]. A Lançon-de-Provence, elle semble aussi présente.

Etudier les processus d'aménagement de sécurité à travers l'analyse de la société locale révèle une dimension inattendue de la mobilité chez la population : la pratique du réseau routier est elle-même un jeu social en liaison avec une histoire personnelle, et donc, à prendre en compte dans la compréhension globale de la mobilité. « L'étude de la mobilité à travers les entretiens montre la complexité de l'utilisation du réseau. Au-delà des

[226] Yerpez J., « Une approche de la mobilité et de l'insécurité routière dans le cadre d'une analyse micro-locale. Aspects méthodologiques », Recherche Transports Sécurité n°51, avr-juin 1996, p. 61

[227] Idem, p. 61

[228] Tarrius A., « Territoires circulatoires et espaces urbains. Différenciation des groupes migrants », Les annales de la recherche urbaine, n° 59-60, 1993, p. 50-59

phénomènes importants et connus : heure de pointe en semaine, diminution des transports en commun scolaires le mercredi, et professionnels le week-end… l'étude de la mobilité étayée par l'analyse de la population révèle la multiplicité de l'utilisation du réseau routier et des interactions sociales. Cet ensemble de déplacements se déroule dans un contexte d'évolution urbaine et de densification de l'habitat qui complexifie les échanges. La demande, et donc, le besoin d'aménagement sont alors de plus en plus difficiles à appréhender pour l'aménageur dans le contexte social et urbanistique de l'espace. »[229]

Les travaux de E. Affandi contribuent à cette conclusion en s'attelant à une « mise en histoire de l'espace local »[230] (fig.7). L'histoire de la construction de l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille et les répercussions de ces grands chantiers à Lançon-de-Provence (passage d'un canal EDF, constructions d'infrastructures et développement du bassin d'habitat suite au plan d'aménagement de « Fos-sur-mer »), n'est plus à faire. C'est l'histoire de la population que ces chantiers ont drainée ainsi que la façon dont elle s'est installée et a occupé l'espace, pour, en définitive, en constituer un élément incontournable au côté de la population d'origine du village, qui est à écrire.

« Pour une part, c'est bien plutôt l'origine, l'histoire et les projets de ces groupes qui rendent compte de la manière dont ils s'installent dans les lieux et dont ils entreprennent d'occuper et de pratiquer l'espace. Pour une autre part, et particulièrement concernant les pratiques de proximité, ce sont les rapports avec les autres groupes - désignation de l'autre, marquage des distances sociales et des appartenances - qui définissent usages communs, co-occupations ou évitements. » Les formes que revêtent ces aires de circulation ne sont ni le fruit du hasard ni seulement la résultante de choix

[229] Yerpez J., Le risque routier dans la ville, 1998, p.136

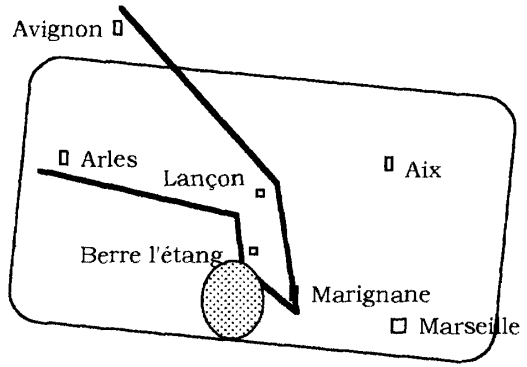
[230] Affandi E., « Mobilités des habitants d'un village périurbain marseillais. Le poids de l'histoire », Les annales de la recherche urbaine, n°59-60, 1993, p. 101

Figure 7 : Les aires de circulation des quatre groupes de population repérés à Lançon-de-Provence

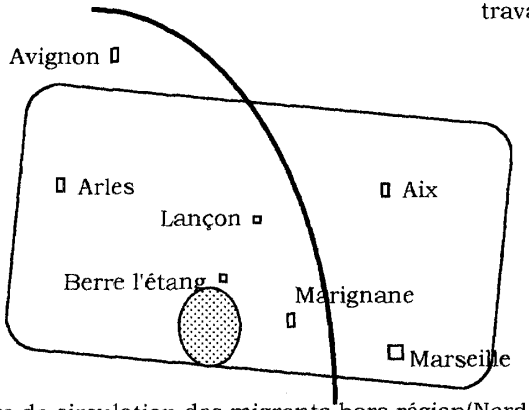
Légende :

—— Limite département 13

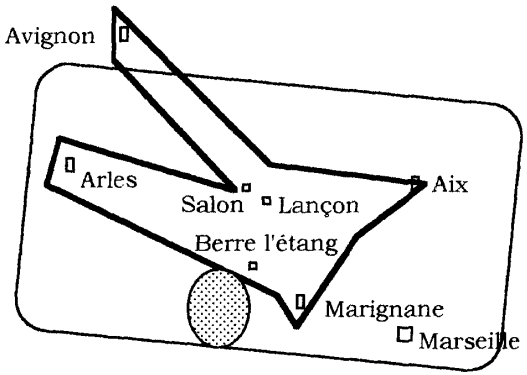
▬▬ Limite aire de circulation automobile selon les motifs travail, sociabilité, loisirs, achats



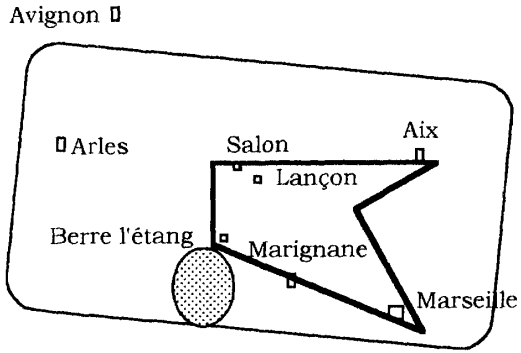
Aire de circulation des anciens (vieux Lançonnais)



Aire de circulation des migrants hors région(Nord-est de la France et Afrique du Nord) arrivés lors du développement de la zone Fos-Berre



Aire des accédants locaux (venant de Salon et communes voisines)



Aire de circulations des périurbains (venant des villes de la région) dans les années 1980

Source : d'après Affandi, 1993

économiques. Pour réaliser ses cartes, l'auteur a tenu compte de l'histoire des groupes qui participe aussi au « choix des lieux, des trajets, des itinéraires, voire des horaires investis par les va-et-vient de la vie quotidienne, hebdomadaire ou plus saisonnière »[231] Afin de démontrer l'importance de ce facteur historique, E. Affandi insiste sur le fait que ces cartes illustrent l'histoire et les projets de ces groupes.
Au quotidien, cela se vit par des pratiques d'achats qui privilégient le centre de la commune voisine, des rythmes de déplacement propres à certains quartiers, l'évitement de certaines routes, etc.

Si nous avions nous-mêmes omis de penser la mobilité locale dans une perspective historique cette étude nous a démontré que c'est un facteur à ne pas négliger. En effet, lors de l'installation dans un nouveau cadre de vie, ces groupes nous montrent qu'ils se raccrochent à ce qu'ils connaissent déjà. Pour se créer de nouvelles habitudes, ils commencent par évaluer ce qu'ils peuvent ou pas garder des anciennes.
Cela vaut aussi pour la façon dont ils pratiquent les nouvelles routes bordant leur nouveau domicile et la façon dont, à plus long terme, leur mobilité régulière et locale prend corps.

Chap 3- 2, 3 : U. Fuhrer, F. Kaiser et D. Pinson, S. Thomann : Les territoires de l'habiter

Nous avons décidé de présenter ensemble ces deux études car elles portent sur le même thème : les espaces habités.
Nous avons déjà évoqué la notion d'espace de vie mais Courgeau, dans sa définition, et Lelièvre, dans les commentaires, montrent qu'elle est utilisée pour les études des grands phénomènes migratoires et leurs conséquences sur les mobilités quotidiennes[232]. Elle est alors souvent assortie d'une géographie (parfois cartographiée) pour recenser les mouvements.

[231] Affandi E., « Mobilités des habitants d'un village périurbain marseillais. Le poids de l'histoire », Les annales de la recherche urbaine, n°59-60, 1993, p. 102 et 103
[232] Définition de D. Courgeau citée par E. Lelièvre, « Collecter des données de mobilité : des histoires migratoires aux biographies d'entourage », Espace Populations Sociétés n°2, 1999, p.198

A une autre échelle des phénomènes migratoires - infra-nationale - les deux études présentées analysent la géographie de l'espace de vie. Mais nous parlerons ici plus facilement des espaces habités car les observations indiquent les lieux où mènent la mobilité quotidienne. Les analyses restent dans ce cadre, sans véritablement prendre en compte l'interaction entre les différents niveaux de mobilité.

Par ailleurs, une présentation groupée dégage la complémentarité de ces deux études sur ce thème. D'une part, U. Fuhrer et F. Kaiser nous offrent une vision pour un motif particulier d'après une entrée psychologique (la mobilité des loisirs). Cela a le mérite de démonter le mécanisme du point de vue de l'individu, donc de légitimer son rôle et, par là même, de nous aider à le placer au centre du repère géographique relatif, pour reprendre une image citée plus haut. D'autre part, D. Pinson et S. Thomann nous présentent une vision sociologique et, surtout, géographique - et cartographiée - de l'ensemble des motifs. En bref, nous disposons là d'une image des territoires de l'habiter.

Précisons que, dans un souci de clarté, nous présenterons une étude après l'autre en consacrant un paragraphe à la présentation et un autre aux résultats. Par ailleurs, l'aspect complémentaire de ces deux études vient du fait que, cadrés par les résultats de Fuhrer U. et Kaiser F.G., les résultats de Pinson D. et Thomann S. n'en sont que plus parlants.

Chap 3- 2, 3 a) U. Fuhrer et F. Kaiser nous invitent à envisager l'habiter à une nouvelle échelle.

La réflexion sur l'habitat multi-local trouve ses origines dans le bilan des pratiques de zoning. Une « spécialisation spatiale »[233] accrue a engendré

[233] Fuhrer U. et Kaiser F.G., L'habiter multi-local. Aspects psychologiques de la mobilité des loisirs, 1997, p.58

une multiplication des lieux à fréquenter pour diverses activités humaines. Par définition, l'habitat multi-local résulte d'une dissociation des lieux de vie qui se traduit par des navettes à des distances plus ou moins grandes. Si des lieux, souvent éloignés des centres-ville, ont gagné en identification, les lieux antérieurs, le logement et les espaces entre les bâtiments d'habitation, ont été dépouillés.

« Selon la thèse de cet ouvrage, les individus recherchent de ce fait, de plus en plus souvent des solutions alternatives à leur logement parce que leur "chez soi" ne leur offre plus ce dont ils ont besoin. La mobilité des loisirs que l'on peut considérer comme une forme d'habitat multi-local, reflète en réalité un malaise de l'habiter. »[234]

L'enquête empirique qui suit n'a donc de cesse de mettre en évidence les motivations de la mobilité des loisirs : soif d'expérience et / ou fuite de l'environnement résidentiel ? [235]

Pour un concept novateur, l'aborder par la mobilité des loisirs peut être jugé comme un acte de courage de la part des auteurs. L'efficacité de la démonstration - qui se base sur la psychologie - s'est avérée probante. En effet, très peu d'informations quantifiées sont disponibles. Il s'agissait de se démarquer des recherches qui tendent à s'appuyer sur le modèle de *l'homo oeconomicus*, « l'individu [fonctionnant] comme un "optimisateur" d'utilité » dans le choix des déplacements. « Il va sans dire que le modèle de *l'homo oeconomicus*, particulièrement dans son application au problème de la mobilité des loisirs, est pour le moins réducteur. C'est pourquoi il nous faut revenir à la psychologie de l'habitat afin de tenter d'établir un lien entre cette discipline et la recherche sur la mobilité. »[236]

---

[234] Fuhrer U. et Kaiser F.G., L'habiter multi-local. Aspects psychologiques de la mobilité des loisirs, 1997, p.11

[235] Signalons que cette recherche a été menée en Suisse sur un échantillon de 543 adultes dans deux quartiers situés à des distances différentes du centre-ville de Berne (un proche et un éloigné) afin de mesurer la part des nuisances et des avantages de la localisation résidentielle. Un questionnaire sur l'habitat et la mobilité a été distribué, 2650 au total sur les deux quartiers et 543 ont été renvoyés. Parmi ces 543 personnes, après une autre phase de sélection, certains ont été retenus pour tenir un journal permettant de quantifier leur mobilité (24)
Idem p. 62

[236] Ibid, p. 57

Les résultats, dans leurs détails, s'adressent certainement plus à des psychologues qu'à des géographes. Il est beaucoup question d'économie émotionnelle (attachement au logement et significations émotionnelles du véhicule utilisé) et de régulation émotionnelle par un jeu entre la part de l'attachement au logement et la mobilité qui en découle.
Il n'en reste pas moins que les auteurs se sont attelés à la compréhension psychologique de la géographie individuelle des lieux de loisirs. Une phase de leur analyse restitue donc la description de cette géographie et ses motivations. Ainsi, ils notent que les déplacements, durant le temps libre, révèlent une image de l'habitation « éclatée entre plusieurs lieux significatifs »[237] dispersés dans et hors de la ville. « On parle d'habitation multilocale. Sortant de son logement, l'individu cherche et trouve ailleurs des activités de loisirs (sport, plein air, divertissement), des possibilités d'achats, des relations sociales. C'est grâce à ces ailleurs qu'il (re)trouve son identité et (re)crée son territoire. »[238]

Si nous sommes donc face à un « macro-espace d'habitation »[239], qu'en est-il de la place de la résidence en tant que telle, en terme géographique plus que psychologique ?

Chap 3- 2, 3 b) D. Pinson et S. Thomann ont intégré cette nouvelle échelle et précise la place de la résidence

La multilocalité de l'habitat périurbain n'est pas à démontrer ici. Il s'agit plutôt de démonter le mécanisme des pérégrinations dont la maison, symbole de la localisation périurbaine, « est présentée comme élément générateur d'un mode de vie »[240]. U. Fuhrer et F. Kaiser s'alarment de la perte de multifonctionnalité du logement et de l'environnement résidentiel contigu. Pour autant, ce n'est pas devenu un lieu comme un autre car il demeure un référentiel important. La maison garderait une primauté sur tous les autres lieux fréquentés. C'est-à-dire que la maison, ce qui se passe

[237] Dupuy G., L'auto et la ville, 1995, p. 104
[238] Idem, p. 104
[239] Fuhrer U. et Kaiser F.G., L'habiter multi-local. Aspects psychologiques de la mobilité des loisirs, 1997, p.111
[240] Pinson D. et Thomann S., Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation, 2000, fiche résumé

à l'intérieur, interviendrait directement dans la logique des choix de fréquentation des autres lieux.

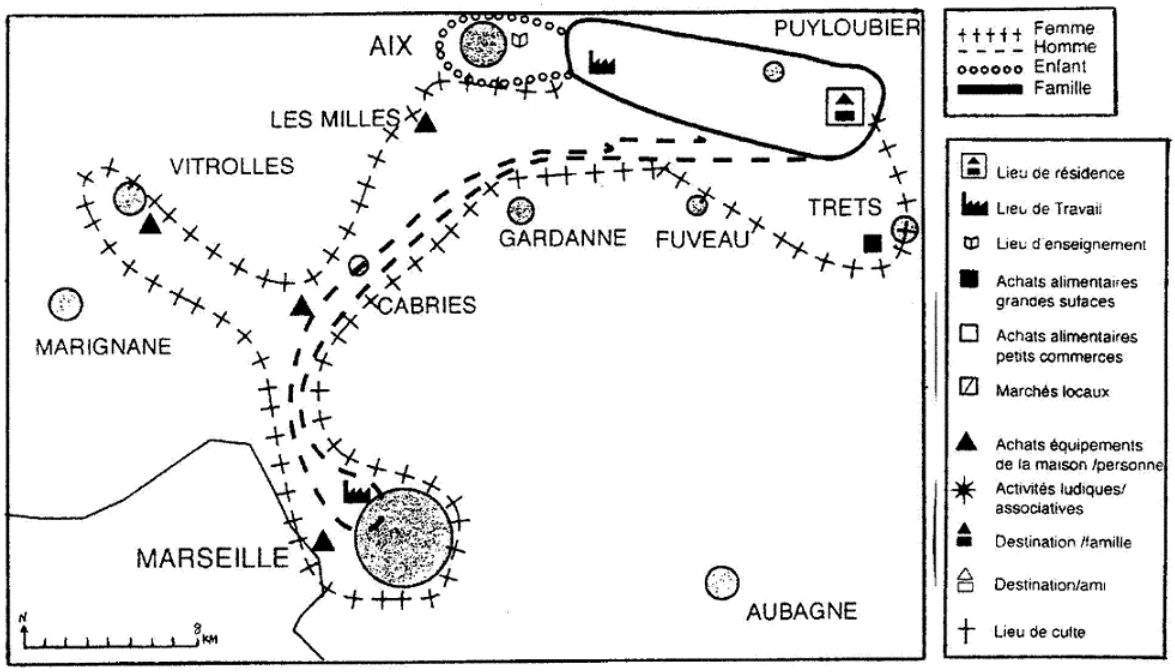
Durant l'enquête, menée par D. Pinson et S. Thomann, une trentaine de familles a répondu à un entretien semi-directif. Tous les membres de la famille ont été interrogés (parents et enfants adolescents). Les communes retenues, au nombre de quatre, se situent dans l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille et de Nice. Le but était de mettre en évidence « le lien entre les destinations et les pérégrinations hors maison et les productions et consommations domestiques familiales et individuelles. » Non sans difficultés, cette comparaison a été augmentée d'une cartographie (fig.8) qui ne fait pas référence aux cartes mentales des interviewés mais aux lieux effectivement fréquentés, identifiés par le motif, la régularité, l'acteur du déplacement.[241] On obtient là un réseau maillé dont la hiérarchie est à décrypter suivant les impératifs domestiques. Ce bilan établi, les auteurs se sont attachés à montrer la contribution de cet élément à l'élaboration de la métropolisation autour de Aix et de Marseille. Les auteurs soulignent la méconnaissance dans laquelle la population oeuvre à cette métropolisation. En effet, les habitants cachent, physiquement, les réseaux les reliant à la vi(ll)e : « les constellations de territoires familiaux contribuent à produire, à travers leurs pôles de destination et leurs mouvements de pérégrination, la « nébuleuse » du territoire métropolitain »[242].

Dans un premier temps, les résultats portent sur l'identification du « système de lieux » élaboré. Ce système de lieux, il en est, tout d'abord, fait hypothèse. La maison en serait le pôle central. Les auteurs parlent de système car les lieux entretiennent entre eux une complémentarité sur des « attentes paysagères, mémorielles, environnementales, classantes et distinguantes »[243]. Au vu de l'analyse des comportements des « colons » périurbains, l'hypothèse est vérifiée. Liberté, volonté, conscience animent ces

[241] Pinson D. et Thomann S., Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation, 2000, p.23
[242] Idem, fiche résumé
[243] Ibid, p. 17

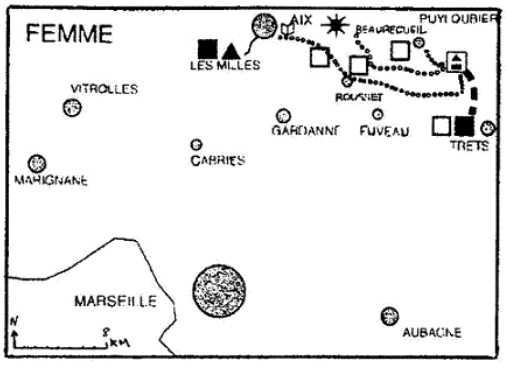
Figure 8 : Mobilités et territoires des membres d'une famille dans le périurbain marseillais

Les territoires des membres de la famille

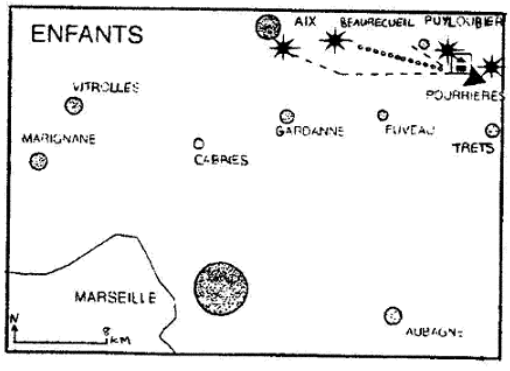


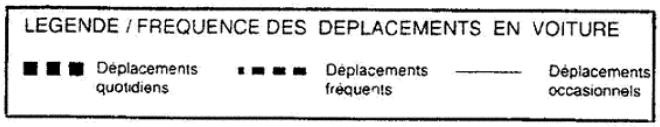
Territoires deduits des lieux et déplacements "contraints" et "choisis"

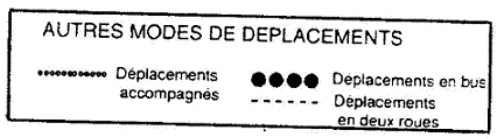
Exemple de lieux et déplacements "contraints"



Exemple de lieux et déplacements "choisis"







Source : Pinson et Thomann, 2000

territoires familiaux. « La maison, comme objectif atteint par cet accédant du péri-urbain est un pôle identificateur positif important : elle est le coeur d'un système de lieux généralement très éclatés, dont l'autre pôle déterminant (et dont tout le reste dépend), est le lieu de travail de l'un des conjoints, en général l'homme. La commune occupe cependant une place importante dans les pratiques éducatives, quotidiennes et de loisirs des enfants et des parents (…) largement concurrencée par des attractions qui viennent du pôle urbain, tout particulièrement pour les enfants périurbains [de l'enquête]. »[244]
Ce qui fait un peu ombrage à la démonstration repose sur le fait que très rapidement dans la rédaction du rapport, les mobilités sont qualifiées de « péri-domestiques »[245]. Dès lors, la question se pose : "la maison, pivot du système de lieux : conviction des auteurs ou réalités des terrains ?" La description de l'organisation familiale des déplacements nous rassure sur ce point : « La vie domestique, placée sous le sceau de la mobilité, doit être organisée pour pouvoir bien fonctionner. Par cette organisation, les familles démontrent un apprentissage de l'espace, qui devient territoire car les lieux, les trajets sont reconnus et identifiés : choix des lieux, temps de parcours, meilleurs créneaux horaires. »[246]

A la lumière de l'ensemble de ces études, nous discernons une géographie individuelle de la mobilité. Des espaces sont cernés, des motivations se dégagent, des organisations expriment ces "montages spatiaux".
Un des thèmes que nous n'avons pas encore abordé concerne le rôle de l'automobile, mode de transport principalement évoqué dans ces recherches, au sein de cette géographie individuelle de la mobilité.

Chap 3 - 3 : RÔLE ATTRIBUÉ À L'AUTOMOBILE DANS CES ETUDES PIONNIERES

[244] Pinson D. et Thomann S., Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation, 2000, p. 112-116
[245] Dès la page 22.
[246] Ibid, p.121

Objet central de notre réflexion, nous souhaitons l'exposer de façon isolée afin de pouvoir nous y attarder. En effet, les résultats présentés ci-dessus constituent, à notre égard, autant d'entrées dans l'automobilité car ils suggèrent tous des "services" (évoqués en introduction générale) dans lesquels l'automobile serait impliquée en même temps qu'elle honore sa principale fonction : transporter d'un point A vers un point B.
Nous sommes donc sur les traces de l'automobilité qui, si nous arrivons à isoler quelques indices, nous permettront d'approfondir nos recherches.

Chap 3 - 3, 1 : Un rôle clé dans la formation des territoires individuels de la mobilité

« Nous voyons donc que l'automobile, cet outil technique dont l'appropriation par les hommes et les femmes a, ô combien, réussi, a bouleversé notre relation à l'espace. »[247]
Cette relation à l'espace, bouleversée, nous la devons à l'appropriation de cet outil technique. Cette idée d'appropriation est d'autant plus intéressante qu'elle met l'accent sur le fait qu'on envisage l'espace comme si le pare-brise était continuellement devant nous et pas seulement lorsqu'on se trouve dans un véhicule.

Par quoi passe cette appropriation ? Nous reprendrons ici les conclusions sur les différences entre les territoires individuels de mobilité des catégories sociales[248].
L'accessibilité automobile s'avère être une facteur influant sur la formation des territoires individuels de la mobilité. Quelle que soit la localisation résidentielle et quelle que soit la CSP considérée, un individu qui a une automobile à disposition et un autre qui n'en dispose pas, ne fréquentent pas les mêmes lieux. Qui plus est, si l'on compare les lieux fréquentés, la voiture apparaît comme un moyen de répondre à des besoins d'accessibilité

[247] Boulahbal M., « Le rôle de l'usage de l'automobile dans la transformation des territoires », Bulletin de l'association des géographes français n°1999-1, 1999, p.43
[248] Différences établies pour la population active en fonction des CSP

pour lesquels les transports en commun n'ont pas de solutions. Ces conclusions n'ont rien de surprenant mais étaient à rappeler. Car, à côté d'une différence d'accessibilité dans la population qui tient à une différence d'équipement, il en existe une autre, tenant à l'appropriation déficitaire de l'automobile. En effet, comparativement aux autres CSP, chez les employés et les ouvriers, la faible accessibilité se traduit par un faible taux d'équipement automobile (et le contraire), cela en relation directe avec un faible taux de possession de permis de conduire. « Il s'agit de situations durables de faible accessibilité et pas de situations temporaires choisies. »[249] Comme il s'agit de situations durables, nous faisons l'hypothèse, qu'à l'origine, lors de la formation des territoires individuels de mobilité, ce défaut d'accession au monde automobile via le permis de conduire, est un point crucial qui ne bénéficie pas de rattrapage par la suite. Nous rappelons là les résultats de M. Boulahbal d'après lesquels elle conclut que, sortis de la phase de formation, les « territoires individuels de la mobilité » rentrent dans une phase de stabilité où les modifications sont rares.

Si, à partir de cette seule étude, nous ne pouvons fonder l'importance du permis de conduire en tant que « laissez-passer » vers un autre monde - plus que l'équipement automobile lui-même - nous l'étayerons à partir des observations qui montrent que la solution de substitution à ce problème passe par « l'assignation territoriale ». [250]

Pour conduire légalement une voiture, il faut être titulaire du permis de conduire. Cela nécessite d'avoir au moins 18 ans… et, en moyenne, 1220 Euros.[251] Dans des CSP économiquement contraintes, ce facteur met à jour que la non-possession d'une voiture s'accompagne généralement de celle du permis de conduire[252]. Présent dans l'imagerie mentale, ce dernier apparaît comme une assurance-vie, mais, à contracter jeune : « Lorsqu'on en dispose,

---

[249] Boulahbal M., Le concept de territoire de mobilité : définition et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles, 2000, p.325

[250] Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001

Il est à préciser que dans les dernières publications l'appellation "assignation territoriale" a été remplacée par "dépendance locale".

[251] Idem, p.5

[252] Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001, p.35

l'obstacle financier pour l'acquisition d'un véhicule finit un jour ou l'autre par être franchi. (…) Cependant, le temps passant, la situation des sans-permis devient irréversible. Les chances de succès à l'examen se réduisent avec l'âge, ce qui rend probable un coût élevé, peu supportable dans cette tranche de revenus »[253]. Sinon, on peut se réfugier dans l'assignation territoriale qui « se signale par une utilisation rationnelle de l'espace-temps : les distances parcourues sont plus réduites, les temps de parcours plus longs, on minimise le recours au transport collectif, on maximise la marche à pied ou l'usage du deux-roues, si possible motorisé, avec recours exceptionnel à l'accompagnement en voiture. »[254]

L'âge favorable pour obtenir le permis de conduire correspond à l'âge où se met en place le territoire individuel de la mobilité. L'automobile joue alors un rôle clé entre deux modèles de déplacement : dépendance locale ou dépendance automobile.

En conclusion, nous notons que l'accès ou non à l'automobile a un impact direct sur les schémas de déplacements (tous modes confondus) que peuvent envisager les individus.

Chap 3 - 3, 2 : Une mémoire du réseau routier

De fait, la thèse de J. Yerpez a placé au centre des jeux (voire des enjeux) sociaux entre groupes ou individus, l'automobile. D'une part, étudier la sécurité routière, confère une place importante à l'automobile, souvent impliquée dans les accidents. D'autre part, la situation périurbaine de Lançon-de-Provence favorise un poids non négligeable de l'automobile dans la mobilité des habitants.

On peut dresser le tableau suivant des modes de déplacement mis à la disposition de la population : pas de train ni de lignes d'autobus qui ont des « exigences de rentabilité » en conflit sans doute avec la desserte du village.

[253] Idem, p.59
[254] Ibid, p.55

Le service d'autocar demeure peu pratique pour les lançonnais.[255] Sans que ce soit une conséquence directe, puisque une large part de la population ne s'intéresse pas aux transports en commun - hormis le ramassage scolaire - l'automobile se trouve dans une situation hégémonique. A Lançon-de-Provence, 7% des ménages ne disposent d'aucune voiture comparés à 51% qui en ont une et 42% qui sont propriétaires de deux voitures ou plus.[256]

Dans ce contexte, que remarque J. Yerpez ?

Grâce aux travaux de E. Affandi, il valide une première constatation : « Les institutionnels sont confrontés à une population de plus en plus hétérogène, on assiste à une disparition des liens sociaux et à l'étalement des catégories de population dont les habitudes de vie, les ancrages territoriaux, les réseaux de connaissance et de solidarité sont différents et plus complexes. »[257]

Par ailleurs, son enquête-cordon visant la population communale lui permet d'établir une autre conclusion : « L'étude de la mobilité montre que la connaissance, l'usage du réseau routier ne sont pas directement liés à l'ancienneté de résidence. »[258]

A partir d'une population hétérogène de "nouveaux" qui n'éprouve, cependant, aucune difficulté de déplacement par rapport aux choix des itinéraires et aux horaires, entre autres, une seule explication s'avère plausible : « Ceci s'explique par l'évolution rapide de l'aménagement de l'espace : urbanisme et réseau routier. C'est un rapport à la mobilité qui devient explicatif de la connaissance et donc du vécu du réseau routier qu'une antériorité au lieu. »[259]

Le message délivré par J. Yerpez nous paraît être un enseignement

[255] Yerpez J., Structuration de l'espace social, aménagement urbain et sécurité routière au miroir de la localité, essai sur les territoires circulatoires dans une commune provençale, 1994, p. 232
[256] Idem, p. 196-197
[257] Yerpez J., Le risque routier dans la ville, 1998, p. 199
[258] Idem, p. 199
[259] Ibid, p. 199

capital. Son enquête auprès de la population lui permet de conclure que c'est l'expérience acquise sur le réseau routier (quelle que soit la localisation tronçon emprunté) qui guide l'adaptation de toutes ces populations, plus qu'un repérage minutieux du nouveau site résidentiel.
C'est devant ces faits que J. Yerpez parle d' « appropriation des territoires de déplacements » et s'alarme de la méconnaissance des institutionnels locaux et supra-communaux qui ont une « vision globale et simpliste des phénomènes » alors qu'il « se crée dans les déplacements des espaces-temps qui transgressent les logiques de réseau et d'aménagement. »[260]

Grâce à l'étude de J. Yerpez, nous pouvons nous rendre compte que l'expérience acquise au volant constitue une mémoire mobilisée en situation de conduite sur des secteurs du réseau routier, inconnus pour la personne .

Chap 3 - 3, 3 : L'automobile : machine à personnaliser l'espace

Ce titre est le reflet des conclusions que tirent de leurs études, d'une part, U. Fuhrer et F. Kaiser et, d'autre part, D. Pinson et S. Thomann.

Chap 3 - 3, 3 a) Les formes de la mobilité actuelle : un fait culturel

Avant de rendre compte du rôle de l'automobile observé dans les territoires individuels de mobilité à partir de la recherche de U. Fuhrer et F. Kaiser, voici quelques remarques.
Les conclusions que nous rapporterons ici ont été effectivement puisées dans leurs écrits mais ce ne sont pas celles qu'ils souhaitent mettre en avant. Nous nous sommes donc attachés à une lecture "en creux" de leur recherche. En effet, cette étude a été produite avec le concours d'un programme national - Suisse - de recherche appliquée sur le thème « Ville et Transports ». Les thèses soutenues ne sont donc absolument pas favorables à l'automobile. U. Fuhrer et F. Kaiser constatent et vérifient le rôle joué par

[260] Yerpez J., Le risque routier dans la ville, 1998, p. 136-137

l'automobile mais c'est à leur insu que cela conforte un fait culturel dominant.

Une définition de la culture de la mobilité actuelle nous est livrée : elle est le fruit d'un comportement individuel multi-local qui a fait perdre aux espaces leur caractère multifonctionnel. Cela n'épargne pas le domicile urbain. La mobilité vient pallier sa monofonctionnalité. Rappelons que « de mono-locales, les activités d'habitation sont devenues multi-locales. »[261] Mais c'est l'individu qui est au coeur de cette transition.

Pour autant, est-il acteur ou subit-il ces faits ? Il est difficile d'arbitrer en faveur de l'une ou l'autre des propositions, sans doute les deux, dans le sens où il y a des avantages et des inconvénients au système d'habitat multi-local.

En tout état de cause, les mécanismes identitaires se sont reportés sur l'automobile par le phénomène du « marquage » : « Le logement doit être à nouveau cultivé afin que ses habitants puissent se cultiver. (…) Ceux dont le logement ne peut montrer qui ils sont, ceux dont le logement auto-mobile peut montrer qui ils sont, ce qu'ils aimeraient être. Si la voiture peut-être cultivée - mais pas l'appartement - nous supposons que les hommes se cultivent dans leur voiture. Nous partons de notre logement parce que nous avons trouvé dans la voiture et dans d'autres lieux davantage de possibilité de laisser des traces, dans lesquelles nous nous reconnaissons, dans lesquelles nous paraissons aux yeux des autres et qui nous permettent de réguler nos émotions. »[262]

On peut conclure que des psychologues notent une interprétation, une compréhension personnelle de l'automobile en tant que solution aux questions identitaires propres à chaque individu.

[261] Fuhrer U. et Kaiser F.G., L'habiter multi-local. Aspects psychologiques de la mobilité des loisirs, 1997, p.14
[262] Idem, p.154

Chap 3 - 3, 3 b) Une singularité des parcours qui se fonde sur le "système automobile"

En premier lieu, rappelons la définition du système automobile. C'est P. Hall qui est à l'origine de cette expression. Il « désigne par cette expression l'ensemble des éléments qui, avec les véhicules, concourent à assurer régulièrement les déplacements motorisés. Sans les routes, la signalisation, les stations-service ; mais aussi sans les parkings, les garages, l'automobile ne serait qu'un objet inutilisable. Réciproquement, sans circulation automobile, les hypermarchés, les motels, les bases de loisirs resteraient désespérément vides. A cette partie matérielle du système s'ajoute, tout aussi indispensable bien que moins visible, l'ensemble des règles qui organisent son fonctionnement : le Code de la route, les règles de compensation entre assurances, les formes de crédit à l'achat automobile, les règles du marché de l'occasion… »[263] Dans la logique de nos propos antérieurs, peut-être, devrions-nous ajouter à cette liste, le permis de conduire.

Pour ce qui est de la recherche de D. Pinson et S. Thomann en elle-même, c'est sans doute à cet instant que l'on prend conscience du bien fondé de la cartographie qu'ils ont produite.

On ne compte plus les commentaires sur la liberté de mouvement liée à l'utilisation de l'automobile. On ne compte pas non plus les commentaires sur l'utilisation effective de cette liberté. Plus ou moins anecdotiques, ces commentaires sont balayés par les études qui oeuvrent dans un souci de mesure des faits : repérage spatial et durée d'observation assez longue.

Comme dans l'étude de J. Yerpez, l'automobile s'impose compte tenu du contexte périurbain et du déficit des transports collectifs.

Ainsi, la cartographie met en évidence quelques régularités : départ ou destination d'un grand nombre de déplacements, la villa est le pilier à partir duquel se construisent les territoires péri-domestiques. « Les destinations sont variées, elles font intervenir les lieux de travail, d'enseignements, d'activités ou de loisirs, d'équipements de la personne ou de la maison,

[263] Dupuy G., Les territoires de l'automobile, 1995, p.2

d'achats alimentaires et les divers réseaux de sociabilité… » Nous nous trouvons face à un « espace mobile ».[264]

Ces régularités sont assorties d'une singularité importante. Cartographier la description par les sujets familiaux de leurs destinations et de leurs pérégrinations révèle « le caractère à la fois général, en même temps que chaque fois particulier de cet étoilement territorial. » La forme reste assez commune (en étoile). Les liaisons ont des distances spatiales et des fréquences temporelles assez homogènes. Mais, les directions en sont en effet chaque fois singulières ». Les configurations familiales viennent contrecarrer des regroupements homogènes par CSP « et l'emplacement prédéfini des pôles de destination, réseau de villes ou de pôle d'activités commerciales ou industrielles. »[265]

Au niveau de la famille, les déplacements automobiles cartographiés matérialisent un projet familial en action.

[264] Jean Rémy et Viviane Voyé cité par Pinson D. et Thomann S., Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation, 2000, p.129

[265] Pinson D. et Thomann S., Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation, 2000, p.172

Chap 3 : Conclusion :

Dans une volonté de restitution fidèle des conclusions des études pionnières[266], qu'avons-nous appris de ces recherches ?

Dans le déroulement de notre démonstration générale, nous tentons là de justifier une approche différente de la périurbanisation par l'aménagement suite à un bilan en demie teinte. Cela passe par une compréhension plus en profondeur de la relation individu / automobile.

Dans un premier temps, ces études nous ont confortés dans l'idée qu'il n'est plus concevable d'entendre cette relation dans un simple rapport d'appréciation d'une mécanique, d'opportunités techniques mises à la disposition du plus grand nombre.

En effet, ces études se font l'écho d'une géographie individuelle de la mobilité, constituée autour d'une logique propre.

Sur un plan général, nous pouvons retenir :

- une géographie individuelle de la mobilité dépendante de l'environnement spatial donné (selon la localisation dans l'aire urbain, selon la place dans la hiérarchie urbaine et selon les deux à la fois) ;
- une histoire de la mobilité qui influence les pratiques quotidiennes comme dans les situations de migrations internationales ;
- cette géographie et cette histoire sont le fait d'un individu, acteur dans un environnement spatial donné dont les choix, guidés par les logiques domestiques placent la maison comme pivot du système ;
- un rôle important du mode automobile.

Ce rôle important du mode automobile se répercute :

- dans la géographie des « territoires individuels de la mobilité », au moment de la formation de ces derniers qui garderont par la suite une configuration stable ;
- dans l'histoire des « territoires individuels de la mobilité », par la mémorisation de réflexes en rapport avec la pratique du réseau routier ;

[266] Ce qui nous a limité dans nos commentaires annexes et dans la bibliographie illustrative des thèses rapportées

- en tant que mode d'expression personnel : faire état d'une culture qui dans ces principes mêmes favorise l'individualité.

Si l'on se place à l'échelle d'un individu, que conclure sur sa géographie de la mobilité ?

D'une part, nous retenons que, quel que soit l'espace habité[267], à travers les déplacements, l'automobile accomplit un travail de valorisation de cet espace, indispensable à l'équilibre de l'habitant-automobilisé. Cette valorisation s'organise, en pratique, avec l'automobile et, en théorie, à partir des acquisitions au cours de l'histoire personnelle.

D'autre part, au terme de la première génération périurbaine, nous voyons apparaître des analyses spatiales qui tendent à prouver que la logique des rapports entre automobile et périurbanisation s'inscrit, à l'échelle individuelle, non plus seulement comme la réalisation d'un projet résidentiel mais plutôt comme un projet d'habitat[268] qui met en jeu une portion spatiale plus importante. Et voir dans l'automobile, un outil de réalisation de l'habitat est sans doute plus réaliste.

La notion d'automobilité s'enracine sur ce terreau. C'est pourquoi, il nous paraît fondamental d'aborder la question suivante : comment l'automobile s'est-elle attribuée cette place auprès des individus ?

Si, par sa formulation, cette question ressemble à une question historique, ne nous méprenons pas. C'est en privilégiant, non pas le mécanisme des événements qui auraient propulsé l'automobile à cette place que nous comptons la traiter, mais en tentant de comprendre la naissance de l'évidence selon laquelle l'automobile correspond aux attentes personnelles en matière de mobilité.

---

[267] Nous laissons du côté de l'histoire personnelle le choix du lieu de résidence, pour nous concentrer sur le rôle de l'automobile.

[268] Définition du logement et de l'habitat in Sous direction de M. Ségaud et al., Logement et habitat : l'état des savoirs, 1998, p.6 : « Ainsi le logement n'est pas seulement une cellule où l'on habite, il est situé dans un espace précis dont on ne peut l'abstraire. Sa valeur économique, affective et symbolique dépend de sa localisation et de son environnement. A ce stade de l'analyse, la notion de logement ne suffit pas à rendre compte de la complexité des phénomènes ; le recours au terme habitat permet d'y remédier. »Donc, quand on parle d'habitat urbain, on prend en compte non seulement la fonction résidentielle de la ville, mais également les autres fonctions qui permettent à l'homme de subsister et de s'approprier cet espace.

CHAPITRE 4 : L'AUTOMOBILITÉ, APPROCHE THÉORIQUE

A présent, nous cherchons donc à comprendre comment l'automobile a-t-elle conquis cette place dans la *domus* ?

V. Scardigli nous donne un premier indice de la voie à suivre pour mener nos recherches en démontrant que le sens de la technique n'est pas vraiment attribué lors de la création mais il l'est, au final, par « l'appropriation sociale »[269]. Combien d'inventions jugées révolutionnaires par les concepteurs, que « l'appropriation sociale » a reléguées au rang de "gadgets"?

Tenter donc d'illustrer « l'appropriation sociale » dont a fait l'objet l'automobile nécessite d'étudier tout un secteur et d'enquêter sur de multiples acteurs. Notre réflexion cherchant à mettre en évidence l'existence de quelques régularités expliquant les profils géographiques individuels de mobilité construits et parcourus avec l'automobile, nous nous attacherons donc à repérer les impacts de cette « appropriation sociale » au niveau le plus élémentaire de l'échelle sociale : le foyer.

Afin de mieux nous faire comprendre, nous soulignerons l'analogie existante entre « appropriation sociale » et processus de domestication. Avant toute chose, précisons que nous entendons le terme domestiquer dans son application à l'animal. Lorsque l'on rapproche la description du processus d'« appropriation sociale » et celle de la domestication, des points communs apparaissent. Il est question de besoins à satisfaire, d'intuitions que tel animal ou tel objet est une réponse à ce besoin et donc qu'il faut mettre en oeuvre un usage de l'animal et de l'objet, usage bénéfique pour l'homme. En revanche, « appropriation sociale » et domestication diffèrent sur le fait que la domestication nécessite une approche particulière des animaux, « processus pendant lequel les animaux sauvages acquièrent (…) des traits

[269] Scardigli V., Le sens de la technique, 1992, p.9 et suivantes. Cette publication a le mérite d'être le fruit d'une étude sur le long terme (30 ans) de la « nouvelle culture du quotidien, à la fois technique et marchande, qui se met en place dans les sociétés d'ordre économique » et qui compte plusieurs autres "rapports d'étapes".

domestiques qui aident l'homme à les exploiter plus facilement. »[270] Autrement dit, l'invention technique et l'animal demandent de la part de l'homme de gérer un inconnu mais l'animal exige en plus que l'on gère le caractère sauvage.

Reprenons la conclusion du chapitre précédent : la voiture est un trait d'union entre une histoire personnelle et un habitat. C'est la valorisation qu'elle tente d'appliquer à ce dernier d'après la mémorisation de la première qu'il nous faut à présent préciser, tout d'abord, sur un plan théorique (chapitre 4) puis, par l'analyse sur le terrain (chapitre 5).

En ce qui concerne ce chapitre, deux phases intermédiaires seront nécessaires avant d'aboutir à quelques pistes nous livrant une assise théorique fondant l'idée que les individus ont recours à l'automobilité. En premier, nous rappellerons les deux lois générales dans lesquelles s'inscrivent ces rapports : caractéristiques des rapports de l'homme à la technique ainsi que les mécanismes cognitifs d'appréhension de l'environnement. Puis, nous chercherons à comprendre ce qu'englobe la mémoire géographique de chaque individu.

[270] Digard J.P., L'homme et les animaux domestiques, 1990, p. 10

Chap 4 - 1 : RAPPEL DE DEUX RELATIONS FONDAMENTALES DE L'HOMME A LA TECHNIQUE ET A SON ENVIRONNEMENT

Mettre en évidence l'automobilité, "mode d'emploi" de l'automobile chez les individus, nous conduira, tout d'abord, à nous intéresser à la façon dont l'homme gère sa relation à la technique et à son environnement.

Chap 4 - 1, 1 : L'homme et la technique :

Chap 4 - 1, 1 a) Avec la technique, l'homme se « transforme lui-même »[271]

L'analyse philosophique de la technique, non pas dans son opposition à la science, mais lorsqu'elle est productrice d'arts[272], nous rappelle la citation de Descartes, « comme maître et possesseur de la nature ».
Appuyée par des réflexions qui n'ont pas fait l'objet d'un mot aussi illustre, il ne faut pourtant pas oublier qu'il n'y a pas unilatéralité des échanges dans cette relation : « Cette merveille, l'outil ; cette double merveille, le composé d'outils : la machine ; cette triple merveille, le composé de machines : l'industrie, ont élevé l'homme au dessus de lui-même, mais en même temps l'ont sorti de lui-même… Dans l'art pratique, l'homme fait reculer ses limites. Il progresse dans la nature, en même temps qu'au dessus de sa propre nature parce qu'il l'ajuste à la nature. Il s'identifie à l'ordre mécanique, physique et chimique des choses. Il crée et en même temps, il se crée lui-même, il crée à la fois ses moyens de vivre, des choses purement humaines et sa pensée inscrite dans ces choses. »[273]
Nous ne rentrerons pas dans le détail des implications de cette citation et nous retiendrons simplement que l'homme n'est plus le même avant et après un contact avec une innovation technique et surtout qu'il a inventé la

[271] Cuvillier A., Cours de philosophie T.2, 1954, p.190
[272] « Ensemble des moyens, des procédés, des règles intéressant une activité, une profession ». Définition extraite du Petit Larousse illustré, 2001
[273] Mauss M. cité par Cuvillier A., Cours de philosophie T.2, 1954, p.190

« pensée inscrite dans ces choses ».

La question qui vient immédiatement à l'esprit est de savoir quelle(s) voie(s) emprunte(nt) ce reflux, impact de la technique sur l'homme ?

C'est ce que V. Scardigli nomme « appropriation de la technique par la société ». Il décrit là le travail inconscient mais efficace d'acteurs anonymes (habitants, consommateurs, etc.…), destinataires de ces innovations et qui, par de nombreux comportements, contournent ou détournent les usages imposés, réintroduisent leur expérience personnelle et leur culture d'appartenance, cherchent la satisfaction de leurs fantasmes ou de leurs besoins. C'est en ayant compris cela que l'on peut faire l'hypothèse que « la pensée inscrite dans ces choses » dont parle Mauss n'est pas autre chose que le sens de la technique. « Et pourtant, la technique a du sens. Ou plus exactement, les êtres humains lui donnent leur sens. Celui de leur propre histoire en construction. De leur passé, toutes racines personnelles et culturelles entremêlées. De leur projet, lutte pour la survie ou jouissance d'un avenir meilleur. »[274]

L'une des conséquences de ce "don de sens" réside dans la hiérarchie qui s'opère alors entre les innovations techniques : par exemple, voiture à moteur électrique et voiture à moteur à explosion ont connu des fortunes différentes.

Chap 4- 1, 1 b) Impact sur les individus. Illustration avec le cas de l'automobile.

Le sens de la technique est marqué par le sceau de l'ambivalence. Il apparaît à la fois comme le reflet d'une promotion individuelle mais il fait aussi le jeu de l'élaboration d'une norme sociale.

Convaincus des influences de la technique sur l'homme, nous souhaiterions l'illustrer.

A. Fernandez l'a fait pour « l'électricité - lumière » qui très vite se niche au coeur du quotidien au vu de la croissance de la consommation lumière et « force » pour petits moteurs domestiques. Faisant écho aux préoccupations

[274] Scardigli V., Le sens de la technique, 1992, p. 10-11

des courants hygiénistes dont l'action coïncide avec la montée en puissance de l'électricité, l'appropriation de la technique par la société est très positive. A. Fernandez parle d'acquisition d'un « statut anthropologique » que l'on peut comparer avec le téléphone, invention de la même époque, qui reste au stade « d'objet technique "simple" ». Dans ces conditions, l'impact auprès des individus est immédiat et est caractérisé par l'ambivalence, déjà signalée, « rationalisation de l'espace urbain », d'un côté et, « désir du clair et du propre », de l'autre. Les résistances elles-mêmes reflètent l'impact auprès des populations. Ainsi, avec la généralisation de l'électricité dans les foyers comme dans les lieux publics, un bien-être collectif et individuel supérieur se révélèrent. Mais, parallèlement, on prit conscience que son utilisation ramenait à une normalisation des comportements qui prêta à discussion.[275]

La technique automobile n'échappe pas à cette règle. Nous le testerons à partir de textes qui n'ont, certes, pas le souci de mettre en évidence la bilatéralité de la relation homme / technique automobile mais, qui identifient les traits que A. Fernandez avait soulignés pour l'électricité.

Dès le début du XX° siècle, l'ouverture à la majorité de la population américaine du marché du véhicule particulier, scénario qui se reproduira 40 ans plus tard en Europe, est le signe d'une « appropriation de la technique par la société » tout à fait positive. E. Dichter, T. Veblen, J. Baudrillard, ces auteurs, pro-automobiles ou opposants, expriment les premiers, le sens de la technique, autre que celui que la rationalité économique lui confère déjà : « powerful symbol », affirmation de l'appartenance à une classe suivant le modèle possédé, controverse sur un besoin artificiel.[276] L'impact, pour autant, ne se fait pas attendre. Et si, l'acheteur impulsif et le conducteur joyeux feignent d'oublier l'univers de normes et d'exigences, c'est pour mieux apprécier ce dynamisme intérieur inventif et productif de soi nommé le désir et dont l'automobile apparaît comme une extériorisation promue socialement.[277]

Ayant replacé l'automobile dans le contexte de la relation homme / technique, nous nous proposons d'effectuer la même chose pour

[275] Scardigli V., Le sens de la technique, 1992, p. 224-227
[276] Scardigli V., La consommation : culture du quotidien, 1983, p.125-126
[277] Ansay P., Le désir automobile, 1997, p. 9

comprendre l'intervention de l'automobile dans la perception de l'environnement des individus.

Chap 4 - 1, 2 : Les mécanismes cognitifs de la relation homme / environnement

Comme pour la section précédente, nous développerons nos réflexions en deux temps. Tout d'abord, nous rappellerons les mécanismes élémentaires qui permettent à chaque individu de prendre connaissance de son environnement. Puis, nous appliquerons ces mécanismes au cas automobile.

Chap 4 - 1, 2 a) Les mécanismes qui permettent d'appréhender l'environnement

Perception et représentation sont les deux mécanismes cognitifs qui permettent à l'homme de gérer sa relation à son environnement.
Ces mécanismes ont été définis et constituent un domaine d'investigation inépuisable des sciences cognitives. Pour autant, ces dernières n'en ont pas l'apanage. Si elles ont pour vocation de mettre en évidence les modes de fonctionnement de la perception et de la représentation, les domaines d'application sont très nombreux. Et, à ce titre, les sciences humaines sont régulièrement amenées à y faire référence puisque ces mécanismes sont une condition à prendre en compte pour tous ceux qui s'intéressent à la connaissance des activités humaines.

La perception agit dans l'immédiateté. Elle est à la base de tous les autres comportements. Sans perception préalable, il est impossible d'apprendre, de parler, de mémoriser, etc.[278] C'est la fonction par laquelle l'esprit se représente les objets en leur présence.[279]

[278] Steri A., « La perception » in Sous la direction de A. Weil-Barais L'homme cognitif, 1993, p.99
[279] Bailly A. cité par Di Méo G., Géographie sociale et territoires, 1998, p. 28

Avec la représentation, il s'agit d'évoquer objets et phénomènes en leur absence mais aussi d'évoquer un objet ou phénomène absent pour enrichir la connaissance d'un autre présent.[280] « Si la représentation prolonge en un sens la perception, elle introduit un élément nouveau qui lui est irréductible: un système de significations comprenant une différenciation entre le signifiant et le signifié. »[281] Elle occupe ainsi un temps charnière entre le temps immédiat où fonctionne la perception et le temps long de la mémorisation. « Sans ce stockage des informations, l'environnement nous paraîtrait nouveau à chaque instant. (…) Il serait impossible pour les individus de prévoir, d'évaluer, d'agir donc de s'adapter à cet environnement. Nous devons donc cette connaissance générale dans laquelle s'inscrit l'acte perceptif à une activité mentale qu'on désigne sous le terme de cognition. »[282] C'est la cognition qui permet d'évoquer objets et phénomènes en leur absence et qui permet d'accompagner l'acte de perception en « complétant les connaissances perceptives en se référant à d'autres objets, non actuellement perçus »[283]. C'est pour cette dernière raison que la perception n'est pas le calque de la réalité. On peut aller plus loin et dire que c'est un processus actif qui sélectionne, interprète et donc transforme les données.[284] La mémoire, englobant tous les temps sur lesquels s'échelonne la connaissance de l'environnement des personnes, agit selon un mode de réactivation des données recueillies par perception et qui ont abouti à des représentations, seules enregistrées.

[280] Piaget cité par Di Méo G., Géographie sociale et territoires, 1998, p. 29
[281] Piaget cité par Fischer G.N., La psychosociologie de l'espace, 1980, p. 81
[282] Steri A., « La cognition » in Sous la direction de A. Weil-Barais L'homme cognitif, 1993, p.102
[283] Piaget cité par Fischer G.N., La psychosociologie de l'espace, 1980, p. 81
[284] Fischer G.N., La psychosociologie de l'espace, 1980, p. 76

Chap 4 - 1, 2 b) Des mécanismes en action lors de la conduite automobile

Que trouve-t-on dans la littérature concernant l'automobile sur l'application de ces fonctions ? Quelle analyse offre-t-elle de la conduite du point de vue des sensations du conducteur ?

Nous débuterons par ce qu'elle rapporte de la perception. Tout semble affaire de vue. « La portée du regard est conditionnée par le mode de transport et détermine la connaissance du milieu traversé. »[285] La vue fait le lien entre le comportement propre de chaque individu au volant de son véhicule et le milieu environnant.

Si les politiques en matière de sécurité routière mettent l'accent sur ce point, il existe d'autres sensations corporelles. Que cela entre en ligne de compte pour se décider à acheter une automobile plutôt que de se tourner vers d'autres modes, nous ne le démontrerons pas ici, mais l'hypothèse est séduisante. Lorsque l'on se penche sur la relation de l'individu à l'espace, relation « perçue, conçue, vécue » à travers l'automobile, il existe un certain nombre de sensations que la voiture produit sur le corps, sensations à portée psychologique forte puisqu'il y a croyance de l'individu dans l'accroissement de ses performances corporelles : « La paroi métallique de l'automobile produit et délimite « l'effet coquille ». La coquille, éminemment tangible - on l'atteint du doigt, elle résiste à notre pression - a la fonction commutative et disjonctive d'une cloison : elle nous fait prendre conscience de nous-mêmes et elle nous protège de l'extérieur ; elle nous confère une identité, elle nous sécurise.(...) Un regard d'homme sans oeillères, une croupe de bête robuste : c'est « l'effet centaure ». Dans notre soumission de conducteur au véhicule, c'est bien notre corps entier qui participe. Les muscles des jambes sont sollicités en permanence, même s'il ne s'agit que de contractions infimes ; les muscles de nos bras et de nos mains sont davantage mis à contribution. Les réflexes nerveux, quant à eux, jouent un rôle fondamental. La puissance de la machine passe alors sans heurt en nous. Nous nous identifions à notre voiture. C'est notre corps qui gagne 130 chevaux, qui doit se contenir à 120 km/h, qui joue des roues dans les

[285] Paulet J.P., Géographie urbaine, 2000, p. 210

passages difficiles. Une sensation folle d'autonomie physique, de liberté, de souplesse. »[286]

Le monde des représentations, à partir des sensations décrites ci-dessus, est très vaste. L'entrée en jeu de la mémorisation qui, suivant les biographies, profite à telle ou telle association d'idées, n'y est pas étrangère. Elles semblent, pour autant, se constituer en grandes catégories, à condition d'admettre l'image de « co-maison »[287] qui influence la portée du vécu des personnes à l'intérieur de l'habitacle du véhicule. Les trois principaux domaines de représentations de l'automobile, la vitesse, la domination et la séduction, soutiendront son utilisation même s'il arrivait que son efficacité soit remise en cause par d'autres moyens de transport.[288]

Sur un plan mécanique, pour que la connexion entre perception et représentation soit assurée, il est intéressant de savoir ce qui est mémorisé. Il nous semble qu'il n'y ait en mémoire que la carte mentale des lieux traversés ou à atteindre qui puisse faire charnière entre perçu et vécu. Il faut noter que dans cette phase, l'automobile devient secondaire dans le sens ou elle n'est qu'un outil qui participe à l'élaboration de la relation à un lieu. Le rôle de l'automobile ne réapparaît que dans le discours produit à posteriori et qui est de l'ordre de la représentation. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles l'entrée dans le problème par la connaissance de la carte mentale propre aux automobilistes est peu explorée.

Il est donc important de retenir que la perception de l'espace - elle-même influencée lors des déplacements par le mode utilisé - aboutit à « des cartes dans la tête » (Downs et Stea, 1977), traduit en français par carte mentale. Ce terme désigne le processus cognitif par lequel les individus organisent et comprennent le monde qui les entoure, en codant, stockant, mémorisant et décodant les informations relatives aux caractéristiques d'un

---

[286] Piveteau J.L., « La voiture, signe et agent d'une nouvelle relation de l'homme à l'espace », in Actes de la table ronde internationale à l'Institut de géographie de Fribourg, La transformation de l'environnement quotidien : représentation et pratique, 1990, p. 95

[287] Piveteau J.L., « L'auto : co-maison » in Sous la direction de Garçon A.F. et al., Pleins phares sur l'automobile, 1999, p.57

[288] Marsh P. et Collett P., « Driving passion », Psychology today vol 21 n°6, juin 1987, p.24

environnement. Sur l'ensemble des espaces sur lesquels nous vivons: maison, école, magasins, voies, dispositions des rues, se forment des cartes mentales qui nous renseignent non pas sur l'espace tel qu'il est, mais sur la manière dont nous croyons qu'il est.[289]

Impact de la technique sur l'homme, production d'un certain nombre de représentations en rapport : il n'y a que par le biais de la mémoire, que nous pouvons tenter d'approcher ces deux faits en action au quotidien.
Etant donné que la domestication est une affaire de mise en évidence d'un mode d'emploi entre individu et automobile à des fins spatiales, il nous faut saisir, avant tout, comment l'oeil se pose sur l'espace - à travers un pare-brise, bien sûr - pour élaborer des représentations géographiques. Ce qui passe donc nécessairement par un stockage d'informations géographiques. Si ce stockage peut intéresser les psychologues (par ses modes d'élaboration), il intéresse aussi les géographes car il exprime la façon dont les individus appréhendent la géographie et ses notions fondamentales.

Chap 4 - 2 : **LA MEMOIRE GEOGRAPHIQUE : DESCRIPTION**

La mémoire géographique, c'est-à-dire l'étude de la géographie sous l'angle individuel, rythmée par la perception et la représentation, est un champ d'exploration géographique récent. Nous l'associons à l'apparition sur la scène géographique, dans les années 1970, des notions d'"espace vécu" et de "géographie sociale".
« La représentation de l'espace connu - ou inconnu - dépend aussi des moyens de transport utilisés ou que l'on sait pouvoir utiliser. L'espace connu se caractérise par la possibilité d'établir des liens entre un point et un autre. On peut ne jamais avoir été à Londres, depuis Paris, mais savoir qu'il existe de nombreux moyens de transport pour s'y rendre. Un individu fait l'apprentissage de son environnement grâce à des techniques différentes de transport. Ils déterminent un certain regard, un "rayon d'action", un

[289] Fischer G.N, Psychologie de l'environnement social, 2° édition, 1997, p.66

périmètre accessible, des limites. »[290] Explicitons ce lien entre représentation de l'espace et moyens de transport. C'est-à-dire que nous nous attacherons ici à arpenter l'enchaînement perception / représentation / mémorisation en cherchant à connaître le rôle qu'y joue le mode de transport, quel qu'il soit. Quels sont les outils géographiques qui nous parlent de ce lien ? Que nous apprennent-ils ? Où sont les zones d'ombre ? Ce seront les trois questions que nous aborderons successivement.

Chap 4 - 2, 1 : Les formes de la mémoire géographique

La géographie s'appuie sur deux outils pour inspecter ce champ : la carte mentale et le concept de territorialité.

Chap 4 - 2, 1 a) La carte mentale

Les principaux auteurs de cartes mentales sont psychologues. Les géographes sont souvent apparus comme des utilisateurs intéressés, sans doute attirés par des résultats sous forme cartographiée.

Les cartes mentales mettent en évidence les repères spatiaux sur lesquels s'appuie la mémorisation de leurs auteurs. Mais la difficulté de mise en oeuvre d'études reposant sur cet outil (recueil de banques importantes de cartes mentales et traitements pour une lecture pertinente) a eu raison du développement de ce créneau. Nous n'avons à notre disposition que quelques études relativement anciennes. Pour autant nous ne pouvons passer sous silence l'oeuvre remarquable de K. Lynch qui, si elle n'a pas de successeurs, le doit surtout à la difficulté de renouveler le genre.

Dans le cadre de nos recherches, la méthode de K. Lynch nous intéresse plus que le but qu'il poursuit.[291] Les études que nous avons à notre

[290] Paulet J.P., Géographie urbaine, 2000, p. 209
A. Corbin, pour mener à bien la restitution de l'histoire du paysage, n'oublie pas le jeu des moyens de transport sur les perceptions : « L'appréciation de l'espace ne se construit pas indépendamment des manières de la parcourir. » L'homme dans le paysage, 2001, p.110

[291] En effet, par le biais des cartes mentales, il souhaite prouver que les images et représentations mentales sont communes à un grand nombre d'habitants d'un même espace urbain. A partir de là, il peut travailler au

disposition nous aiderons à résumer ce qui est prouvé en matière de mémorisation des repères spatiaux guidant les déplacements des individus.
K. Lynch met en doute que « le fait de trouver son chemin soit dû à un quelconque “instinct” magique »[292]. Les représentations ordonnent les informations sensorielles. « Dans l'opération qui consiste à trouver son chemin, le maillon stratégique est l'image de l'environnement, la représentation mentale généralisée qu'un individu se fait du monde extérieur. Cette image est produite à la fois par les sensations immédiates et par le souvenir de l'expérience passée, et elle sert à interpréter l'information et à guider l'action. Le besoin de reconnaître et de rattacher à un modèle ce qui nous entoure est si crucial et plonge si profondément ses racines dans le passé, que l'importance, pratique et émotive, de cette image pour l'individu est immense ».[293]
Côté connaissance des terrains français, deux études font référence. Pailhous, en 1970, et Caron, en 1990, ont travaillé sur les représentations de la ville chez les conducteurs professionnels. Plus expérimentés que la plupart des conducteurs, les conclusions de ces auteurs ne sont sans doute pas généralisables. Mais leurs études ont aussi porté sur l'apprentissage de ces professions. C'est par ce biais que l'on dispose d'informations sur le niveau moyen de la conduite des personnes formant les échantillons de ces études avant apprentissage. Par ailleurs, les études gagnent en pertinence car les chauffeurs de taxis doivent mémoriser une grande partie du réseau et non pas seulement quelques itinéraires simples et privilégiés.[294]

développement « de l'image de notre environnement en agissant sur la forme physique externe, aussi bien qu'en suivant un processus interne d'apprentissage ». Il traite alors de « l'imagibilité » des voies, des quartiers, des noeuds, des limites, des points de repère. C'est-à-dire isoler dans ces objets les caractéristiques qui en font des « symboles de la vie urbaine ». Lynch K., L'image de la cité, édition française de 1998, p.7 à 13
[292] Idem, p.4
[293] Ibid, p. 5
[294] Pailhous J., La représentation de l'espace urbain : l'exemple du chauffeur de taxi, 1970, p. 93

Chez Pailhous, tous les chauffeurs de taxis, débutants ou anciens, comme tout citadin, se trouvent confrontés à la nécessité de reconstruire de manière représentative une ville dans laquelle ils se déplacent et qu'ils ne peuvent percevoir globalement sur la base des informations dont ils disposent. Ces informations découlent de la pratique effective des déplacements ainsi que de l'usage de plans. Mais, en l'absence de plan, la carte mentale constitue le support essentiel pour guider le déplacement.[295]

La comparaison entre chauffeurs de taxis débutants et confirmés permet d'isoler des différences de qualité dans un dispositif de repérage qui emprunte les mêmes voies. Ce dispositif comprend un côté « opératif » avec des stratégies de déplacement et un côté « figuratif » livrant l'organisation interne des informations stockées en mémoire. « Au niveau des stratégies de déplacement, on trouve :

a) un réseau de base sur lequel l'efficacité des chauffeurs, anciens et débutants, est totale (atteinte du but dans tous les cas). (…) Sur ce réseau, les chauffeurs mettent en oeuvre une règle algorithmique énonçable ainsi : à chaque carrefour, prendre la voie qui fait l'angle minimum avec l'estimation du but ;

b) Un réseau secondaire à l'intérieur duquel le chauffeur développe des tactiques, les chauffeurs se fixant des buts intermédiaires du type « rejoindre le réseau de base » (…)

Les résultats permettent d'établir, au niveau des images proprement dites:

a) L'existence de repères correspondant à des carrefours du réseau de base qui sont très fidèlement représentés dans la mesure où les relations métriques sont conservées ;

b) L'existence de zones beaucoup plus mal représentées, n'entretenant entre elles aucune relation permanente, mais liées aux repères par des relations topologiques, de voisinage en particulier. »[296]

Caron confirme cette lecture de l'espace urbain pour les chauffeurs-livreurs[297] et la précise en ce qui concerne les rapports entretenus entre

[295] Pailhous J., La représentation de l'espace urbain : l'exemple du chauffeur de taxi, 1970, p.93

[296] Idem, p. 93-94

[297] Caron F., « Contraintes de travail et représentations spatiales : un exemple chez le chauffeur-livreur », Recherche Transports Sécurité n°30, juin 1991, p.3

réseau de base, quadrillage « composées des voies les plus grandes et les plus larges »[298] et réseau secondaire. Pour cheminer entre deux points, les conducteurs professionnels appliquent la règle de la séquentialité et du repérage. « Ils se fixent des buts intermédiaires qu'ils relient avec des séquences, c'est-à-dire des morceaux d'itinéraire. Chaque séquence est liée à la suivante par un but intermédiaire, qui peut être un repère de n'importe quelle nature. » Le repérage sert à se localiser et à s'orienter ; ce qui n'est pas sans effet sur la règle de la séquentialité. « Se repérer n'est pas un comportement immuable, il se modifie avec l'expérience.(…) Quand on connaît bien l'environnement urbain on définit peu de séquences et par conséquents peu de buts intermédiaires. »[299]

Ainsi la carte mentale, « *représentation intériorisée de l'environnement*, de ses propriétés métriques, des relations topologiques entre les sites qui la composent »[300], apparaît comme un élément important lors des déplacements en tant que "plan embarqué" - quel que soit le mode de transport utilisé - support des stratégies visant à atteindre son but dans de bonnes conditions.

Chap 4 - 2, 1 b) Le concept de territorialité

Le concept de territorialité fait partie du domaine de compétence de la géographie sociale. Il constitue un moyen d'atteindre l'objectif de cette branche de la géographie : explorer les « interrelations qui existent entre les rapports sociaux et les rapports spatiaux, plus largement entre société et espace »[301], interrelations sur lesquelles se fondent la différenciation du monde ainsi que l'organisation de l'espace[302].

L'acteur principal de la territorialité est le sujet social. La territorialité se calque sur la logique personnelle et l'espace vécu de ce sujet.[303] « C'est ainsi

[298]Caron F., « Représentations et pratiques du réseau urbain chez les conducteurs professionnels », Villes en parallèles n° 28-29, dec 1999, p.57
[299]Idem, p. 59
[300] Ibid, p. 56
[301] Frémont A. et al., Géographie sociale, 1984, p. 90
[302] Bailly A. et al., Les concepts de la géographie humaine, 1998, p.101
[303] Di Méo, Géographie sociale et territoires, 1998, p. 273

le « Moi » [l'identité], le « à Moi » [l'appropriation], l' « Ici » [l'enracinement], qui constituent les valeurs à la base d'une territorialité globale qui considère l'espace, non seulement comme une contrainte matérielle de la vie quotidienne, mais comme porteur d'un ensemble de potentialités utilisables par les sociétés dans le présent et l'avenir. »[304]

Tous les acteurs identifiés, il faut alors signaler que la territorialité se construit par l'information que le sujet extrait de tout ce qui lui est extérieur.[305]

Autant de territorialités que d'individus ? Tout porte à le croire sachant que « chacun selon ses origines socio-spatiales, sa position sociale, son statut familial ou son âge, dispose d'une palette plus ou moins large de pratiques qui marquent profondément les rapports aux lieux, aux racines, aux nouveaux aménagements de l'espace fréquenté. »[306] Comme Lynch, G. Di Méo met en évidence que la population se fédère autour de représentations collectives. Mais, ayant choisi de travailler dans le milieu rural, c'est "l'imagibilité géomorphologique" qu'il repère[307]. Cela renseigne sur le fait que des formes naturelles agissent comme des productions humaines en milieu urbain. Cette règle identifiée, l'application en paraît assez aisée dans les régions aux paysages accidentés, moins en plaine.[308] Ainsi, la territorialité nous apparaît comme l'ensemble des représentations de l'espace propre à un sujet, représentations construites dans le cadre de la production, de l'échange et de la consommation des choses.[309] L'analyse géographique

[304] Bailly A., « Territoires et territorialité », in Sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale, 1994, p.278

[305] Raffestin C. parle de relation à l'extériorité. Pour une géographie du pouvoir, 1980, p.145

[306] Di Méo G. (sous la direction de), Les territoires du quotidien, 1996, p.25

[307] G. Di Méo parle de « formes géographiques prégnantes », Idem p.69

[308] Dans la vallée d'Aspe, les autochtones comme les néo « ont une même représentation collective de la vallée » bornée par la ligne de crête. Le Vic-Bilh trouve un élément structurant dans les « poudges » (coteaux) qui jalonnent les paysages ruraux mais a connu de tout temps une géographie variable. Ici la vertu territorialisante des noms de lieux se constate par une utilisation fréquente. Mais le rapport identitaire est fragile comme les auteurs le constatent là où le périurbain s'étend. Ibid, p. 83 et 95-96

[309] Raffestin C., Pour une géographie du pouvoir, 1980, p.146

présente souvent la territorialité comme une carte mentale accompagnée du discours de l'individu au sujet de son identité, de son appropriation et de son enracinement. Ce discours occupe une place prépondérante et finalement, peu de renseignements pragmatiques concernant l'élaboration au jour le jour de cette territorialité filtrent. La vision dynamique est absente alors que la définition l'intègre. La modification de la position sociale, du statut familial ou de l'âge plaide pour une observation de la territorialité tenant compte de pratiques qui évoluent.

Cartes mentales et territorialités, présentes en chacun de nous, sont deux figures de la mémoire géographique. Elles forgent des représentations conservées et opératoires le moment venu. Mais nous ne savons pas quelles sont les caractéristiques qui favorisent la sélection de certaines perceptions au détriment d'autres. Nous ne nous engagerons sur cette question que pour l'aspect qui intéresse notre réflexion : la mobilité quotidienne. Comme nous l'avons vu, certaines représentations sont subjectives et dépendent directement du vécu du sujet (origines socio-spatiales, sa position sociale, son statut familial ou son âge). En revanche, les recherches sur les cartes mentales ont isolé des caractéristiques liées à l'objet perçu.

Chap 4 - 2, 2 : Mémoire géographique et mobilité quotidienne

Chap 4 - 2, 2 a) La régularité

Si nous voulons définir la régularité, nous devons nous intéresser à la fréquence que cette régularité suit. Nous ne pouvons donner la durée exacte dont il faut tenir compte pour admettre une bonne mémorisation des individus. Pourtant, l'observation des schémas d'activités des ménages nécessite la perception de la régularité pour en comprendre la structuration. Dans un contexte de variabilité limitée au quotidien des schémas d'activités des ménages[310], la régularité ne peut pas être sans impact sur la perception

[310] Andan O. et al., « Mouvements, déplacements, transport : la mobilité quotidienne » in Sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale, 1994, p.250

et la représentation de chaque individu, « confronté aux exigences du quotidien (inscrites dans son cycle de vie), [et qui] se déplace et pratique l'espace de manière répétitive et automatique »[311]. G. Di Méo, dans un souci de synthèse des recherches de la géographie spatio-temporelle, parle de l'effet significatif de la routine pour la construction des territoires du quotidien.[312] Chaque individu qui produit et reproduit le quotidien s'avère un agent territorial de premier ordre. En effet, ces hommes et femmes fabriquent leurs territoires « en s'inspirant des valeurs qui forment leur habitus », dans la routine, sous le poids des contraintes ou sous la coupe de contingences diverses. G. Di Méo envisage la routine comme l'une des modalités en fonction desquelles les individus et les groupes construisent leur relation à l'espace géographique, se le représentent, le vivent et lui confèrent un sens. C'est dans l'échelle géographique où se déroulent l'essentiel des pratiques, que se construit l'essentiel de l'identité socio-spatiale.[313]

La régularité des déplacements, comme pour toute autre activité, alimente via la perception, les représentations de l'espace.

Chap 4- 2, 2 b) La Lenteur

A côté de la régularité, soulignons que les déplacements "en harmonie" avec les capteurs sensoriels, se révèlent être des vecteurs informatifs particulièrement puissants. Autrement dit, compte tenu des modes de transport dont nous disposons actuellement, les modes lents qui permettent un travail efficace des sens sont à privilégier pour entrer en connaissance avec son environnement spatial. Des déplacements effectués à des vitesses réduites, pendant lesquels de nombreuses informations peuvent être recueillies, favorisent une bonne représentation de l'environnement.[314] C'est ainsi que F. Caron se rend compte des inégalités existantes entre chauffeurs professionnels débutants. Avant toute formation, certains font déjà preuve

[311] Di Méo G., Géographie sociale et territoires, 1998, p. 171
[312] Di Méo G. (sous la direction de), Les territoires du quotidien, 1996, p.57-58
[313] Idem, p.58
[314] Caron F., « Représentations et pratiques du réseau urbain chez les conducteurs professionnels », Villes en parallèles n° 28-29, dec 1999, p.63

d'efficacité car ils se déplacent dans leur environnement avec des moyens de transport variés (marche à pied, deux roues, automobile). L'auteur rappelle alors les principes fondamentaux guidant l'orientation : la marche à pied et la pratique du deux roues s'imposent comme les modes les plus favorables. Il en déduit une première règle : plus on se déplace lentement, plus on intègre d'informations indispensables pour se repérer ; puis une seconde : quand on se déplace, il faut avoir le plus grand champ visuel possible pour être en mesure de percevoir ou reconnaître la plus grande quantité possible d'informations.[315]

Ainsi, la mobilité quotidienne favorise perception et représentation, dans son aspect stockage d'informations, en se déroulant sur le mode de la lenteur et de la régularité. Mais cela laisse des questions en suspens. Premièrement, nous n'avons pas parcouru l'ensemble du "cercle vertueux" car nous n'avons pas abordé la représentation dans son aspect réactivation d'informations guidant une perception donnée. Par ailleurs, même peu importante du point de vue temporel, que se passe-t-il en phase de variabilité du schéma d'activités ? A quel type de représentations est-il fait appel ? Les deux questions ne sont d'ailleurs pas sans lien car de la réponse que nous ferons à la première dépend le traitement de la seconde.
Ne perdant pas de vue notre volonté d'expliquer la domestication de l'automobile, il nous faut aborder la question de la représentation dans son aspect réactivation d'informations guidant une perception donnée.

[315] Idem, p.62

Chap 4 - 2, 3 : L'exploitation de la mémoire géographique

Ayant démonté le mécanisme de la mémoire géographique, il s'agit, en dernier lieu, de resituer dans le quotidien l'exploitation des informations accumulées.

Nous avons, par ailleurs, montré que le quotidien du rapport individu/ automobile se traduit par un aide pour habiter l'espace.

Notre argument principal revient à dire qu'il faut bien qu'il y ait résurgence, par le biais des représentations, des qualités techniques de l'automobile sur d'autres domaines pour expliquer sa fulgurante domestication. L'appréciation de ces qualités techniques par n'importe quel automobiliste ne se cantonne pas au fait que "grâce à ces capacités techniques l'automobile avance bien !" De même, vouloir le faire répondre à la question "Pourquoi trouvez-vous que l'automobile avance bien ?" serait un travail sans fin et risquerait de nous faire tourner en rond : depuis l'inventaire des innovations techniques jusqu'à l'accumulation de ce qu'elles permettent à chacun.

C'est pourquoi nous prenons le problème transversalement et nous posons la question "Comment se servir d'une automobile ?" L'apprentissage de la conduite répond à cette question pour ce qui est de l'aspect technique et réglementaire mais pas pour ce qui est géographique.

Ayant rappelé les structures mentales sur lesquelles se fonde la géographie individuelle de la mobilité, nous nous sommes penchés sur les caractéristiques en jeu pour que la mobilité quotidienne en fasse partie. A présent, empruntons le chemin dans le sens inverse. Comment ce bagage géographique personnel est-il utilisé dans la vie quotidienne ? Cela comporte deux aspects : l'action des représentations sur la perception et l'apport de nouvelles informations que cet acte procure et qu'il faut assimiler.

Pour toute réponse nous ne pouvons avancer que des déductions émanant des travaux cités tout au long de ce chapitre[316] qui reconnaissent un rôle majeur à la "routine" (dans la mobilité quotidienne comme dans d'autres

[316] Travaux de Caron, Di Méo, Lynch et Pailhous.

activités).[317] Il faut sans doute voir sous cette référence récurrente l'explication d'un système qui s'alimente lui-même : ce qui est enregistré repasse dans le circuit pour alimenter le perfectionnement de la carte mentale, ou de l'espace vécu, dans la pratique quotidienne. Ce qui intervient de façon exceptionnelle (moments de « variabilité » selon le mot de O. Andan) serait utilisé à la marge pour comparer et réactualiser, dans la mesure du possible, les habitudes.

La phase la plus importante de la domestication semble bien être ce passage de l'information stockée à son utilisation pratique car elle correspond à ce qu'on attend en situation de domestication (besoins à assouvir et mise en oeuvre d'un usage de l'animal ou de l'objet pouvant répondre à ce besoin, usage bénéfique pour l'homme). Le besoin, ici considéré, est de se déplacer pour différentes activités humaines à des distances plus ou moins importantes. Différents modes de déplacement ont été en concurrence durant toute l'histoire humaine pour répondre à cette nécessité.

Compte tenu de l'utilisation statistiquement mesurée de l'automobile, on peut imaginer que c'est l'automobile qui offre la meilleure efficacité du cercle vertueux[318] décrit et en particulier de sa dernière phase : exploitation des informations stockées pour guider de nouvelles perceptions. Mais, cela reste une hypothèse tant les références bibliographiques sont limitées à ce sujet.

[317] Si il y avait une règle à retenir ce serait la suivante. Rappeler les mécanismes cognitifs de base de la relation de l'homme à son environnement (c.f. chap 4 - 1, 2) est une chose, tenter de l'appliquer à une forme particulière de relation en est une autre. Non pas que les mécanismes soient mis en difficulté mais, simplement, les références manquent. C'est pourquoi, nous avons parfois été amenés à admettre un principe d'effets en cascade : ce qui est vérifié pour les activités de la vie courante l'est pour le sous-ensemble que représente la mobilité quotidienne et, donc, l'est aussi pour la mobilité quotidienne en automobile.

[318] Vertueux car il nous ouvre les portes de la connaissance de notre environnement ; vertueux, bien qu'imparfait, puiqu'en même temps, il fait office de filtre.

Chap 4 - 3 : **CAPITALISATION DE LA PRATIQUE SPATIALE : IMPACT DU MODE DE TRANSPORT SUR LA MÉMOIRE GÉOGRAPHIQUE**

Chap 4 - 3, 1 : Définition

Nous nous sommes intéressés à la cognition dans le but de comprendre comment s'organisait la sélection des données spatiales et d'en dégager le rôle de l'automobile ou de tout autre mode de transport.

C'est pourquoi, afin de préciser le processus dont nous pensons qu'il régule au niveau personnel la mobilité quotidienne, nous parlons de capitalisation de la pratique spatiale. Nous le définissons comme le mode selon lequel les représentations, mémorisées lors de la mobilité quotidienne, s'ajoutent à l'expérience déjà acquise et participent à leur tour à son déroulement.

Nous comprenons "capitalisation" au sens financier : ajout des intérêts au capital comme si toute expérience laissait une trace que l'on peut mettre à profit ailleurs, à un autre moment.

Avec cette définition, nous ne dérogeons pas au cercle vertueux décrit plus haut et respectons les fonctions de perception et représentation ainsi que les liaisons entre elles. Nous avons dépeint ce cercle vertueux sous les "couleurs" de la mobilité quotidienne. C'est-à-dire avec les tenants et aboutissants propres à ce domaine.

On peut admettre que l'on ne s'est pas encore engagé pour une étude de la capitalisation de la pratique spatiale de l'automobile car nous n'avons parlé que de capitalisation de la pratique spatiale dans la mobilité quotidienne. C'est une façon pour nous d'avancer que ce concept est opérant pour l'ensemble des modes. Il nous faut donc encore justifier le fait de parler de la capitalisation de la pratique spatiale de l'automobile plutôt que de celle des autres modes.

Chap 4 - 3, 2 : Capitalisation de la pratique spatiale et modes de transport

Chap 4 - 3, 2 a) Tous les modes de transport sont concernés

Notre hypothèse de “capitalisation de la pratique spatiale” pourrait s’appliquer à tous les modes indifféremment. Cela entre en concordance avec les réflexions développées auparavant. En effet, cette hypothèse, propre à décrire l’influence des modes de transport, découle de références à caractère général sur les mécanismes cognitifs appliqués à la mobilité quotidienne. Le reste n’est que choix d’orientation de nos travaux.
En revanche, il faut remarquer que nous ne pourrions traiter de front la “capitalisation de la pratique spatiale” de tous les modes de transport et cela du fait qu’à l’échelle de chaque mode, il faut repérer les perceptions et représentations particulières. « Il faut opposer les moyens de transport en commun et les moyens individuels. (…) Il est certain que le trajet en autobus focalise l’attention sur les stations ; les espaces intermédiaires sont souvent des « couloirs » plus ou moins inaperçus. A.S. Bailly remarque déjà, à propos de cette enquête, que la perception de l’automobiliste est plus « soutenue », par obligation, car le passager de l’autobus « n’a qu’à descendre à un arrêt perçu ». »[319]

Chap 4 - 3, 2 b) Capitalisation de la pratique spatiale et véhicule particulier

La dimension individuelle des mécanismes cognitifs d’appréhension de l’environnement humain plaide pour qu’on associe leur analyse dans la mobilité quotidienne, par simplification, à un moyen de transport individuel. D’une part, l’automobile - pour le cas du conducteur - offre la possibilité d’être acteur de son déplacement sur le réseau. Cela n’est pas sans contrainte (stress par exemple). S’intéresser à la mobilité quotidienne effectuée avec un mode de transport collectif nécessite une approche autrement plus compliquée pour dégager les facteurs explicatifs. D’autre

[319] Paulet J.P., Géographie urbaine, 2000, p. 211

part, avec le mode automobile, les interactions entre la technique et l'homme sont plus aisées à cerner.

On peut, en dernier lieu, nous objecter le fait que nous aurions pu aussi étudier le vélo. Au delà de l'automobile, il faut noter, à la suite de W. Sachs, que c'est l'ensemble des moyens de locomotion mécanisés et personnels qui modifie la relation de l'homme à l'espace en lui procurant une sensation de pouvoir par amplification de ses possibilités physiques : il n'y a pas que l'automobile qui ait permis à la société civile de découvrir ce sentiment de liberté de déplacement. La bicyclette est cet autre invention qui, par l'action combinée des muscles et du pédalier, permet de dépasser les marcheurs, d'établir un autre rapport à l'espace. Alors que les automobilistes accomplissent des trajets de plus en plus longs, les cyclistes découvraient une accessibilité dans des lieux environnants.[320]

Alors, pourquoi associer plus spécifiquement la capitalisation de la pratique spatiale et le mode de transport automobile ?

Le mode automobile offre la meilleure "conquête spatiale". De tous les modes utilisables pour la mobilité quotidienne, en un temps donné, c'est l'automobile qui permet de se rendre le plus loin. L'échelle actuelle des bassins de vie et les données indiquant que la mobilité quotidienne effectuée en voiture particulière est devenue la norme ont aussi poussé à ce choix (c.f. chap 2 - 2,2).

[320] Sachs W., For the love of the automobile : looking back into the history of our desires, 1984, p.101 et suivantes

Chap 4 : Conclusion :

Tout le pari, dans ce chapitre, consistait à reconnecter des pans de savoir qui ont des intersections communes mais dont la vision d'ensemble n'avait pas été proposée, du moins de façon exhaustive.

Lorsque nous avons lu les travaux de Moles et Rohmer, nous espérions trouver là un appui. Or, la question automobile est rapidement traitée. Reconnaissant que les télécommunications pourraient perturber le schéma décrit en substituant un « voisinage sociométrique » à la densité géographique[321], pour ces auteurs, l'automobile et les autres modes de transport sont opérants à partir de la sixième coquille, « coquille d'anonymat et terrain de chasse : la ville centrée »[322]. C'est alors l'image exploratoire[323] de cet objet - que le profil des pratiques les plus souvent rencontrées met à mal - qui domine : « Emergence moderne du marginal, réconcilié avec la société, se situe l'homme automobilisé, caravanisé : *l'homme escargotique*, mentalité profonde du trailer et du campeur, dont « l'homme automobilisé » cherche à saisir l'esprit, dans la mesure où l'espace personnalisé et privé de l'intérieur de sa voiture, lui apparaît comme une coquille mobile, indépendante du centre urbain et de toute contrainte que la juridiction du parking. »[324] Dès lors, nous avons réalisé que nous devrions mener nous-mêmes ce regroupement de travaux.

Concluant le chapitre 3 sur le constat d'une géographie individuelle de la mobilité où l'automobile est un moyen d'habiter à travers sa fonction transport, il nous fallait poursuivre en tentant de comprendre en quoi, pour l'individu, l'automobile intervient dans la réalisation de cette logique géographique.

Ce chapitre constitue le premier temps de notre réflexion. Il s'agissait de poser les repères théoriques : lois générales dont on peut se prévaloir, concepts géographiques et apports d'autres sciences humaines, à travers

[321] Moles A. et Rhomer E., Psychologie de l'espace, 1978, p.20
[322] Idem, p.51
[323] Ibid, p.58
[324] Ibid, p.59

lesquels la question peut être traitée. Nous avons ainsi proposé une procédure, la capitalisation de la pratique spatiale, selon laquelle les informations géographiques concernant la mobilité quotidienne pourraient être sélectionnées, retenues et utilisées.

Cependant, nous notons quelques limites à cette démonstration.

D'une part, nous n'avons étudié que le mode automobile dont on voit que l'accès est plus ou moins nécessaire et / ou envisageable selon l'environnement résidentiel et selon les caractéristiques socio-économiques. Tout cela crée des fluctuations dans l'empreinte de la capitalisation de la pratique spatiale.

D'autre part, nous pouvons estimer que nous avons dégagé, avec la capitalisation de la pratique spatiale, un canevas, assimilable à un processus de fonctionnement mais la matière sur laquelle il repose, ne peut être atteinte ; ce qui limite l'analyse que l'on peut en faire. En effet, il nous est impossible de définir précisément le capital dont chacun est doté au début de sa mobilité autonome[325] et qu'il entretiendra durant toute sa vie. Nous avons parlé de capitalisation, c'est-à-dire de fructification du capital mais ce capital de base nous ne le connaissons pas. En revanche, si on ne peut pas parler du capital en tant que tel, on peut dire que sa constitution se fait pour une grande part durant l'enfance avec l'acquisition de différents mécanismes auxquels on fait appel tout au long de la vie (perception et représentation). Ainsi, l'approche cognitive de l'espace permet de comprendre que chacun est doté de mécanismes de découverte de l'espace qui, suivant l'ensemble des conditions de vie, sont plus ou moins mis à contribution et, par la suite, entraînés.

Le mode de transport recouvre une importance particulière au sein de la capitalisation de la pratique spatiale car, de lui dépend le style d'informations retenues, bases des représentations mentales.

C'est en se penchant sur la question de la réutilisation des représentations dans la vie quotidienne, que nous espérons comprendre pourquoi le mode

[325] Mobilité autonome que nous fixons à 16 ans et que nous définissons par le fait que la décision de se déplacer ainsi que le mode peuvent être choisis de façon autonome

automobile apparaît aux individus comme le plus profitable.

CHAPITRE 5 : L'AUTOMOBILITE EN PRATIQUE

Partant du principe que la capitalisation de la pratique spatiale est le « mode selon lequel les représentations mémorisées lors de la mobilité quotidienne s'ajoutent à l'expérience déjà acquise et participent à leur tour à son déroulement », passons à l'examen de la réalité. Nous sonderons la mobilité quotidienne des périurbains afin d'isoler le jeu de la capitalisation de la pratique spatiale spécifique à l'automobile.

Soulignons que nous avons une démarche de géographe et non de spécialiste des sciences cognitives. C'est pourquoi cet examen tentera de mettre en évidence l'influence de la capitalisation de la pratique spatiale dans les schémas de déplacement quotidiens.

Rappelons que l'enjeu est de participer à la compréhension de la façon dont les « automobilistes construisent leurs itinéraires et finalement leurs propres territoires »[326]. Cela pourrait être assimilé à la recherche d'un "mode d'emploi". Puisque, en sus de ses capacités de déplacement, nous avons découvert à l'automobile cette autre mission en liaison avec l'habiter, nous insistons avec cette appellation sur le fait que nous cherchons à décrire (telle une notice) la manière de se servir de l'automobile à cette fin.

Nous commencerons, par souci de précision des résultats, par indiquer les particularités de l'environnement spatial périurbain qui pourraient avoir un impact. Puis, nous exposerons les résultats de l'enquête que nous avons menée. En dernier lieu, les références bibliographiques sur lesquelles nous nous sommes appuyés restant à un certain niveau de généralité, nous présenterons d'autres enquêtes dont les résultats, il nous semble, précisent la capitalisation de la pratique spatiale.

[326] Dupuy G., L'auto et la ville, 1995, p.61

Chap 5 - 1 : **LES PARTICULARITÉS PÉRIURBAINES**

Enquêter dans le périurbain, revient à se placer dans un espace conçu pour l'automobile. On ne peut pas en dire autant des espaces ruraux, automobilisés par défaut, et des espaces plus denses où la bataille pour "l'exception culturelle" est manifeste.
Comment dès lors penser que la conduite automobile n'est pas influencée?
Nous exposerons les particularités périurbaines afin de dégager ce qui, dans nos résultats, aurait pu être influencé par cet environnement et serait moins tranché dans d'autres types d'espace.

Chap 5 - 1, 1 : Une pratique automobile régulière et soutenue

Nous voulons parler là d'un "entraînement", de fait, qui aurait tendance à accélérer le processus de la capitalisation de la pratique spatiale.

Quels en sont les facteurs ?

Tout d'abord, nous rappelons que nous nous trouvons face à une population dont le taux de motorisation est important. Sur le plan national, trois ménages sur quatre disposent d'au moins une voiture particulière[327]. C'est une donnée qui reste stable. En revanche, le parc automobile des particuliers ne cessent d'augmenter poussé par le multi-équipement de certains. Nous rappelons les chiffres : 25% des ménages sont multi-motorisés au niveau national[328] et près de 50% pour les seules zones périurbaines[329].

En second lieu, il faut se tourner vers les principes qui sous-tendent cette forme d'urbanisation. « L'habitat n'influe donc pas seulement sur la décision de s'équiper, mais aussi sur l'utilisation que l'on fait de sa voiture. »[330]

---

[327] Bodier M. et Rennes G., « Un ménage sur quatre dispose d'une deuxième voiture », INSEE Première n° 418, déc 1995
[328] Martin P. et Rennes G., Le parc automobile des ménages et ses utilisations en 1982 et 1994, 1997, p.5
[329] 47,4%, Les campagnes et leurs villes, 1998, p.95
[330] Bodier M. et Rennes G., « Un ménage sur quatre dispose d'une deuxième voiture », INSEE Première n° 418, déc 1995

Au premier rang desquels, citons l'accessibilité. D'après les observations à propos de la ville émergente, la population paraît se désintéresser du centre-ville, elle recherche pour se loger, des lieux très accessibles en voiture, principalement, et d'une grande qualité environnementale. Des secteurs d'activités (les industriels, les commerces importants, les artisans, les chaînes d'hôtels, les entrepôts) sont attirés, au vu de leur logique d'implantation : nécessité d'une bonne accessibilité, proximité des grandes voies de communication. Ils se localisent (ou se relocalisent) alors le long des grandes pénétrantes, dans les "entrées de ville", autour des échangeurs importants.[331]

Offrir de bonnes conditions est insuffisant pour expliquer la périurbanisation si on n'y associe pas le "principe" de l'étalement. Il n'est sans doute pas de bon ton d'ériger l'étalement comme principe de la périurbanisation.[332] Pourtant peut-on faire autrement ? Trop d'éléments laissent transparaître cette volonté de s'écarter (souci de la cellule familiale et de se démarquer) qui ne peut être imaginée sans l'étalement. De façon globale, l'étalement procède d'une localisation ou relocalisation des fonctions urbaines à une échelle telle que les éléments ne peuvent être accessibles à pied. Notons que l'étalement peut être interprété comme un éparpillement. Les interactions sont plus difficiles à appréhender. « La géographie des flux internes se complique, des mouvements en tous sens se substituant à l'alternance des déplacements centripètes et centrifuges. »[333] Mais, l'étalement est également interprété comme une diffusion. Avec cette approche positive, ce sont les conditions d'accès qui sont valorisées : « De la sorte, il y a bien unicité de fonctionnement de l'agglomération et cohérence d'ensemble par une meilleure spécialisation spatiale et l'éclatement des fonctions de centralité ».[334]

---

[331] Chalas Y. et Dubois-Taine G., La ville émergente, 1997, p. 14

[332] On parle d'étalement urbain selon le modèle et la traduction littérale de l'expression américaine « urban sprawl ». Malheureusement, le terme français rend avec moins de vigueur, c'est la connotation négative qu'outre-Manche et Atlantique évoque cette expression qualifiant un étalement qui s'opère sans contrôle.

[333] Pumain D., « Villes et agglomérations urbaines » in Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale : concepts, comportements, organisation, 1994, p.123

[334] Lacour C., « Formes et formalisations urbaines », in sous la direction de Derycke P.H. et al, Penser la ville. Théories et modèles., 1996, p.288

Lorsque l'on est détenteur du permis de conduire et que l'on décide de s'installer dans le périurbain, le contrat est clair : c'est l'adhésion à une "cité automobile".

Chap 5 - 1, 2 : Une pratique automobile qui s'acquiert jeune

Nous n'avons pas, à proprement parler, de données périurbaines sur le sujet. L'impact, que nous pensons déceler, de cette particularité découle de l'influence analysée par D. Klöckner des accompagnements en automobile sur les enfants pour différents types d'espace, en particulier pour l'espace périphérique.

Comme nous avons relevé que le mode de transport influence les perceptions et représentations des individus, on ne peut imaginer que le modèle de déplacement parental n'ait pas un impact sur les enfants. Cela a été suggéré pour la mobilité résidentielle, qu'en est-il de la mobilité quotidienne ?

D. Klöckner[335] nous renseigne, à l'échelle européenne, sur l'impact des habitudes de déplacement parentales sur l'autonomie de l'enfant et ses représentations en général.

Tout d'abord, il n'est pas besoin de monter dans une voiture pour sentir son influence dans les comportements. Des enfants qui, à cause de la circulation, ne peuvent jouer sans surveillance aux abords du domicile, « ne présentent pas le niveau d'autonomie normal pour leur âge, qui s'acquiert par exploration des alentours d'abord à pied, et plus tard à vélo, dans un rayon plus large. »

[335] Klöckner D., « Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et leurs conséquences », Recherche Transports Sécurité n°59, avr-juin 1998, p.27

Puis, D. Klöckner parle précisément des déplacements d'accompagnement avec l'enfant dans la voiture, et non pas de la mobilité générale des parents dont l'enfant est plus ou moins informé. « L'accompagnement des enfants a des conséquences considérables sur leur développement, et l'on peut supposer que les répercussions sur leur comportement futur seront importantes. (…) La voiture qui le transporte, enfant, d'un lieu sûr - la maison - à un autre lieu sûr - l'école -, ou d'un événement agréable - la piscine, le parc, les copains - à l'autre, lui donne un sentiment de puissance. Tout laisse à penser qu'il reproduira cette expérience, dès dix-huit ans, en tant que conducteur cette fois, et qu'il développera plus tard les mêmes pratiques d'accompagnement que ses parents. »
Par contre, D. Klöckner ne nous renseigne pas sur d'autres types de déplacements, porteurs, eux aussi, de représentations mais qui ne sont pas de l'accompagnement (durant les vacances d'été mais encore durant les week-ends de vacances).

Après les conditions économiques, il semble que ce soit la présence d'un enfant dans le foyer qui arbitre le choix du mode de transport. « L'enquête qualitative a aussi permis de mettre en évidence un noyau dur de justification à l'acquisition et à l'utilisation de l'automobile : les enfants et surtout les loisirs des enfants. »[336] Précisons qu'il s'agit là d'une enquête auprès d'une population qui a été non-motorisée, par choix.
Même si cela est de l'ordre du contresens, on souhaite protéger son enfant des dangers de la circulation routière en l'accompagnant en voiture et, de ce fait, en participant à cette insécurité.

Avec ces quelques remarques, nous voyons déjà la toile de la « dépendance automobile » se tisser chez la prochaine génération de conducteurs (comme pour l'actuelle). Nous entendons la dépendance automobile au sens d'une obligation de prendre part au système automobile compte tenu d'une dégradation de la situation des non-automobilistes pour lesquels il est de plus en plus difficile de demeurer dans cette position, entourés d'un monde qui s'automobilise.[337] Le processus est donc déjà

[336] Beauvais Consultants, Recherche sur le comportement des familles non-motorisées. Rapport final., 1999, p.46
[337] Dupuy G., La dépendance automobile, 1999, p. 7 et suivantes

enclenché. La loi statistique le confirme : chaque génération est mieux équipée que la précédente et garde ses habitudes en vieillissant.[338] La voiture se vit de plus en plus comme une prothèse corporelle puisque elle bénéficie de plus en plus d'une image de bien individuel. « Cet accroissement du multi-équipement induit un changement de la fonction de la voiture dans le ménage : d'un bien familial, elle devient de plus en plus un bien individuel. »[339] Enfin, une fois de plus, insistons sur le rôle majeur du permis de conduire qui détermine, l'accès au système automobile plus que l'achat du véhicule, secteur où les opportunités se sont élargies. Le marché de l'occasion, de mieux en mieux organisé, contribue aujourd'hui à rendre l'achat d'une voiture plus accessible.[340]

Chap 5 - 1, 3 : L'exemple de la famille T. résidant à Chaumont-en-Vexin (60)

Nous rapporterons ici l'exemple de la famille T., que nous avions rencontrée lors d'une enquête menée en 1999 (c.f. chap 2 - 2, 3), en nous attardant sur son importante utilisation de l'automobile qui agit comme un entraînement à la conduite ainsi que sur le cas des enfants, toujours accompagnés.

La famille T. compte 5 membres : 2 adultes, 2 adolescents de 16 et 14 ans et une enfant de 9 ans. Le père est ingénieur et la mère n'exerce pas de profession.

C'est avec l'arrivée de leur premier enfant que le couple décide de déménager d'Argenteuil vers une commune où ils pourront trouver une maison, certes, à un prix abordable mais avec le souci d'une qualité architecturale (une maison "typique").

En 1999, pour ses déplacements, la famille dispose de trois véhicules :

- une Supercinq dédiée aux migrations alternantes de monsieur vers son lieu de travail (situé à Argenteuil), haut de gamme (version Baccara) pour un confort assuré,

[338] Bodier M., « La voiture : une habitude qui se prend jeune », INSEE Première n° 474, 1996
[339] Martin P. et Rennes G., Le parc automobile des ménages et ses utilisations en 1982 et 1994, 1997, p.6
[340] Bodier M., « La voiture : une habitude qui se prend jeune », INSEE Première n° 474, 1996

- une Renault 18 « voiture poubelle » ou à « tout faire », ancienne voiture familiale dont madame se sert,
- un monospace de marque Pontiac, GPL, voiture familiale utilisée pendant les vacances et en fin de semaine.

Quel usage la famille T. fait-elle de ce parc automobile familial ? On s'aperçoit très vite que l'on se trouve face à des parents toujours au volant au service des enfants.

Pourquoi parle-t-on de parents toujours au volant ?

Les jours ouvrables et d'école, nous comptabilisons cinq déplacements[341] et quatre, le mercredi. Les trajets domicile-travail se font dans une certaine pénibilité, en particulier à cause des embouteillages. Madame effectue de nombreux trajets mais d'un kilométrage réduit soit pour amener les enfants aux transports collectifs avec lesquels ils rejoignent leur lieu de scolarisation, soit pour des affaires personnelles.

Le week-end, les parents nous signalent quatre déplacements réguliers, partagés entre les deux conducteurs, auxquels il faut ajouter des "extra" qui se déroulent toujours en famille. Au final, les kilométrages parcourus par chaque véhicule sont très importants : respectivement 15 000, 10 000 et 15 000 kilomètres par an pour la Supercinq, la Renault 18 et le monospace.

Pourquoi parle-t-on de parents toujours au volant au service des enfants ?

Hormis les déplacements pour le travail de monsieur et les affaires personnelles de madame, soit un déplacement par jour pour chacun, tous les autres déplacements concernent les enfants : pour l'école, les activités extra-scolaires, les "extra" du week-end et les vacances. Pourtant Monsieur et Madame T. ne cachent par leur malaise devant le manque d'autonomie de leurs enfants. Eux-mêmes disent souffrir depuis toujours du manque de vie culturelle de la région. C'est la seule critique qu'ils formulent en pensant à leur déménagement. Il ne s'agit pas pour eux d'une simple question de confort de vie, ils en mesurent les conséquences en constatant le manque d'autonomie de leurs aînés. Ils disent inciter leurs adolescents à aller au cinéma à Cergy en leur proposant de les accompagner au train mais les

[341] 1 déplacement = 1 aller et 1 retour

enfants refusent. Ils précisent aussi que leurs enfants supportent mal la foule et la promiscuité.
En 2001, l'aînée de la famille est entrée en faculté, en 1999, les parents se posaient déjà la question de sa future mobilité.

Cette famille rencontrée presque "au hasard" des routes périurbaines, n'est pas une exception. Ce qui l'est peut-être plus, réside dans la manière dont ses possibilités financières lui permettent de gérer plutôt aisément tous les changements à prévoir.
Un entretien dans de bonnes conditions en présence des deux membres du couple, nous a permis d'en tirer un témoignage assez fort de la mobilité quotidienne et locale dans le périurbain et donc de souligner ses particularités. Aucune activité, nécessaire au bon déroulement du quotidien, en dehors du domicile, ne s'effectue autrement qu'en automobile, aussi bien pour les parents que pour les enfants ; ce qui conforte l'idée d'un entraînement soutenu et régulier en tant que conducteur mais aussi durant l'enfance en tant que sujet.

Chap 5 - 2 : L'ENQUÊTE : MISE EN ÉVIDENCE DU PRINCIPE DE CAPITALISATION DE LA PRATIQUE SPATIALE

Chap 5 - 2, 1 : Présentation de l'enquête

Suites aux développements théoriques du précédent chapitre, l'enquête a pour enjeu de nous permettre d'aborder la réalité matérielle de la capitalisation de la pratique spatiale dans le cas de l'automobile.

Avant tout, il nous faut indiquer qu'ici ne sera présenté qu'une partie de l'enquête. D'autres phénomènes, en continuité avec la réflexion à propos de la capitalisation de la pratique spatiale, étaient à observer. Pour la clarté de la démonstration, nous ne les dévoilerons que le moment venu.

L'objectif général de l'enquête était avant tout de vérifier l'existence effective de la capitalisation de la pratique spatiale.

L'enquête doit nous permettre de traiter deux grandes questions. La première, à qui cette section est consacrée, concerne la traduction matérielle de la capitalisation de la pratique spatiale : quelle utilisation quotidienne pouvons-nous repérer, dans quel(s) comportement(s), quelle(s) organisation(s) ? La seconde aborde les éléments de l'environnement quotidien susceptibles d'influencer, de conditionner l'utilisation de la capitalisation de la pratique spatiale (c.f. chap 6 - 2).

Commençons par donner des informations générales éclairant le déroulement de l'enquête qualitative à laquelle nous avons eu recours. Notre échantillon était constitué de 26 personnes. Dans la plupart des cas, nous nous rendions à leur domicile sinon, pour une question de commodité et de proximité avec leur lieu de travail, nous les rencontrions à notre domicile. Nous avons ainsi interrogé 11 hommes, 11 femmes ainsi que 2 couples qui étaient réunis au moment de l'interview. Toutes ces personnes vivent dans l'aire urbaine autour d'Angers.

Résidant dans la région lors de l'enquête, c'est pour des raisons pratiques que nous avons choisi ce terrain. Par ailleurs, ayant déjà mené des enquêtes dans la région parisienne ainsi qu'autour de Toulouse, ville archétype du

développement périurbain, nous souhaitions profiter du savoir offert à l'université d'Angers pour "explorer" un périurbain de l'ouest de la France.

Tableau 6 : Profil des ménages enquêtés selon le temps de travail

Monsieur	39	39	39	35	35	35	39	0	35
Madame	39	TP	0	39	TP	35	35	39	0
	9	**4**	**4**	**3**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**

en heures hebdomadaires : 0 pour sans profession et TP pour temps partiel

Nous avons sélectionné notre échantillon avec l'aide de connaissances qui étaient munies d'un "cahier des charges". Ce "cahier des charges" avait surtout pour but de choisir des personnes qui correspondaient, par leur résidence et leur mobilité professionnelle, à la définition du Zonage en aires urbaines (tab.6). C'est-à-dire qu'il s'agissait d'interroger des personnes résidant dans le périurbain, au sens INSEE du terme. Nous les avons donc rencontrées sur une période de 3 semaines, entre le 11 et le 30 juin 2001.[342]
A priori ce terrain d'enquête angevin nous convenait autant que tout autre du fait qu'il respectait les conditions émises par son environnement spatial (c.f. conclusion chap 3 concernant la géographie individuelle de la mobilité) ; ce que nous garantissait le fait de s'être placé dans les limites du ZAU. En revanche, travailler dans le périurbain, outre le fait qu'il constitue le coeur du sujet du point de vue de l'aménagement, nous facilite la tâche dans le sens où nous sommes en présence d'une population fortement automobilisée.

Pour pouvoir parler "capitalisation de la pratique spatiale" avec nos enquêtés, nous avons imaginé un scénario. Comme toute question que l'on ne peut pas aborder directement, il nous fallait alors demander aux personnes de se projeter dans une situation dans laquelle il nous était possible d'isoler l'action de la capitalisation de la pratique spatiale. A l'opposé des situations que nous avons décrites pour la formation et l'entretien de la capitalisation de la pratique spatiale, nous avons placé nos enquêtés dans une situation inconnue pour révéler, activer le principe. En

[342] Guide d'entretien, carte de l'aire urbaine angevine, et "cahier des charges" sont présentés en annexe.

effet, on peut penser que c'est face à une nouveauté ou un problème, qu'elle légitime sa raison d'être, "système d'orientation embarqué universel".

Le jeu d'orientation est une façon d'aborder le rapport de chaque individu à son véhicule afin de cerner si ce dernier participe à la mise en place de la capitalisation de la pratique spatiale.

Quelle est la ville, parmi celles que je vais vous citer, que vous estimez ne pas connaître ou connaître la moins ? : Le Mans, Nantes, Tours, Poitiers, Cholet, Rennes. Pourquoi ?

Imaginez que vous avez rendez-vous pour un motif administratif dans cette ville. Le RDV est fixé à 14 h un jour ouvrable de la semaine. Vous le savez 2 semaines avant. Comment procédez-vous ?

Il fallait s'assurer que la ville était bien "inconnue".

La liste des villes a été choisie en fonction de la proximité du terrain d'enquête afin de permettre le déplacement aller / retour dans la journée. La ville devait aussi avoir une fonction administrative assez importante afin que le motif du déplacement ne soit pas remis en cause par les enquêtés et assure une fiabilité à l'expérience.

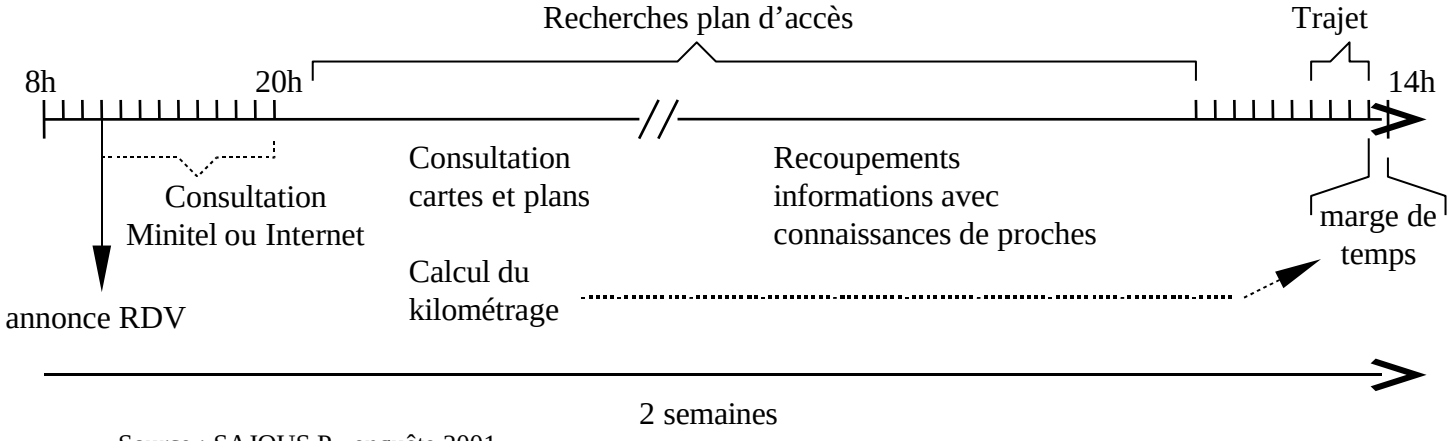
Quelles significations accordons-nous à "ville inconnue"? La personne peut ne jamais être allée dans la ville en question. Rappelons que F. Caron avance que la connaissance d'une ville ne peut être acquise que par un cheminement à la vitesse de la marche, donc, lent et répété, en son sein (c.f. chap 4 - 2, 2). Nous avons en partie vérifié cela puisque aucune des personnes rencontrées n'associait le fait de traverser une ville en voiture à celui de la connaître.

Par ailleurs, c'est au cours des entretiens que nous nous sommes aperçus que notre liste comprenait des villes accessibles en train depuis Angers et d'autres non. Cela nous a apporté un complément d'informations plutôt qu'une difficulté. En effet, ceux qui préféraient le train, gardaient toujours l'automobile comme solution de rechange et décrivaient alors leur démarche pour chaque mode.

Chap 5 - 2, 2 : Premiers résultats

Recueillant puis analysant les attitudes que nos enquêtés disent tenir, temps de conduite et temps de préparation de ce “déplacement exceptionnel” sont marqués par la place tout à fait prépondérante de ce que nous avons regroupé sous le vocable “capacités personnelles”. Si cela est anodin, dans le cas du temps de conduite d’un moyen de transport individuel, c’est sur la façon de préparer le déplacement qu’il faut se pencher (fig.9).

Figure 9 : Schéma de préparation décrit par les enquêtés



Source : SAJOUS P., enquête 2001

A travers le jeu d’orientation, les personnes se projettent, imaginent se rendre au rendez-vous. Pour cela, elles font directement appel à la fonction de représentation puisqu’elles évoquent des objets en leur absence. La plupart d’entre elles, d’ailleurs, rentrent dans le jeu par le choix du mode de transport. Peu de celles-ci déclarent d’emblée qu’elles prendront leur véhicule. Rares sont celles qui ont décrit un scénario de déplacement par train. De plus, elles assortissent ce choix, de conditions d’horaires et de disponibilité du conjoint, pour accompagner à la gare ; ce qui rend les propos anecdotiques. Le fait marquant résulte d’une majorité qui utilisera son véhicule personnel pour se rendre au rendez-vous mais oublie de le préciser et s’inscrit directement dans le système automobile, en citant des éléments qui nous permettent de déduire que ces personnes prendront leur véhicule. « Je regarde combien de kilomètres. » ou encore « Je regarde au

Minitel combien de temps il faut, la voie la plus rapide, la plus facile pour y aller. » Nous associons cette attitude à une intériorisation forte de la mobilité automobile.

Chaque personne nous a décrit sa façon de faire. Nous avons consigné chaque comportement décrit et nous les avons regroupés en trois catégories (tab.7).

Après lecture de la liste des comportements, on note que c'est l'individu qui est au centre du système. L'automobile domine car elle offre une plus grande maîtrise (une sécurité) de l'acte technique à mettre en oeuvre pour arriver au rendez-vous. Ceci n'est pas une conclusion objective issue de nos observations. C'est la justification qu'avancent les enquêtés pour expliquer le choix, dans ces circonstances, de se rendre en automobile au rendez-vous. « Je prends ma voiture : je connais pas. » ou encore « Je pars à 10 heures pour me laisser le temps de trouver, de bien prendre la sortie. J'y vais en voiture. »

Nous sommes donc face à une "façon de faire" qui repose pour la majeure partie des enquêtés sur les capacités personnelles secondées par la logistique. Notons que cette organisation est partagée par plusieurs individus et maîtrisée par chacun d'entre eux. La manière de répondre à cette section de l'enquête l'illustre : des réponses énoncées rapidement et de façon quelque peu stéréotypées. Nous ne parlerons pas du regard interrogateur qui nous assaillait pour tenter de comprendre notre intérêt pour quelque chose de si "anodin".

Tableau 7 : Les trois catégories de comportements décrits lors de la préparation du déplacement

Capacités personnelles	Faire confiance à son sens de l'orientation Déclarer ne pas avoir le sens de l'orientation Faire appel à des souvenirs lointains (plus de 15 ans) Prévoir une marge de temps Déclarer développer une anxiété à l'idée de ce déplacement
Logistique	Consulter une carte routière et / ou un plan avant Consulter une carte routière et / ou un plan pendant Consulter un plan de ville sur place le jour du RDV Chercher l'itinéraire à partir du Minitel Chercher l'itinéraire à partir d'Internet Citer un site précis où chercher l'itinéraire sur Minitel ou Internet Calculer le kilométrage
Sollicitations	Téléphoner au lieu de RDV Compter sur le fait que l'accès sera précisé dans le courrier fixant le RDV Demander l'aide d'un proche pour reconnaître le parcours sur la carte. Demander à un proche de l'accompagner Demander des informations à un proche connaissant l'accès à la ville Se renseigner auprès d'un agent de police sur place, le jour du RDV

Nota : Certains comportements sont en grisé car ils n'ont été indiqués que par un seul enquêté.

Source : SAJOUS P., enquête 2001

Le Petit Robert (édition 1982) rappelle que « savoir + infinitif » exprime le fait de « mettre en oeuvre ses propres capacités ». Les attitudes les plus fréquemment rencontrées dans le jeu le traduisent puisqu'elles appartiennent majoritairement aux catégories "capacité personnelle" et "logistique". Rapportées au nombre de comportements mentionnés, les sollicitations relationnelles pour obtenir des informations sont négligeables.

Elles n'intéressent pas plus l'entourage que le lieu où doit se tenir le rendez-vous. Elles sont encore minimisées si l'on admet que téléphoner au rendez-vous est à cheval sur les sollicitations et les capacités personnelles.

Les enquêtés ont, d'une part, un savoir pour organiser le déplacement et, d'autre part, des outils pour faire en sorte que ce déplacement se déroule le mieux possible. Cela semble donc renvoyer à l'analyse d'un savoir-faire ; ce que nous allons entreprendre dans le paragraphe suivant.

Chap 5 - 2, 3 : Les automobilistes enquêtés, détenteurs d'un savoir-faire

De l'enquête, nous retirons des observations dont l'analyse nous indique que, du point de vue pratique, le "mode d'emploi" concernant l'automobile prend les traits d'un savoir-faire. C'est ce dernier terme, en adéquation avec nos résultats, que nous utiliserons dès à présent. Non pas qu'il ne soit pas valable de parler de "mode d'emploi", mais nous préférons qu'il reste dans le domaine commun à tous les modes de transport. Nous avons dit que, sur le plan théorique, tout mode pouvait se prévaloir d'une capitalisation de la pratique spatiale. Cela se traduit par l'existence vraisemblable d'un mode d'emploi de ce moyen de transport à destination de l'individu pour lui faciliter ses rapports spatiaux.
L'approfondissement des recherches pour le mode automobile par les observations de terrain, nous amène à parler, pour ce mode, de savoir-faire. Il nous faut à présent étayer notre propos afin de mieux cerner cette notion.

Chap 5 - 2, 3 a) Définition du savoir-faire

Toutes les activités humaines amènent, sous des formes diverses, à avoir recours à un savoir-faire. Celui-ci peut se fonder sur une habileté manuelle, un tour de main, sur des recettes, des "trucs", des formules, des choix de matières ou encore, pour un individu, une utilisation

particulièrement performante de ses connaissances intellectuelles.[343] Pour approcher cette notion, nous avons été amenés à compulser une littérature entrepreneuriale. C'est un des aspects d'un débat vital pour le domaine : la protection et la valorisation de l'innovation industrielle. Compte tenu du fait que les connaissances se déprécient, disparaissent mais aussi, s'enrichissent par l'acquis de l'expérience, le renouvellement du débat est constant. C'est donc là que l'on peut espérer trouver les analyses les plus fines.

Durant l'enquête, après avoir écouté toutes les personnes rencontrées, nous avons conclu que les comportements signalés, acquis par un apprentissage de l'automobile via le système automobile, s'organisent sous la forme d'un savoir-faire.

Reprenons une définition, un peu longue, mais nécessaire compte tenu de l'introduction de cette notion dans un contexte qui n'est pas habituellement le sien.

« Le savoir-faire se définit alors comme l'ensemble des compétences acquises, incorporées, transmises qui se manifestent dans l'acte technique. Présent à tous les instants de l'activité technique, il est perceptible dans les aptitudes physiques de l'individu comme dans ses capacités à juger, prévoir et maîtriser un processus technique et les rapports sociaux qui lui sont associés. "Savoir-faire" serait donc disposer d'une capacité de juger et de choisir. (…) Mais le plus souvent, le savoir-faire mobilise l'ensemble des sens. (…) Savoir-faire serait donc juger en mobilisant tous nos sens, sinon le corps tout entier. Savoir-faire inclut pourtant une autre dimension tout aussi fondamentale : la capacité d'anticiper, de prévoir. (…) "Savoir-faire" serait donc savoir anticiper le déroulement du processus : un "savoir-prévoir" les réactions de la matière. (…) Juger, prévoir, conjecturer sont donc les dispositions à la maîtrise pratique des techniques au sein de l'appareil de production. Ces qualités donnent au savoir-faire non seulement un rôle adaptatif indispensable - c'est lui qui permet de réguler et optimiser le

[343] Pascaud C.F. et Piotrant J.L., Protéger et valoriser l'innovation industrielle. Brevets et savoir-faire : de la théorie à la pratique, 1994, p. 101

travail - mais aussi un rôle innovatif dans la mesure où il permet de perfectionner les conditions techniques du déroulement d'un processus technique. (…) Indissociable de l'ensemble des systèmes de connaissances et de comportements auquel il est incorporé, le savoir-faire ne se transmet pas seul. L'apprentissage du savoir-faire est avant tout celui d'un "savoir-vivre" ; il transmet tout à la fois : savoirs efficaces, sens et identité. La transmission, accession au savoir donc au statut, est largement codifiée. »[344]

Immédiatement remarquons que « juger, prévoir, conjecturer » définissent des temps d'action différents dont nous avons tenu compte pour reconstituer le scénario le plus suivi, "dans le respect du savoir-faire" (fig.9).
Par ailleurs, ces trois actions ne sont pas éloignées des thèmes abordés par la sécurité routière. L'étude détaillée d'accidents (EDA) s'apparente bien à l'étude d'un défaut de savoir-faire. Il s'agit de mieux comprendre les mécanismes à l'origine des accidents. Si les conditions météorologiques, la configuration du lieu, le défaut mécanique, etc., peuvent être avancés, l'usager y tient une place non négligeable. C'est pourquoi l'EDA s'intéresse à son trajet, à son expérience, à ses réflexes en situation d'urgences.[345]
Cette définition du savoir-faire suppose beaucoup d'autres implications à l'égard de l'automobile.

Chap 5 - 2, 3 b) Un savoir-faire automobile plausible

En effet, chaque aspect de cette définition s'applique remarquablement bien à l'automobile.

Sur le plan de la conduite, les références aux sens et au corps en général rappellent les descriptions de J.L. Piveteau. Il regroupe les perceptions en deux classes : celles participant à « l'effet coquille » et celles participant à « l'effet centaure ». (c.f. chap 4 - 1, 2 b))

Sur le plan des aptitudes humaines valorisées (« juger, prévoir, conjecturer »), la publicité s'en fait largement l'écho.

---

[344] Chevallier D., « Des savoirs efficaces », Terrain n°16, mars 1991, p.7 à 10
[345] Ferrandez F. et al., « L'étude détaillée d'accidents : une nouvelle orientation de la recherche en sécurité routière », Recherche Transport Sécurité n°9-10, juin 1986

Notons que ce ne fut pas toujours le cas. La publicité, « machine à rêver »[346], dispose d'une gamme de représentations dans laquelle elle puise selon "l'atmosphère" sociale du moment. C'est ainsi qu'au début des années 1990, « le monde publicitaire cherche des repères et des perspectives pour communiquer ».[347] Quelles sont les origines de cette prise de conscience publicitaire ? On parle « d'un profond mouvement de réflexion sur l'éthique du capitalisme »[348]. L'âge de la maturité est bien là chez les consommateurs. L'automobile, dont les budgets publicitaires sont une manne pour les agences, n'échappe pas à cette redéfinition. « Nous venions de toucher les sommets de la publicité aventureuse mais, déjà, le public se lassait du spectacle. Les années 80 s'achevaient dans une remise en question générale. (…) Le lancement de la XM sera notre campagne laboratoire des années 90. (…) L'hydractivité nous en donnera l'occasion. (…) Elle confère à la XM une stabilité jamais égalée et une nouvelle sensation de conduite. Ainsi naquit le concept de "route maîtrisée" qui allait devenir notre nouvelle signature et organiser toute la communication du double chevron vers les rives encore floues de la communication des années 90 ».[349]

L'exploitation de l'image de la « route maîtrisée » constitue un tremplin pour les comportements relatifs à l'acuité de jugement, de prévision et d'évaluation (fig.10). La scène publicitaire se réorganise. Converge-t-elle, pour autant, avec le travail de la sécurité routière qui occupe depuis plus longtemps le terrain ? Des spécialistes du domaine notent que les publicités valorisent la maîtrise, la puissance, la vitesse en suggérant le pouvoir de l'automobiliste à leur égard.[350]. L'accident aussi est rappelé mais de façon allusive, en énonçant la sécurité qu'offre le modèle présenté vis-à-vis des risques de la circulation, en montrant comment la voiture permet d'échapper à des situations imprévues[351]. Mais cela ne facilite pas le travail de la sécurité routière. Cela aurait même un effet négatif pour les campagnes

[346] Montandon A. (sous la direction de), Roule la pub ! Essais sur la publicité de l'automobile, 1988, p.87
[347] Weil S., A quoi rêvent les années 1990 ? , 1993, p.16
[348] Toscani O, La publicité est une charogne qui nous sourit, 1995, p.194
[349] Séguéla J., Pub Story : l'histoire mondiale de la publicité en 65 campagnes, 1994, p. 74
[350] Khifli T. et Barjonet P.E., Sensibilisation aux risques engendrés par la circulation routière, dec 1998, p.242
[351] Idem, p.241

d'information de la sécurité routière en activant « un processus de contre-argumentation et de surestimation de l'efficacité des équipements de sécurité »[352].

La capitalisation de la pratique spatiale est également impliquée sur le plan du lien social. C'est ainsi que les aspects adaptation et innovation, inhérents à tout savoir-faire se vérifient aussi. « Pour une personne ou un foyer, avoir une voiture ne correspond pas tant à une solution "tactique", choix passager entre automobile et transports en commun pour tel ou tel trajet, mais plutôt cela relève d'une véritable "stratégie". »[353] Cette analyse de la possession d'une automobile n'est pas sans conséquence sur la question du transfert modal et de la promotion des transports collectifs. Elle induit, qu'avec l'automobile, en toutes circonstances, en tout temps, en tous lieux, on pourra reproduire une capacité d'aller, c'est-à-dire prospecter l'espace géographique à partir de la capitalisation de la pratique spatiale emmagasinée. En d'autres termes, on saura s'adapter dans un environnement spatial en mutation ; ce qui comporte une part innovante. C'est à ce stade que l'image de l'assurance sur les situations futures dans lesquelles l'individu peut se retrouver prend tout son sens. On n'achète pas l'automobile en référence à une ou quelques circonstances précises mais dans le but de ne pas être démuni face aux circonstances de la vie : un divorce, des économies (ou des choix de vie) qui ne permettent pas de s'installer seul dès le début de la vie active, etc.

La transmission, quant à elle, pour être signifiante se fait sélective. Il faut pouvoir identifier les nouveaux membres. Notons qu'il faut comprendre la sélection non pas comme un moyen d'éviction[354], mais comme un rituel de passage pour entrer dans un groupe. Admission dans un groupe dont les conditions sont les suivantes : obtenir le permis de conduire, acheter une voiture, se déplacer sur le réseau routier. Obtenir le permis de conduire est sans doute le moment où l'on ressent le plus intensément son admission

[352] Khifli T. et Barjonet P.E., Sensibilisation aux risques engendrés par la circulation routière, dec 1998, p.291
[353] Dupuy G., « The automobil system : a territorial adapter », Flux n°21, juil - sept 1995, p.28
[354] Ce qui ne se vérifie pas avec 782 485 permis B délivrés pour la seule année 1998. Source DAEI, Mémento des statistiques des transports. Résultats 1998, 2000, p.82

Figure 10 : « Juger, prévoir, conjecturer » : exemples publicitaires



dans le « club ».[355]

Tout cet ensemble traduit l'activité de la capitalisation de la pratique spatiale, qui n'est autre que le savoir-faire automobile. L'automobile joue alors un rôle médiateur dans le rapport individu / espace : oeuvrant dans la sélection de perceptions pour en extraire des représentations qui ont un impact d'adaptation, d'innovation servant un but identitaire.

Dans le cadre de l'enquête, on s'aperçoit de l'utilité de la capitalisation de la pratique spatiale qui permet de reporter sur un espace et un tronçon inconnu du réseau routier des pratiques habituelles ou préméditées, pour l'occasion. C'est à travers ce style d'acte que l'on dégage le rôle dévolu à l'automobile en tant que "clé d'habitation du monde".

Chap 5 - 3 : **ILLUSTRATIONS DE LA CAPITALISATION DE LA PRATIQUE SPATIALE**

Au début de ce chapitre, nous avons procédé en première section à une mise en garde contre les particularités périurbaines qui pouvaient accentuer la perception des traits de la capitalisation de la pratique spatiale et du savoir-faire.

Dans cette section, nous avons jugé opportun de présenter des cas de capitalisation de la pratique spatiale externes au périurbain.

Ces illustrations se fondent sur une relecture d'études produites par d'autres. Par définition, notre enquête nous a permis de vérifier notre hypothèse pour un champ de situation donné. Nous souhaitions aller plus loin dans la validation de l'idée de capitalisation de la pratique spatiale.

En l'état, la notion de capitalisation de la pratique spatiale pouvait être la cible de deux critiques :

[355]Dupuy G., « From the "magic circle" to "automobile dependance" : measurements and political implications », Transport policy, n°6, 1999 1-17, 1999, p.3

- quid de la capitalisation de la pratique spatiale selon les catégories sociales?,
- quid de son fonctionnement "en temps réel" ?.

C'est pourquoi nous nous pencherons sur le cas des pauvres puis sur une enquête en situation. Traiter du cas des pauvres a pour vocation d'illustrer la généralité de la capitalisation de la pratique spatiale, même pour les catégories où le parc automobile est plus réduit. Par ailleurs, nous chercherons à travers l'enquête en situation, à isoler la capitalisation de la pratique spatiale en pleine action, lors de la conduite. C'est le moment ou le "cercle vertueux" est le plus sollicité : perception, représentation, restitution, sont toutes en jeu.

Chap 5 - 3, 1 : La capitalisation de la pratique spatiale chez les pauvres

La population pauvre à laquelle cette étude[356] s'intéresse, appartient au premier quintile. C'est-à-dire aux 20% de ménages les plus pauvres. Ces ménages se localisent majoritairement dans les espaces ruraux mais la proximité des guichets sociaux leur est indispensable. « En tendance, les pauvres habitent de plus en plus les espaces urbains ou les pôles ruraux où ils peuvent aussi avoir accès à certaines ressources urbaines (guichets sociaux). »[357]

La population rencontrée lors des enquêtes associées à cette étude était localisée en banlieue parisienne (Cité S. Allende à St Denis) et en périurbain francilien (Chaumont-en-Vexin, département de l'Oise). L'objectif de cette étude est de décrire les schémas de mobilité de cette population dans le cadre d'une comparaison France / Royaume-Uni. Pour notre part, nous réexploiterons les résultats français qui reposent sur une enquête qualitative de 60 entretiens semi-directifs.

Chap 5 - 3, 1 a) Une capitalisation de la pratique spatiale peu en rapport avec l'automobile

[356] Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001
[357] Idem, p.17

Dans ce paragraphe, nous présenterons l'état de la mobilité quotidienne et locale que cette enquête a permis de dresser. Dans cette population de ménages, parents en majorité, l'automobile est très peu présente. La capitalisation de la pratique spatiale qui déboucherait sur un savoir-faire (ayant des impacts sur une organisation de l'habitat) n'est pas la norme.

Le modèle que présente cette étude et qui concerne la mobilité de la population pauvre française parle « d'assignation territoriale ». La mobilité est du ressort des modes de déplacement de proximité. « Le modèle de l'assignation territoriale se signale par une utilisation rationnelle de l'espace-temps : les distances parcourues sont plus réduites, les temps de parcours plus longs, on minimise le recours au transport collectif, on maximise la marche à pied ou l'usage du deux-roues, si possible motorisé, avec recours exceptionnel à l'accompagnement en voiture. L'absence ou la déshérence du permis de conduire ne permettent pas de sortir facilement de ce schéma, même si l'on a accès à un véhicule. Dans ce modèle, le poids d'un éventuel budget automobile est d'ailleurs jugé prohibitif. »[358]

Si cette façon de se déplacer assure une connaissance fine de l'espace local, le modèle, agissant comme un carcan, n'avantage pas la reproductibilité de la capitalisation de la pratique spatiale dans d'autres lieux, d'autres circonstances. D'ailleurs, la non-motorisation résiste car on peut espérer trouver dans le même espace les éléments de la vie quotidienne, que d'autres rencontrent à une autre échelle (en utilisant l'automobile), avec des solutions de substitution elles-mêmes sur place. Avoir à sa disposition des commerces et des services, une offre d'emplois locaux (notamment publics), une bonne desserte en transports en commun, des réseaux de sociabilité denses et des ressources de solidarité viennent équilibrer une géographie tronquée.[359]

[358] Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001, p.55

[359] Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001, p.36-41

Les ménages sans voiture ne se déplacent pas moins régulièrement que les autres mais empruntent des trajets moins longs qui prennent plus de temps que ceux des ménages motorisés.[360] C'est ce qui atteste de la présence de la capitalisation de la pratique spatiale bien que l'espace parcouru soit toujours le même et que les contraintes financières laissent peu de marge à l'expression de choix, de désirs. Cette capitalisation de la pratique spatiale se décline en relation avec les modes de déplacement de proximité.

Chap 5 - 3, 1 b) Des évolutions qui rapprochent la capitalisation de la pratique spatiale des populations pauvres et l'automobile

Si l'on s'intéresse, à présent, au groupe des plus jeunes[361], autonomes dans leurs déplacements (15-25 ans), on aurait tendance à penser que le modèle de l'assignation territoriale a vécu.

Nous sommes là en présence de jeunes qui refusent de se satisfaire de ce modèle et qui veulent partir à la conquête de l'automobile, souvent avec le soutien des parents, à défaut de pouvoir effectuer une mobilité résidentielle. Les jeunes, soutenus par leurs parents, souhaitent obtenir le permis de conduire avec le pressentiment, qu'à l'avenir, il sera de plus en plus difficile de se passer d'une automobile.[362]

Pour ces jeunes qui veulent eux aussi "domestiquer l'automobile", le besoin d'affirmer leur personnalité, entre autres, les motive. C'est ce que confirme une autre étude portant sur des jeunes, automobilisés, dont certains sont dans une situation économique précaire. Dans cette période de la vie où l'on est très sensible à l'image sociale que l'on diffuse, l'automobile est un formidable moyen d'exister. « Le rapport à la voiture, la pratique automobile des jeunes apparaissent dans ce contexte comme un *fait social total*, pour reprendre le concept de Marcel Mauss, c'est-à-dire comme un phénomène qui touche aux différents aspects de la société en question : situation

[360] Beauvais consultants cité par Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001, p.41

[361] Ces jeunes font partie pour certains de l'échantillon rencontré et sont en couple avec enfant (s), mais pour la plupart ce sont les parents interviewés qui rapportent la mobilité des enfants.

[362] Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001, p.53

économique et matérielle, position géographique, habitudes culturelles, environnement naturel... » Il nous semble important de rendre largement compte de l'exemple que J.F. Gossiaux nous soumet, archétype de l'automobile comme fait social total chez les jeunes : « Car la virée du samedi, si elle est, au sens propre, une distraction, n'est pas forcément ni essentiellement une partie de plaisir. Il s'agit d'occuper la nuit ; non pas comme on passe le temps, mais comme on occupe un lieu, pour manifester son existence, contre les autres, aux yeux des autres et à ses propres yeux. Il s'agit d'échapper au vide, à l'aliénation quotidienne. L'auto apparaît donc, rien que pour cela, comme un objet de première nécessité. Mais elle est également nécessaire dans la *galère* des jours ordinaires. (...) En tout état de cause, l'objet automobile - à l'opposé de la moto - n'a rien de prestigieux. (...) Sa possession n'est ni ludique ni gratifiante, et sa réalité matérielle suscite plus de tracas que de fierté. »[363]

Revenons à l'enquête concernant les pauvres en France et au Royaume-Uni. A St Denis comme à Chaumont-en-Vexin, la solidarité familiale (ou sociale) dès qu'elle est trop sollicitée, se grippe (longueur du trajet, fréquence, horaire).[364] Mais, en particulier chez les parents, éloignés de l'automobile, c'est en priorité le processus d'urbanisation qui incite à la réévaluation du modèle basé sur l'ancrage territorial. C'est le sentiment (et la constatation) que la réunion en un même lieu des différents éléments nécessaires chaque jour ainsi que des solutions de substitution à l'un ou à l'autre (un autre commerce, un autre emploi, une desserte fournie par les transports collectifs) s'amenuise. Lorsqu'à Chaumont-en-Vexin, les guichets sociaux diminuent leurs permanences et que l'hôpital ferme, la population

[363] Gossiaux J.F., « Pourquoi les jeunes automobilistes sortent-ils de la route ? Quelques réflexions sur le cas des Ardennes », Recherche Transports Sécurité n°34, juin 1992, p.59 et suivantes
[364] Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001, p.42

pauvre se rapproche encore un peu de l'exclusion.

Autre possibilité : passer à un autre schéma de mobilité pour "s'adapter". « Le modèle de dépendance automobile se caractérise par l'adoption d'une norme sociale : la voiture devient, même pour des ménages économiquement démunis, un moyen normal, habituel de se déplacer avec l'élargissement territorial qui résulte de cette perspective. Dans ce modèle, la possibilité d'utiliser d'autres moyens de transport n'est pas pour autant exclue. On peut renoncer à la voiture de manière calculée, dans certaines conditions particulières, mais le permis de conduire garantit de pouvoir y revenir s'il le faut. L'automobile et les frais afférents occupent alors aussi une place indiscutée dans le budget du ménage. »[365]

Un faisceau de facteurs macro-économiques et macro-sociaux modifient la donne territoriale. En face, il y a des jeunes prêts à adopter le savoir-faire automobile. Le processus de domestication est enclenché. Ils en sont au premier stade : définition d'un besoin et intuition que l'automobile constitue la meilleure réponse à ce besoin. Ils n'en doutent pas et le reste de la société semble leur donner raison. C'est pourquoi, afin de mieux cerner ce passage, ce changement, nous avons rappelé la situation des parents qui n'ont pas directement prise avec l'automobile mais dont le discours relate l'espoir que leurs enfants seront, eux, dans un schéma de mobilité automobile. Pour ces parents, la capitalisation de la pratique spatiale est active à partir d'autres modes de déplacement et agit sur l'espace local. Pour les plus jeunes de cette population un transfert de cette capitalisation de la pratique spatiale s'opère vers l'automobile. Mais ils leur restent tout à apprendre en ce qui concerne le savoir-faire correspondant.[366]

[365] Coutard O. et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, 2001, p.55

[366] Une étude spécifique pour ce cas serait du plus grand intérêt. Ayant peu pratiqué l'automobile durant leur enfance, avec des parents qui ne "pratiquent" pas : comment apprennent-ils ? Quels sont leurs modèles ?

Chap 5 - 3, 2 : La capitalisation de la pratique spatiale : illustration du savoir-faire en action

Nous n'avons trouvé qu'un seul moyen qui pourrait rendre compte de l'application du savoir-faire en temps réel : l'enquête en situation de déplacement également appelée l'enquête cordon. Il s'agissait ensuite de trouver une enquête en situation qui intéresse notre propos. Nous nous sommes donc tournés vers l'INRETS, structure habituée à recevoir des agréments pour ce genre d'exercices[367], assez lourds à mener dans la pratique.

Chap 5 - 3, 2 a) Présentation de l'enquête en situation de déplacement

L'enquête en situation est un bon moyen d'appréhender le déplacement et son vécu par l'usager. Elle trouve naturellement sa place dans l'étude sur laquelle nous nous basons puisque son objet était de cerner le rôle de la population et ses interventions au sein du processus qui vise les aménagements en matière de sécurité routière.[368]

L'enquête en situation, ou cordon, se déroule durant le déplacement de l'usager. Cela a l'avantage de saisir l'enquêté sur le vif, de constater réellement son déplacement et d'obtenir des réponses sans "recomposition" d'itinéraire. De lourdes contraintes matérielles limitent le recours à ce style d'enquête: « d'une part, questionner les usagers en les interceptant pendant leur déplacement nécessite une autorisation préfectorale ainsi que le concours de la Gendarmerie Nationale et d'autre part, le questionnaire ne doit pas être trop long afin de ne pas retarder outre mesure les enquêtés ».[369]

Cette technique a donc l'avantage d'éviter les biais lorsque l'usager évoque sa pratique de l'espace. Pour autant, ce type d'enquête connaît aussi

[367] Nous remercions ici D. Fleury, Directeur Département Mécanismes d'Accidents, d'avoir mis à notre disposition le texte de la thèse de J. Yerpez. C'est de façon tout à fait fortuite que nous sommes amenés à retravailler sur les travaux de J. Yerpez. Sa présentation en tant qu'« étude pionnière » repose sur son livre (Le risque routier dans la ville). Ici d'autres aspects sont abordés. Nous nous intéressons aux résultats de l'enquête en situation de déplacement qu'il a pu mener (avant traitement). C'est une petite partie de son travail de thèse.

[368] Yerpez J., Structuration de l'espace social, aménagement urbain et sécurité routière au miroir de la localité, essai sur les territoires circulatoires dans une commune provençale,1994

[369]Idem, p.192

ses limites. Disposant d'un temps limité et souvent d'un seul point d'interception, la préparation doit être très minutieuse pour que cette rencontre avec la population soit fructueuse. La mise au point d'une telle enquête nécessite une analyse sociale et topographique du terrain précise afin de bien connaître la population, son utilisation de l'espace et les possibilités de déplacement offertes (structure et aménagement du réseau…) .[370]

L'enquête cordon qui nous intéresse s'est déroulée sur la commune de Lançon-de-Provence. Sachant que le travail de l'aménageur se base, pour partie, sur le discours et le vécu du réseau routier par les usagers, J. Yerpez devait se saisir de ce discours et ce vécu afin de comprendre comment l'aménageur traite la sécurité routière à Lançon-de-Provence. Cela constitue une entrée afin de saisir les jeux d'acteurs participant à l'aménagement routier au niveau de la société locale. Il a ainsi élaboré une enquête à base de questionnaires plutôt que d'entretiens pour éviter les commentaires à propos de la gestion municipale sans intérêt dans le cadre de ses recherches. Cette enquête a permis de remplir 102 questionnaires.

Dans le questionnaire, nous nous intéressons aux réponses des usagers apportées au groupe de questions suivant : « questions permettant de connaître l'itinéraire suivi et les différents itinéraires connus, les motifs de déplacements, les habitudes »[371].

Notre objectif est de saisir le degré de connaissance des usagers quant à l'environnement spatial dans lequel ils se trouvent. Pour notre part, et c'est ce que nous essaierons de montrer, nous pensons que leurs réponses sont imprégnées de capitalisation de la pratique spatiale et de savoir-faire automobile.

[370] Yerpez J., « Une approche de la mobilité et de l'insécurité routière dans le cadre d'une analyse micro-locale. Aspects méthodologiques », Recherche Transports Sécurité n°51, avr-juin 1996, p.68

[371] Idem, p.63

Chap 5 - 3, 2 b) Des repères paysagers inopérants pour guider la capitalisation de la pratique spatiale en temps réel

Le protocole d'enquête utilisé (fig.11) était le suivant : on invente une fausse impossibilité et l'on fait réagir l'interviewé à ce sujet.

Lorsqu'on leur apprend que l'itinéraire qu'ils avaient pris est fermé, quelle est leur réaction ? La situation dans laquelle l'enquête propulse alors les usagers nous intéresse pour l'évaluation, la connaissance de l'espace dont ils font état en choisissant les itinéraires de substitution. C'est à ce moment là que nous pensons discerner le travail de la capitalisation de la pratique spatiale : le nombre et la connaissance d'itinéraires alternatifs à celui habituellement utilisé.

Figure 11 : Extrait de l'enquête en situation de déplacement

1a. Vous allez de quel côté de Salon ?

…

1b. Vous comptez passer par où ?

Réponse 1 :

C'est barré.

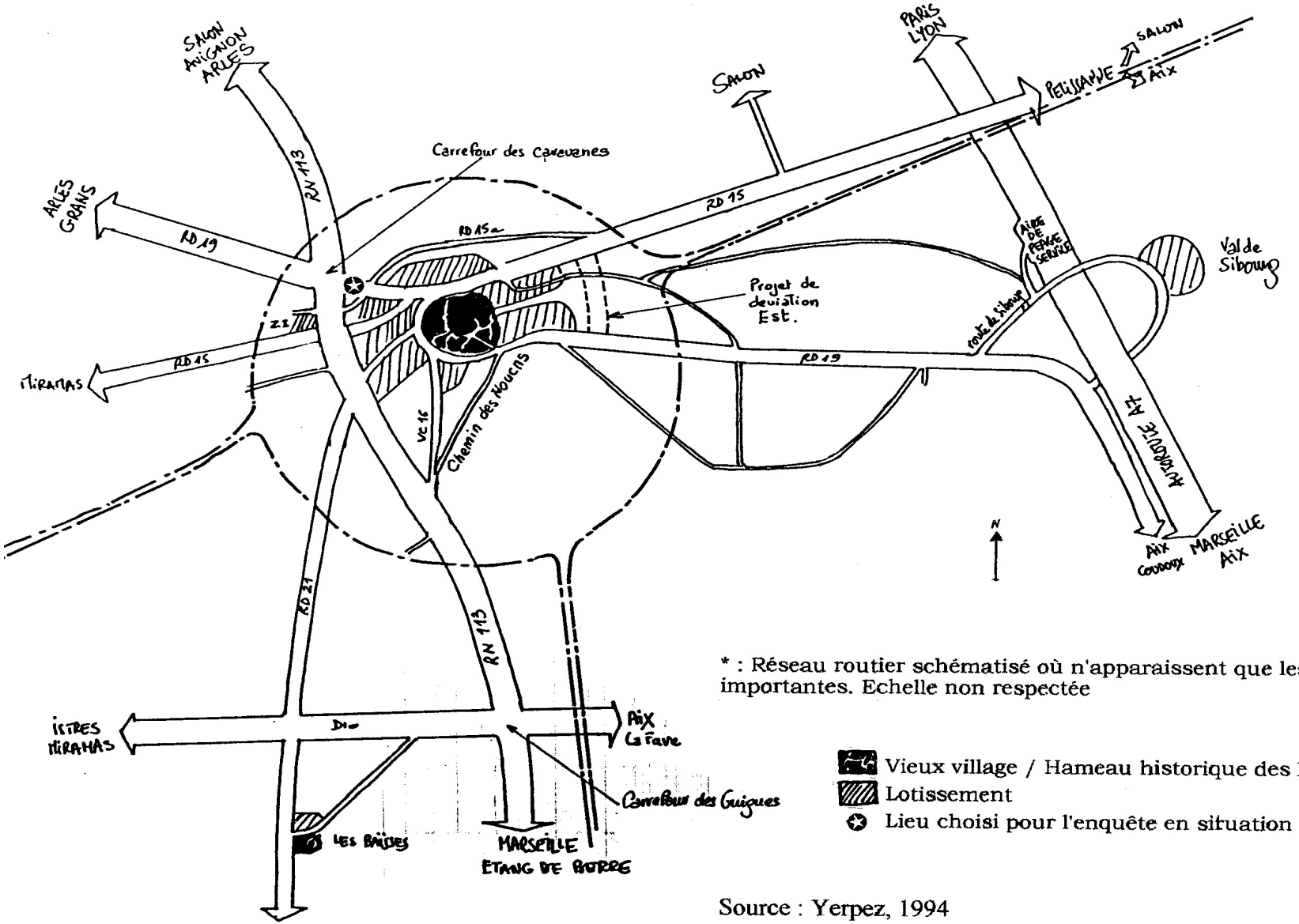
Expliquer qu'il y a des problèmes aujourd'hui et inciter à choisir un autre itinéraire, qui est barré lui aussi…etc…Tracer les trajets indiqués sur la carte.

Expliquer ensuite : excusez-nous, c'est une enquête sur le réseau routier, nous avons dû vous mettre en situation de changer d'itinéraire… En fait vous pouvez passer comme vous l'aviez prévu, mais nous avons encore quelques questions à vous poser très rapidement.

Source : Yerpez, 1994, Annexes

En premier lieu, comment jugent-ils leur itinéraire habituel ? Soulignons que les réponses étaient guidées par la proposition de la part de l'enquêteur d'une liste de thèmes et de qualificatifs. 97 % des usagers interrogés utilisent habituellement ce secteur du réseau routier où ils ont été interceptés (fig.12). Ils l'utilisent principalement pour la fluidité du trafic (on se trouve sur la RN 113) sachant qu'ils considèrent l'insécurité routière qui sévit sur cette partie du réseau comme son défaut majeur.

Figure 12 : Le réseau routier lançonnais*



* : Réseau routier schématisé où n'apparaissent que les voies importantes. Echelle non respectée

Vieux village / Hameau historique des Baïsses
Lotissement
Lieu choisi pour l'enquête en situation de déplacement

Source : Yerpez, 1994

Remarquons ici que nous n'avons pas d'indications de la part de J. Yerpez pour savoir si les usagers répondent en fonction de l'insécurité réelle et ressentie ou bien de l'insécurité perçue à travers le débat national et médiatisé. Notons qu'il mentionne la RN 113 comme un itinéraire, certes, direct et fréquenté mais aussi listé dans les bilans annuels de la DDE des Bouches-du-Rhône pour son nombre important d'accidents.[372]

Le thème des itinéraires alternatifs nous intéresse au plus haut point. L'évaluation de ces itinéraires en termes d'avantage et d'inconvénient fait apparaître des connaissances portant sur les éléments du paysage du réseau routier qui décroissent très rapidement. Signalons que nous faisons-là référence à des résultats recueillis au domicile de l'usager (ou par courrier) si ce dernier avait accepté de prolonger l'entretien lors du premier contact (pendant l'enquête en situation de déplacement). Durant l'enquête en situation de déplacement, retenons que les usagers, à partir du point où ils sont interrogés, savent se réorienter vers un voire deux itinéraires de substitution, rarement plus.[373] Durant l'enquête au domicile, il est à noter que la description des avantages et des inconvénients des itinéraires alternatifs que l'on a su citer fait problème. Cette dernière remarque s'applique de façon générale à l'ensemble du réseau routier traversant la commune. Lorsque les usagers sont interrogés sur l'ensemble des itinéraires départementaux de la commune, ils ont du mal à se prononcer, pour la moitié des cas, sur les avantages et inconvénients des routes départementales. Autrement dit, s'ils savent se réorienter sur d'autres secteurs du réseau, il n'en ont pas une mémorisation fine : ils ont plus de mal à renseigner le thème de l'état de la chaussée que celui de la fluidité. Nous ne nous prononcerons pas sur des avis émis, quelques peu contradictoires, comme des itinéraires jamais empruntés et cependant, jugés

[372] Yerpez J., Structuration de l'espace social, aménagement urbain et sécurité routière au miroir de la localité, essai sur les territoires circulatoires dans une commune provençale, p.193

[373] « En ce qui concerne le nombre d'itinéraires alternatifs à la RN 113, 21 personnes en déclinent 3, 71 en citent 2 et 47 n'en proposent qu'un seul. » Attention, nous obtenons 139 réponses et non pas 102 car la totalité de l'enquête se déroulait en deux temps. Ceux qui ont répondu lors de l'enquête en situation n'ont pas forcément accepté - ce qui explique la différence de 37 enquêtés - de prolonger l'entretien lors d'un rendez-vous à leur domicile.

peu sûrs. En bref, hors situation, peu de réponses : les usagers n'ont pas la carte Michelin dans la tête ![374]

Cette dernière constatation nous aide à préciser le fonctionnement du savoir-faire développé à partir de la capitalisation de la pratique spatiale appliquée à l'automobile.

En effet, nous avons vu comment des temps de préparation se succédaient, chacun caractérisé par des initiatives, mais nous avons à peine évoqué la façon dont ces temps de préparation étaient mis à profit lors du déplacement. Nous avons relevé que cette préparation contribuait à « juger, prévoir, conjecturer » (c.f. chap 5 - 1, 3) durant le temps de conduite en ménageant pour cela - quand le déplacement est exceptionnel comme dans notre enquête - une marge de temps pour rattraper les erreurs ainsi qu'en ménageant la connaissance de cette portion du réseau routier inconnu.

Nous pouvons ici ajouter un troisième bénéfice mis à profit lors de la conduite, mais qui ne découle pas des temps de préparation. Tout porte à croire que les usagers ne mémorisent pas des repères paysagers mais des caractéristiques du réseau afin d'évaluer la portion sur laquelle ils se trouvent et, donc, le type de conduite à adopter. Et c'est sur cette attitude, consistant à évaluer en temps réel la portion du réseau, que nous fondons l'action de la capitalisation de la pratique spatiale associée au mode de transport.

Des aménageurs ont déjà mis en évidence l'impact de l'environnement sur la conduite. « Des aménagements paysagers »[375] pour contrôler les vitesses de déplacement constituent une voie de recherche. Avant de retenir l'idée de mettre en scène cet environnement, ne perdons pas de vue que sa dimension, sa géométrie et sa topologie sont à chaque instant des bases de discernement.[376]

---

[374] Résultats présentés in Yerpez J., Structuration de l'espace social, aménagement urbain et sécurité routière au miroir de la localité, essai sur les territoires circulatoires dans une commune provençale,1994, p. 237 à 242

[375] Stransky V., « La forme urbaine comme régulateur de la vitesse automobile », Actes du colloque Géographies de l'automobile et aménagement du territoire, juin 1997, p.99

[376] Idem, p.85

C'est de la comparaison entre représentation et réalité du réseau utilisée qu'est déduite la conduite à tenir.

La démonstration parfaite de la capitalisation de la pratique spatiale en action aurait consisté à "surprendre" puis à suivre un automobiliste sur une portion de réseau qui lui était inconnue. La tâche était difficile à accomplir. Nous avons essayé de nous en approcher, tout d'abord, lors de notre enquête angevine en élaborant une simulation de déplacement dans l'inconnu, puis en nous reportant à l'enquête en situation de conduite de J. Yerpez.

Dans les deux cas, nous ne pouvons apporter la preuve formelle qu'utiliser des itinéraires A, B, C, rend plus familier un itinéraire D. Cependant, de fortes présomptions existent. Elles s'appuient sur la reproductibilité inscrite dans la définition même du savoir-faire, sur la diffusion sociale de la capitalisation de la pratique spatiale et sur l'utilisation du savoir-faire faite en correspondance avec la partie du réseau routier où l'on circule.

Chap 5 : Conclusion :

Il s'agissait dans ce chapitre de confronter notre construction théorique intitulé "capitalisation de la pratique spatiale" à la réalité. Rappelons que, fondée sur les mécanismes cognitifs de base (perception et représentation), oeuvrant dans le cadre de la mémoire géographique qui n'est autre que le stock des informations relatives à la géographie retenue par les individus, la capitalisation de la pratique spatiale enchaîne les opérations cognitives, plus particulièrement au service de l'orientation lors des déplacements. Nous avons pensé que cet enchaînement pouvait prendre la forme suivante : les représentations construites et mémorisées à partir de perceptions lors de la mobilité quotidienne s'ajoutent à l'expérience déjà acquise et participent à leur tour à son déroulement.

Cette construction faisant référence à des actes cognitifs, une enquête nous la montrerait en action au sein de la géographie individuelle de la mobilité d'un échantillon de population périurbaine. C'est en retournant à la source de l'acte anodin d'orientation que nous avons décrypté le savoir-faire dans la pratique automobile. Nous avons isolé sous le terme de "savoir-faire automobile" un ensemble de comportements visant à « juger, prévoir, conjecturer »[377] ; ce qui est une façon de se préparer à la confrontation avec l'espace puisqu'il est vital pour l'homme qu'il en fasse, d'une portion tout du moins, son habitat. A ce stade, nous disposons, à propos de l'automobilité, des informations suivantes, renvoyant à l'existence d'un espace habité par un individu ou un ménage dans l'espace périurbain. La capitalisation de la pratique spatiale est une caractéristique de la mémoire géographique, caractéristique utilisée lors des déplacements en automobile sous les traits du savoir-faire. Cela aboutit à un savoir-faire engagé dans les actions quotidiennes à accomplir afin d'assurer la pérennité du mode d'habitat.

Le principe de fonctionnement de l'ensemble isolé, de nombreuses questions restent encore en suspens, au premier rang desquelles celle de la généralité de ce principe.

[377] Chevallier D., « Des savoirs efficaces », Terrain n°16, mars 1991, p.9

Répondre à cette question, nous aurait demandé d'autres observations de terrain que matériellement nous ne pouvions mener à bien dans le temps imparti. Nous avons alors préféré illustrer les aspects majeurs de cette question de généralité. Capitalisation de la pratique spatiale et savoir-faire automobile pour tous, quel que soit la catégorie socio-professionnelle et quel que soit l'environnement résidentiel ? L'exemple des pauvres sur lesquels nous avons travaillé, ouvre des perspectives de confirmation de la présence active de ce principe.

Mais, la preuve absolue de la généralité du principe résiderait dans sa mise en évidence lors de son utilisation. Nous nous sommes approchés de ces conditions à l'aide d'une enquête en situation de déplacement. Si elle nous a permis de confirmer l'existence du savoir-faire automobile, elle nous a aussi suggéré une participation du réseau routier dans le bon fonctionnement du savoir-faire. Nous aborderons cette question au chapitre suivant.

Car, nous ne pouvons considérer connaître l'automobilité. Si nous avons avancé depuis le "présupposé" sur le sens du terme[378] dont nous disposions en introduction, cerner son rôle et décrire la manière de le remplir n'est pas encore tout à fait suffisant.

Nous avions une hypothèse, nous l'avons confirmée en mettant en évidence le "circuit d'attachement" de l'individu à l'automobile. Mais cette mise en évidence nous a quelque peu obligés à conduire notre expérience en laboratoire, à observer capitalisation de la pratique spatiale et savoir-faire automobile "en éprouvette".

Ainsi, nous n'avons considéré que quelques éléments du milieu périurbain, ceux indispensables à notre démonstration. Nous n'avons pas encore procédé à un test de notre hypothèse en immersion dans le milieu périurbain.

[378] C'est-à-dire les possibilités de l'automobile, les services que l'automobile peut rendre à son propriétaire ou à son conducteur.

CHAPITRE 6 : LA ROUTE, SUPPORT DE L'AUTOMOBILITE PERIURBAINE

Pour parfaire la définition à donner à l'automobilité, nous avons encore un élément à observer : sa réaction à l'environnement périurbain en général.

Avec le concours des études pionnières, nous avions l'intuition qu'en plus des capacités techniques, il y avait "quelque chose" qui liait l'homme à sa voiture.

Ce "quelque chose", nous l'avons identifié, sous le principe de la capitalisation de la pratique spatiale qui se traduit par un savoir-faire automobile engendrant une relation "rassurante" avec l'espace habité ; d'autant plus qu'il s'agit d'un espace aménagé, adapté pour la voiture.

Si nous en restions là, une grave imperfection persisterait. Ayant, jusqu'à présent, placé l'individu et son système d'appréhension de l'environnement spatial au centre de nos observations, nous risquons de développer des explications fondées sur un individualisme subjectif. C'est-à-dire que la lecture donnée à partir de l'automobilité des itinéraires, des territoires des automobilistes se baserait sur la juxtaposition d'une somme d'appréhensions individuelles de l'environnement spatial.[379]

Il nous faut inverser la tendance. En cela, l'image duale de l'automobile est un appui solide. Nous avons analysé l'automobile comme véhicule particulier inséré dans la sphère privé. Mais l'automobile est aussi une partie émergée de l'iceberg du système automobile, lui-même supporté par le réseau technique routier. Nous nous appuierons sur les chapitres 1 et 2 où nous avions mené la description de cet espace anthropisé particulier qu'est le périurbain afin d'y décrypter le rôle de l'automobilité.

[379] Di Méo G., « De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe », L'espace géographique n°4, 1991, p.360

Ainsi, confronter l'automobilité à une diversité de situations qui dépasse les quelques combinaisons qui fondent le concept d'automobilité et s'intéresser à l'automobilité en considérant l'automobile, non plus du point de vue domestique, mais en tant qu'agent d'un réseau technique, sont les enjeux de ce chapitre.

Chap 6 - 1 : **L'AUTOMOBILITE AU QUOTIDIEN**

Nous allons présenter trois aspects caractérisant la réalité de la mobilité quotidienne et locale auxquels l'automobilité doit être confrontée. Ce sont trois aspects qui pourraient mettre l'automobilité en défaut puisqu'ils font partie de la mobilité quotidienne mais n'entrent pas dans les éléments sur lesquels nous avons construit la définition de l'automobilité : la mobilité quotidienne hors régularité, pour des individus résidant dans le périurbain mais tous différents, soumis à la conjoncture économique et politique qui peut induire des changements soudains. En fait, tous ces aspects sont plutôt profitables à l'automobilité car ils témoignent aussi d'une construction des itinéraires selon une logique oeuvrant à la pérennité de l'espace habité.
Tout d'abord, nous les présenterons séparément puis, nous illustrerons leur pertinence dans la vie quotidienne.

Chap 6 - 1, 1 : La mobilité quotidienne n'est pas que routine

Le concept de régularité est très bien repéré par les auteurs s'intéressant aux formes de la mémoire géographique : cartes mentales et territorialité (c.f. chap 4 - 2, 1 et 2).
Or, cette régularité n'est pas présente dans tous les déplacements. La lenteur, accompagnant la régularité comme facteur de meilleure mémorisation, est limitée aux déplacements à pied ou à deux roues. Ces

déplacements concernent des espaces au coeur du quotidien (les alentours de la maison, du lieu de travail, etc.) ou bien alors totalement inconnu (comme dans la simulation de notre enquête, c.f. chap 5 - 1, 1 et 2). La régularité proprement dite est aisément repérable, installée par des temps sociaux tels que le travail ou encore la formation.

Mais la mobilité n'est pas que régularité. Une partie de la mobilité échappe totalement aux auteurs qui rapportent leurs observations quant à la mémoire géographique. Il s'agit de cette mobilité qui accompagne un motif relevant plus de l'opportunité que de la contrainte et qui ne se répète pas, ou de façon si ténue qu'elle ne peut être prise en compte : se rendre à un événement culturel ou à une brocante…

Cette mobilité, hors régularité, mais se déroulant dans la vie quotidienne relève de l'« univers de choix », propre à chaque individu : « L'existence de certaines régularités, tout comme le jeu des contraintes spatio-temporelles et interpersonnelles montrent que l'individu dispose de marges d'action limitées. Ces marges de manoeuvre définissent son univers de choix. Celui-ci est la résultante non seulement de ces contraintes qui pèsent sur lui, mais aussi des ressources (temps, argent, mode de locomotion…) dont il bénéficie. »[380]

A l'échelle individuelle, l'univers de choix porte sur des marges d'action faibles. Sous l'effet des déterminants individuels (ressources économiques, culturelles, psychologiques) et de contraintes de l'environnement (conjoncture économique et sociale, environnement spatial), les facteurs de remise en cause de ces marges existent et tendent à les réduire tout au long de la vie.[381]

A l'échelle collective, cela permet de créer des modèles de déplacement qui représentent de façon dynamique des stratégies de déplacement. C'est particulièrement le cas à propos des phénomènes d'heures de pointe, pour isoler des "populations cibles" qui réagissent aux modifications de l'offre de transport.[382]

[380] Andan O., « Mouvements, déplacements, transport : la mobilité quotidienne » in Sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale, concepts, comportements, organisation, 1994, p.251

[381] Andan O. « Dynamique des comportements et univers de choix », Déplacements n°4, 1990, p.11

[382] Andan O., « Mouvements, déplacements, transport : la mobilité quotidienne » in Sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale, concepts, comportements, organisation, 1994, p.252

Il est très difficile de repérer, à l'échelle individuelle, des déplacements entrant dans la catégorie « univers de choix ». Cependant, nous ne pouvons nous comporter comme si ils n'existaient pas. L'exemple des vacances l'illustrera (c.f. chap 6 - 1, 4) mais retenons que, les différents types de mobilité étant liés entre eux, une mobilité irrégulière peut avoir un écho dans le quotidien.

Chap 6 - 1, 2 : Le jeu des « capacités d'action » individuelles

Au sein du schéma d'activité personnel, quel est le statut de la mobilité quotidienne ?

« L'individu participe à des activités pour satisfaire des besoins fondamentaux et des préférences ; les déplacements en sont une demande dérivée ; les activités utilisent un budget temps limité et des équipements disponibles en certains lieux et à certaines heures ; certaines activités sont fixées en horaire ou lieux et constituent autant de points spatio-temporels fixes, de même que les obligations interpersonnelles ; les libertés de mouvement et de choix d'activités ou de modes de transport sont contraintes par ces fixités spatio-temporelles et les limites du système des transports. »[383] Résultante d'un choix selon de nombreuses données comme vu ci-avant ou reliquat de choix économiques ?

L'hypothèse de maximisation d'utilité qui renvoie l'homme à un un homo oeconomicus[384] n'a une validité que très limitée dans le domaine de la mobilité en assujettissant cette dernière à n'être qu'un moyen d'atteindre un but, sans signification propre pour l'acteur concerné.[385]

A l'opposé de cette vision économique, il existe un discours portant sur l'analyse de la mobilité d'après les compétences individuelles de ses acteurs. Dans le cas français, nous considérons S. Juan comme l'auteur

[383] Idem, p.250

[384] Andan O., « Mouvements, déplacements, transport : la mobilité quotidienne » in Sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale, concepts, comportements, organisation, 1994, p.250

[385] Furher U. et Kaiser F.G., L'habiter multi-local. Aspects psychologiques de la mobilité des loisirs, 1997, p.57

ayant exploré le plus exhaustivement cette voie, en y consacrant notamment de nombreuses publications.

Chap 6 - 1, 2a) Définition de la « capacité d'action »

Avant d'aborder en détail ce qu'est la « capacité d'action » et son intérêt dans le cadre de notre recherche, nous voudrions resituer le cadre dans lequel se déroule la recherche de S. Juan. Ce sociologue se penche sur les activités quotidiennes et routinières personnelles. Il scrute la double lecture qu'offre ces activités. Ces activités, bien qu'influencées par des déterminismes sociaux, ont un sens pour les acteurs qui les réalisent et sont motivées par le projet ou la rationalité, orientées par l'affectivité ou la tradition. « Ainsi, dans les mêmes pratiques ou conduites se manifestent à la fois les exigences de fonctionnement du système institutionnel et celles de la vie quotidienne des acteurs. Tout acte a un double caractère : personnel et transpersonnel. »[386] Se plaçant du côté des acteurs, il offre une lecture non-institutionnelle (en tant qu'elle ne fait pas référence aux institutions sociales) des associations, des régularités d'activités selon les catégories sociales. Il existe, globalement, pour un même âge de la vie, deux ou trois principaux genres de vie dans chacune des trois grandes classes sociales. Ils diffèrent les uns des autres par la fréquence des sorties ou des rencontres, la place de la vie domestique et de l'intimité, le mode de consommation.[387] La sociologie des genres de vie s'avère d'un enjeu croissant puisque, d'une part, l'imaginaire a détrôné la morale en ce qui concerne les motivations quotidiennes et, d'autre part, la vie quotidienne fait appel de plus en plus aux marchandises et aux prestations publiques. Ce qui aboutit au fait suivant : « L'autonomie des acteurs augmentent en même temps que leur dépendance ».[388] L'autonomie augmente dans les choix quotidiens grâce à la société de consommation. Mais les choix demandent toujours d'avoir recours aux mêmes circuits consuméristes. L'augmentation de l'autonomie induit donc un espace opératoire pour le concept de « capacité d'action ». Trois

[386] Juan S., « Activités ordinaires : une regard sociologique », Sciences humaines n° 88, novembre 1998, p.25
[387] Idem, p.27
[388] Juan S., « Activités ordinaires : une regard sociologique », Sciences humaines n° 88, novembre 1998, p.28

aspects définissent cette capacité. La capacité d'action est l'hypothèse fondatrice de la sociologie des genres de vie de S. Juan qui elle-même se donne pour objectif de démontrer que l'individu ne se confond pas avec sa situation de classe[389]. La capacité d'action est stimulée par l'image du futur dont chaque individu est porteur. Enfin, on peut la définir comme étant une « capacité à projeter » et donc de donner lieu à une « moindre interprétation individuelle des situations en termes de chance, de destin ou de soumission à une force supérieure métasociale ».[390]

Chap 6 - 1, 2b) La « capacité d'action » appliquée à la mobilité quotidienne

Deux grands types de trajet existent (tab.8). Ils se caractérisent en plusieurs niveaux dépendant les uns des autres : forme, rapport à l'espace, rapport au temps. De cette analyse, l'auteur déduit « que les trajets, parce qu'ils sont un usage composite, sont un des éléments de la *capacité d'action des individus*. »[391]

Dans ce tableau, nous avons récapitulé les principales caractéristiques du rapport à l'espace et au temps associées à une mobilité quotidienne et locale soit radiale, soit de forme bouclée.

[389] Juan S., Sociologie des genres de vie : morphologie culturelle et dynamique des positions sociales, 1991, p.132
[390] Idem, p.189 (en note n°1)
[391] Juan S.(sous la direction de), Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en la ville, 1997, p. 107

Tableau 8 : Les sentiers quotidiens

FORME	
RADIALE	BOUCLEE
Usage quasi exclusif de la VP, domesticité du genre de vie	Parcours balisés par différents arrêts, usage non-exclusif de la VP
RAPPORT À L'ESPACE : « L'usage est donc bien une traduction du projet »	
L'espace est perçu comme une contrainte. tendance au repliement sur la sphère domestique, les individus sortant peu et rarement pour le plaisir	L'espace est plutôt vécu comme une source de rencontres imprévues.
RAPPORT AU TEMPS	
Activités gouvernent la vie quotidienne. Activités prises comme elles viennent : vie routinisée et réglée à la minute près. Absence de projection.	Projection de soi et / ou des autres membres de la famille dans les usages. Volonté de construction de soi ou un projet familial. Justifications subjectives qui indiquent que certains individus projettent leur vie quotidienne dans l'avenir.
Présent	Avenir

d'après Juan, 1997

Cette compilation de données concernant chaque forme de mobilité confirme, sous d'autres traits, la pensée de S. Juan pour expliquer la lente émergence de la sociologie des genres de vie : le quotidien n'est pas anodin. Il procède d'une construction temporelle et spatiale.

En démontrant que l'usage est une traduction du projet, cela relie les différentes temporalités de la vie et « la comparaison [est] rendue possible

entre les sentiers quotidiens et les sentiers de vie » (tab.9), c'est-à-dire entre « les types de mobilités et les statuts, trajectoires et projets des acteurs. »[392]

Il faut revenir au rapport RATP sur lequel repose la publication de 1997, pour prendre pleinement conscience d'une autre dimension de la « capacité d'action ». Aux côtés des sentiers quotidiens, il faut observer « les mobiles des mouvements à travers l'orientation sociale (pour soi, pour autrui) des activités ». Ils découlent de « l'importance des interdépendances familiales et extra-familiales dans les motifs de trajets routiniers. » Ces trajets sont jugés contraignants lorsqu'il s'agit d'accompagnements, de courses hebdomadaires, etc. Ils sont jugés altruistes lorsque « l'individu choisit de faire librement quelque chose pour d'autres individus ». Ce type de trajet s'oppose à d'autres permettant des activités « tournées vers la production de soi ».[393]

Tableau 9 : Les sentiers de vie

Le mouvement comme production **:** **Les sentiers de la libération**	Le mouvement neutre **:** **Les sentiers de l'assurance**	Le mouvement aliénant : **Les sentiers du repli**
« L'individu s'invente et crée un rapport nouveau à l'espace urbain et à sa propre vie. En un mot, il se produit »	Stabilité des trajectoires sociales, familiales et résidentielles : « La vie familiale est dominée par la domesticité en semaine mais des sorties régulières le week-end. »	Forme radiale des trajets, forte domesticité des usages : « Les activités de la vie quotidienne qui se déroulent hors du logement n'apparaissent plus comme des occasions ou des potentialités mais comme des successions de contraintes auxquelles il faut se plier. »

d'après Juan, 1997

La capacité d'action appliquée à la mobilité quotidienne produit une lecture explicative très complète de cette dernière. Elle a le mérite de

[392] Juan S. (sous la direction de), Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en la ville, 1997, p.109
[393] Juan S. (sous la direction de), Les sentiers du quotidien, juil 1996, p.112

rendre l'individu acteur de son déplacement à la lumière des multiples influences à prendre en compte dans son histoire individuelle.

Les recherches de S. Juan ont eu un certain retentissement sur l'avancée de nos travaux. L'analyse de la mobilité qu'il développe, d'après les compétences individuelles de leur auteur, fut d'un grand secours pour poser nos premières hypothèses. Nous avons retiré de ses travaux un ensemble de connaissances qui ont guidé nos pas dans l'observation de la mobilité quotidienne et locale en automobile à l'échelle individuelle.

Chap 6 - 1, 3 : En chaque sédentaire un nomade sommeille

Dernier aspect de complexité de la réalité avec lequel l'automobilité se trouve confrontée : la force sociale de comportements individualistes, résurgence de l'état nomade jusqu'alors refoulée au plus profond de chacun.

Chap 6 - 1, 3a) Les raisons du recours au thème du nomadisme

Nous ne nous prononçons pas sur cette image, nous la constatons. Nous nous sommes documentés et avant tout, nous voudrions signaler une contradiction entre la définition du nomade et ce qu'exprime la mobilité actuelle. Oui, on bouge, beaucoup, partout, chacun à sa façon et les raisons en sont parfois difficiles à cerner. Si cela peut rappeler l'acte de nomadisme, le fossé existant entre les deux se fonde, dans un premier temps, sur le fait que le nomade ne se déplace pas seul. L'appartenance au groupe constitue l'assurance-vie de chacun de ses membres.[394] Mais, surtout, la mobilité actuelle ne peut être qu'une forme étriquée de nomadisme étant donné que le nomade n'a aucun pivot, aucun point fixe. C'est sa mobilité résidentielle changeante qui conditionne sa mobilité quotidienne.

[394] Humeau J.B., Tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter, 1995, p.44

Ces remarques faites, reprenons la description des comportements "nomades" mis en évidence. Cela tient principalement au fait que l'équation "télécommunications très performantes = baisse de la mobilité" ne se vérifie toujours pas. Le télétravail, aux conséquences prophétisées, stagne et, la mobilité, en général, se réoriente vers des centres d'intérêt qui permettent la réalisation et l'épanouissement de la personne. Et son volume ne diminue pas.[395]

En corollaire, nous pouvons produire les chiffres de la consommation des ménages en 2000 qui confirment cet engouement pour des technologies permettant, d'une part, de réduire l'incidence de certaines tâches et, d'autre part, « la distanciation des relations sociales » c'est-à-dire leurs capacités à exister au-delà de la co-présence physique.[396] Les dépenses des ménages concernant les produits des technologies de l'information et de la communication sont en croissance de 21,3% en volume en 2000. Ordinateurs et matériels informatiques caracolent en tête (+ 51,7%) soutenus par l'attrait d'Internet. Biens et services de téléphonie ne sont pas en reste : + 21%. Il en est de même pour les chiffres concernant la mobilité ludique. En effet, d'autres domaines, autres que les technologies, touchant aux loisirs sont en expansion : fréquentation des cinémas, activité des hôtels - cafés - restaurants, voyages à l'étranger. C'est l'ensemble des services récréatifs qui est en hausse de 6 %.[397]

Chap 6 - 1, 3b) Dualité sédentaire / nomade : expression d'une personnalité aux multiples facettes

Des lectures sociologiques de la mobilité actuelle argumentent ce "réveil" d'une personnalité qui se revendique plurielle. Pour cela, elles ont recours à l'image du nomade qui recouvre le plus largement l'ensemble des aspects de la mobilité actuelle. Quels sont les apports de cette image du nomade ?

[395] On peut se reporter au chapitre 2 - 2, 2 où nous produisons les chiffres de la mobilité régulière et locale.
[396] Coordonné par Fusulier B. et Lannoy P., Les techniques de la distance : Regards sociologiques sur le travail et la téléformation, 1999, p. 5
[397] Rignols E., « La consommation des ménages en 2000 : les "nouvelles technologies" toujours en tête », INSEE Première n° 782, juin 2001

La nature de la mobilité actuelle (tant quotidienne que résidentielle) se rapprocherait du nomadisme dans le sens qu'il permet de comprendre les modes actuels d'expression identitaire. Une société ne progresse pas si elle vit repliée sur elle-même. Le nomadisme est la « pulsion migratoire » par laquelle passe la réalisation de la diversité des « facettes de sa personnalité ». Or, pour que cela ait un sens, il faut le rapporter à un « espace originel (…) à partir duquel on peut rêver sa vie ». C'est-à-dire qu'il y a ambivalence et ambiguïté entre le besoin de fixer, de construire et la nécessité d'aller "voir ailleurs" dans le but de dégager un sens à sa fixation et, vice versa : il y a une nécessité de la fixation pour donner une justification au fait de continuer à bouger. On ne peut pas, dès lors, choisir entre les deux états sédentaire ou nomade. C'est un leurre introduit durant la Modernité.[398]

Dès lors, qui est le nomade ? Nous serions tentés de répondre que nous le sommes tous. Mais nous ne le pouvons pas si nous nous référons au fait que les études portent la plupart du temps sur les grands groupes de migrants transcontinentaux (c.f. chap 3 - 1, 2). Nous pourrions nous dire nous-mêmes nomades argumentant que les comportements des grands groupes de migrants ne leur sont pas propres. Autrement dit, à une autre échelle, des migrants affrontent le même type de question.

Dans un effort comparatif et pour ajouter un paramètre, tournons-nous vers les derniers nomades vivant en France. Nous exposerons les travaux de Géographie sociale de J.B. Humeau qui s'intéresse à la population tsigane, population nomade, au regard de sa mobilité résidentielle, sur le territoire d'une société sédentaire.

Qu'est-ce qu'être nomade en France aujourd'hui ? La notion de polygone de vie relie sur un plan géographique ce qui n'apparaît trop souvent que comme « juxtapositions d'attitudes familiales singulières ». Il désigne « l'ensemble des lieux de stationnement ou de séjour prolongé (voire de résidence durable et de sédentarisation) des caravanes d'une famille du voyage qui, tout au long d'une année constituent les bases de l'espace parcouru ». L'espace parcouru étant « la zone géographique de taille variable où s'établissent les diverses configurations de mobilité des familles pendant plusieurs années ».

[398] Maffesoli M., Du nomadisme : vagabondages initiatiques, 1997, p.22-29

J.B. Humeau démontre qu'il y a maîtrise d'un espace sans matérialisation de cette dernière puisque les familles ne laissent pas de traces de leur passage.[399]

La constatation d'une augmentation en volume et en distance de la mobilité actuelle peut s'expliquer par la métaphore du nomade tant elle met bien en valeur la pluralité des lieux visités (pas seulement au sens ludique du terme) ainsi que la pluralité des traits de la personnalité que cela suggère.

Si nous récusons quelque peu, une image de nomade trop abondamment utilisée, la réflexion portant sur une personnalité multi-facettes, que la mobilité traduirait, est très révélatrice pour le domaine de la mobilité.

Ainsi, la connaissance de la mobilité des loisirs, et plus largement du temps libre, qui oscille actuellement entre études de cas et généralités, serait dès lors amenée à se développer. Elle a comme atout son volume croissant face à des motifs, aujourd'hui, mieux connus car plus réguliers mais moins signifiants.[400]

Chap 6 - 1, 4 : Illustration des points précédents : l'image sociale des vacances

En guise d'illustration, nous présenterons un thème, les vacances, nous permettant de souligner l'impact des trois aspects identifiés ci-dessus. Cela laisse imaginer le chemin réflexif à conduire si nous décidions d'étudier le rôle de l'automobilité durant le temps des vacances.

Il est à noter que ces aspects prennent une dimension particulière lorsqu'il s'agit de s'intéresser à des sujets inclus dans le temps libre, non-contraints

[399] Humeau J.B., Tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter, 1995, p. 254

[400] En écrivant cela, nous pensons en particulier au motif travail à l'encontre duquel nous avons déjà émis quelques critiques (c.f. chap 2 - 2, 1 et 3) mais qui renseigne remarquablement la géographie des ménages et leur économie au quotidien.

par des temps sociaux, comme celui du travail.

Les vacances, « séjour de quatre jours consécutifs (ou davantage), passées hors du domicile pour des motifs autres que professionnel, d'étude ou de santé »[401] n'intéresseraient statistiquement que 57 % des français qui sont partis durant l'été 1999[402]. Au-delà des statistiques annuelles, par un effet de roulement parmi les partants, elles concernent beaucoup plus de monde : « Même si l'idée d'une saturation ne me paraît guère défendable [43 % de non-partants déjà dans les années 1980], même si je crois à la diffusion du phénomène vacancier, on aurait tort de regarder cette grosse minorité de non-partants comme des économiquement faibles qui, un beau chèque-vacances en main, s'empresseraient de répondre comme un seul homme au chant du départ. Une bonne moitié d'entre eux est constituée de non-partants occasionnels, sinon accidentels : ils étaient partis l'année passée et compte bien repartir l'année suivante. Les autres, par contre sont des récalcitrants, que la maladie, le manque de ressources et parfois l'inappétence pour ce genre de plaisirs ont mis hors jeu. »[403]

Dans un premier temps, les vacances illustrent le côté échappatoire, la volonté de "casser la routine" chez les individus. D'ailleurs, les voyagistes ne s'y trompent pas en offrant des produits de vacances qui flattent ce "côté nomade". Citons un extrait d'une publicité de la compagnie Air France visant à présenter l'ensemble de ses services : « Air France vous fait découvrir l'Europe et le Monde à bord de ses avions qui parcourent l'un des plus longs réseaux du monde, près de 1 000 000 de kilomètres ! La compagnie dessert aujourd'hui quelques 200 escales dans 80 pays. »

Comme nous l'avions suggéré dans la section 1, 1 de ce même chapitre, des déplacements qui s'opèrent selon une régularité annuelle voire relayés par les départs en week-end, ont des répercussions dans la vie quotidienne. En effet, les vacances et le temps libre de fin de semaine ont

[401] Rauch P., Les vacances, 1993, p. 8

[402] Dumartin S. et Taché C., « Modes de transports utilisés par les ménages : transports quotidiens, équipement en automobile et départs en vacances d'été. Indicateurs sociaux et annuels », INSEE Résultats n°733, mars 2001, p.48

[403] Preel B., « Portrait chiffré du vacancier français », Autrement série Mutations n°111, jvr 1990, p.79

en commun de représenter des périodes « d'un temps social à soi qui (…) est créateur d'un nouvel équilibre entre la vie rêvée et la vie réelle ».[404]

Dans un deuxième temps, le voyage pour se rendre sur le lieu du séjour (quand il est rallié par le mode automobile, en opposition avec l'avion) est l'expression de la rupture désirée, le moment de vérité en ce qui concerne « la capacité d'action ».

Il semblerait que plus que le séjour proprement dit où, en fait, chaque geste est traversé par cette dialectique « d'affirmation de soi du sujet social face au travail et aux autres institutions de base de la cité »[405], c'est le voyage qui soit le temps fort de la confrontation avec l'inconnu : « Le voyage réel est pour beaucoup l'aventure majeure de l'année. Il est plus qu'une pratique rituelle. Il est un mythe libérateur même quand sa réalisation peut-être décevante. »[406]

En dernier lieu, ces cinq semaines de vacances annuelles permettent de bouleverser les calendriers du travail et de la vie privée. Cette possibilité apparaît bien souvent comme le comble du bonheur. Dans le cadre de cette "atmosphère" sociale, les individus ne souhaitent plus demeurer sédentaires. Si ils y sont contraints, il devient alors pénible de vivre sans voir briller les images de l'ailleurs et sans perspective de quitter l'horizon quotidien.[407]

Nous venons d'évoquer d'autres thèmes concernant la mobilité quotidienne et locale que la mise en évidence de la capitalisation de la pratique spatiale ne nous avait pas amené à mobiliser et qui, pourtant, constitue aussi la réalité de cette forme de mobilité.

Tournons-nous à présent vers l'environnement spatial. Le principal élément de ce dernier, que l'automobilité sera amenée à côtoyer, sera le réseau technique routier.

---

[404] Dumazedier J., « Vacances et valeurs », Autrement série Mutations n°111, janvier 1990, p.189
[405] Idem, p.193
[406] Ibid, p.191
[407] Rauch, Les vacances, 1993, p. 5

Chap 6 - 2 : LA ROUTE, FIL D'ARIANE DE L'AUTOMOBILITÉ

Analyser le rôle que joue l'automobile en tant que vecteur d'un réseau technique et d'un système dans le rapport automobile / individu sera l'objectif de cette section.
Nous reviendrons sur quelques définitions puis, il s'agira de préciser la relation entre automobile - agent du réseau et automobilité. Le compte-rendu des observations de terrain nous aidera à cerner leurs liens.

Chap 6 - 2, 1 : Réseau technique et système : définitions

Jusqu'à présent nous avons analysé le lien automobile / automobilité dans un rapport de domestication. C'est une affaire qui concernait un individu et son automobile et qui se traduisait bien souvent, de façon domestique par la construction de "la maison de la voiture" accolée ou intégrée - mais très facilement repérable, souvent par un décrochement du toit - à la maison de l'individu.
Il nous faut à présent analyser le lien automobilité / automobile en rendant à cette dernière son statut d'élément du réseau technique routier et du système automobile.
Rappelons les définitions de réseau technique et de système automobile. A la suite de quoi, nous nous pencherons sur les rapports entre ces deux notions dans le cas de l'automobile.

Les réseaux techniques divergent fortement du point de vue des principes techniques, des services fournis, de l'offre et de la variété des usages ainsi que des modes de gestion. En fait, la seule caractéristique commune qu'on peut leur reconnaître, et qui permet de les regrouper sous un terme générique, « est qu'ils fournissent de façon permanente, grâce à une technologie adéquate et à une organisation collective contrôlée par la puissance publique, des services de transfert et de communication répartis sur un grand nombre de points de l'espace ».[408]

[408] Dupuy G., L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes, 1991, p. 26

Il est important, à ce stade, de préciser la morphologie d'un réseau technique (tab.10). En effet, l'usager n'a pas forcément conscience de la "dimension" d'un réseau technique car pour lui, c'est, avant tout, une infrastructure et des services.

Nous rappelons, à présent la définition du système automobile (c.f. chap 3 - 3, 3 b)). P. Hall « désigne par cette expression l'ensemble des éléments qui, avec les véhicules, concourent à assurer régulièrement les déplacements motorisés. Sans les routes, la signalisation, les stations-service, mais aussi sans les parkings, les garages, l'automobile ne serait qu'un objet inutilisable. Réciproquement, sans circulation automobile, les hypermarchés, les motels, les bases de loisirs resteraient désespérément vides. A cette partie physique du système s'ajoute, tout aussi indispensable bien que moins visible, l'ensemble des règles qui organisent son fonctionnement : le Code de la route, les règles de compensation entre assurances, les formes de crédit à l'achat automobile, les règles du marché de l'occasion… »[409]

Tableau 10 : La morphologie d'un réseau technique

INFRASTRUCTURE	Couche physique = support matériel
	Couche liaison = sécurité et qualité d'un tronçon
INFOSTRUCTURE	Couche réseau = pilotage, optimisation des flux
	Couche transport = supervision globale du réseau
	Couche session = comptabilité des éléments périphériques au réseau
SERVICES	Couche présentation = accès à l'usager
	Couche application = services offerts par le réseau

Attention, selon les réseaux, le découpage des couches diffère.
d'après Currien et Dupuy, 1996

La hiérarchie sémantique voudrait que le système englobe le réseau. Les deux sont, dans le cas automobile, effectivement étroitement liés. Mais la primauté n'est pas aisée à définir. Et ici nous aurons tendance à

[409] Dupuy G., Les territoires de l'automobile, 1995, p.2

la reconnaître au réseau dans le sens où, au niveau de l'usager, c'est l'existence du réseau qui rythme les pratiques dans le système automobile dont l'usager ne voit que les services. Si les pouvoirs publics ne construisent pas les routes, quid du système automobile ?

Rappelons que nous privilégions le point de vue de l'usager pour isoler le point de rencontre éventuel entre automobilité et automobile - agent du réseau technique.

Les réseaux techniques, entre autres ceux du transport collectif ou individuel, de communication, d'éclairage public, d'énergie électrique, de gaz, d'eau, d'assainissement corsètent les espaces de vie et se sont insinués dans au moins 7 des 8 coquilles de l'homme définies par Moles et Rohmer.[410] Soulignons que les réseaux techniques se sont insinués, de façon physique, dans 7 des 8 coquilles et que cela ne veut pas dire que la huitième, celle de l'homme et du geste immédiat soit préservée. En s'habituant au réseau, les « sociétaires » se sont habitués *à penser* sur le mode du réseau. Il existe une influence des réseaux techniques sur les comportements.[411]

G. Dupuy caractérise en trois points l'impact social des réseaux techniques. « Ubiquité, instantanéité, immédiateté des relations toujours permises mais choisies dans le temps et dans l'espace : tel paraît être le nouvel idéal des réseaux ».[412] En prenant l'exemple des transports, une définition est proposée pour chacun des principes. L'ubiquité se présente sous les traits des migrations pendulaires. L'immédiateté est activée, par exemple, au niveau des noeuds des réseaux lorsque que la personne est susceptible de devoir faire des choix. L'instantanéité s'incarne dans les vitesses de déplacements.[413] Certes, toutes ces réalisations sont imparfaites mais rapprochent quand même d'un idéal.

A l'échelle des usagers, nous avons déjà abordé la primauté du réseau qui apporte l'infrastructure, sur le système automobile qu'ils ne peuvent utiliser que si l'infrastructure est déjà en place. D'où l'impact social du réseau que nous soulignons et que nous poserons en hypothèse pour le

[410] Moles et Rohmer, La psychologie de l'espace, 1978, chapitre III, p.41
[411] Choay F., préface de Webber M., L'urbain sans lieu ni bornes, 1996, p.5
[412] Dupuy G., L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes, 1991, p. 45
[413] Idem, p.50

second volet de notre enquête : l'automobile en entrant dans la sphère domestique est pourvoyeuse de l'idéal des réseaux. Habitudes, réflexes, attentes… nous n'en connaissons pas d'avance la forme mais tout cela suggère que l'automobile-agent du réseau a aussi son rôle dans l'automobilité.

Chap 6 - 2, 2 : L'idéal des réseaux dans la mobilité quotidienne

Le volet de l'enquête que nous présentons ici met en évidence que l'idéal des réseaux marque le discours des enquêtés. C'est-à-dire que l'utilisation de l'automobile est ponctuée, rythmée par des faits renvoyant aux conditions de circulation promises par le réseau.
Nous avons relevé une coïncidence entre des faits et un système explicatif se basant sur l'idéal des réseaux.

Chap 6 - 2, 2 a) Présentation de l'enquête

Les trois fondements de l'idéal des réseaux peuvent se comprendre en ce qui concerne le réseau de transport, de la façon suivante : avec l'ubiquité, c'est la possibilité, dans l'instant, de se rendre n'importe où qui prime ; avec l'instantanéité, c'est la rapidité du transport qui est retenue ; avec l'immédiateté, c'est le choix qui est souverain puisque la décision du déplacement revient à la personne, sans autre intermédiaire.
L'automobile est sans aucun doute l'objet technique qui, au sein du réseau de transport réalise et rapproche le plus de cet idéal.

Nous abordons ici la seconde grande question inscrite dans notre enquête dans le périurbain angevin (c.f. chap 5 - 2,1). Cette question porte sur les éléments de l'environnement quotidien susceptibles d'influencer, de conditionner l'utilisation de la capitalisation de la pratique spatiale.
Pour élaborer cette phase de notre questionnaire, nous sommes partis du principe que les trois fondements de l'idéal des réseaux ne pouvaient être directement questionnés. C'est pourquoi, il nous fallait recueillir un

maximum d'informations sur la mobilité, à charge pour nous, lors du traitement d'isoler ce qui faisait écho à cet idéal.

Nous avons pensé interroger les personnes sur leur mobilité de fin de semaine pour ne pas faire peser des contraintes supplémentaires dues à certains temps sociaux comme le travail. Par ailleurs, le week-end est le meilleur compromis puisque c'est celui du temps libre le plus proche du jour de l'enquête pour lequel il est possible d'obtenir la description précise d'une journée sans trop subir le biais des jeux de mémoire. C'est pourquoi durant la période couverte par l'enquête, nous avions le souci de placer les entretiens entre le lundi et le mercredi pour une meilleure restitution du week-end précédent.

Nous abordions ce thème par le rappel de l'organisation hebdomadaire, par sécurité. Ainsi, nous avons obtenu des renseignements sur l'emploi du temps libre, entre le lundi et le vendredi, ce qui n'est pas sans conséquence sur les déplacements nécessaires aux courses et les accompagnements pour les activités extra-scolaires. Par ailleurs, la description du week-end est abordée en deux temps pour une meilleure restitution des informations : l'organisation des déplacements d'une part, et la description de l'ensemble des activités de la journée, d'autre part. [414]

Chap 6 - 2, 2 b) Résultats

Quelles seraient les manifestations de l'ubiquité ?

La multiplication des déplacements de forme radiale nous semble être la conséquence de l'ubiquité. En effet, savoir que l'on peut se rendre n'importe où, n'importe quand, entraîne une moins grande vigilance par rapport au chaînage des motifs qui serait plutôt la conséquence d'une pression sociale vis-à-vis du temps à consacrer à certaines institutions.

Avec une majorité de déplacements de forme radiale, nous estimons que l'ubiquité est réellement active dans l'organisation des déplacements puisqu'il s'avère qu'il y a accumulation durant le week-end, pour les enquêtés qui ont déclaré s'être déplacés, de déplacements de forme radiale et

[414] Se reporter aux annexes.

cela pour les deux journées (fig.13). L'ubiquité est liée à ce dernier élément. Sur ce point, nous nous écartons des conclusions des travaux de l'équipe de S. Juan qui juge qu'un déplacement de forme radiale traduit un repli de la personne sur son foyer. En effet, ces chercheurs avaient observés que la personne ne sortait qu'en cas de nécessité.[415] La fréquence, la succession des déplacements de forme radiale nous conduisent, à l'inverse, vers le sentiment d'ubiquité chez la personne.

Quelles seraient les manifestations de l'immédiateté ?

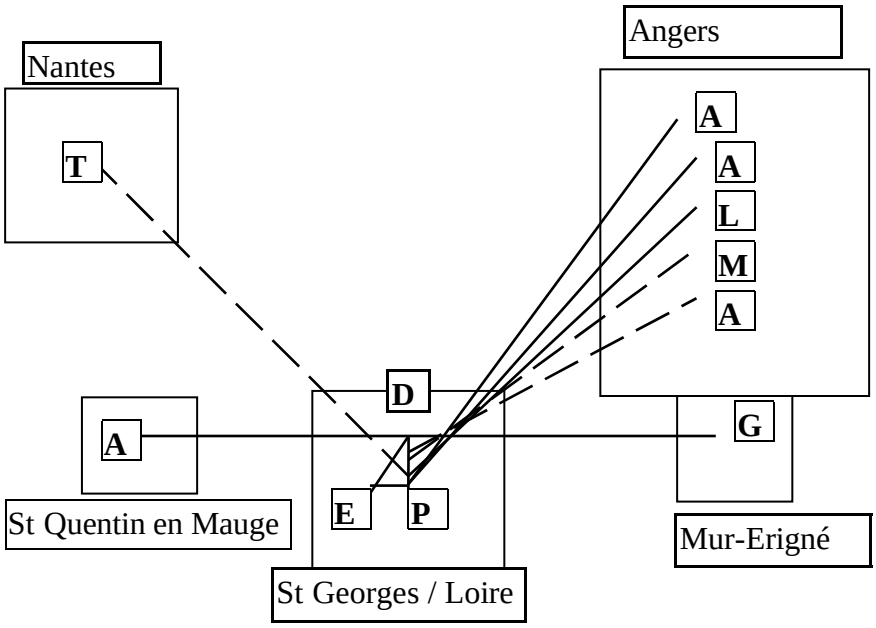
L'immédiateté semble intimement liée à tous les trajets effectués puisque, implicitement et avec une plus ou moins grande marge de liberté - c'est pour éviter ce biais que nous avons choisi de travailler sur le temps libre -, chacun décide de se déplacer ou pas. C'est pourquoi, afin d'isoler le principe d'immédiateté, nous nous sommes intéressés aux déplacements modifiés au dernier moment ou imprévus.

L'immédiateté fut difficile à saisir durant notre enquête car elle donne lieu à des actes spontanés voire instinctifs : manque de carburant, se rendre aux urgences de l'hôpital, « repasser au domicile pour aller chercher des affaires oubliées ». Nous n'avons pas rencontré d'enquêté qui devait se déplacer et ne l'a pas fait. Nous avons donc analysé l'immédiateté à travers les cas de ceux qui ne devaient pas se déplacer mais l'ont fait en situation d'urgence et de ceux qui ont modifié leur déplacement tout en l'effectuant (en choisissant d'ajouter des arrêts). C'est ainsi que nous avons pu cerner l'immédiateté comme un

[415] Juan S. (sous la direction de), Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en la ville, 1997, p. 106

Figure 13 : Exemple d'ubiquité :

Les déplacements dans un week-end de la famille I.



——— Déplacement effectué le samedi

— — Déplacement effectué le dimanche

D : Domicile sur la commune de St Georges-sur-Loire

Les motifs :

A : Accompagnement d'un enfant ou d'une connaissance
E : Ecole
G : Garagiste
L : Loisir
M : Messe
P : La Poste
T : Travail (remplacement exceptionnel)

Source : SAJOUS P., enquête 2001

principe utilisé à bon escient quand les personnes se trouvent face à un aléa; ce qui permet une bonne réactivité. Cela nous renvoie à la « capacité d'action » personnelle.

Quelles seraient les manifestations de l'instantanéité ?

Quant à l'instantanéité, il ne nous semblait pouvoir l'atteindre qu'à travers le discours des enquêtés. Nous avons demandé aux personnes de nous décrire la journée du samedi précédent notre rencontre afin de cerner la façon dont ils abordaient le passage d'une activité domestique vers une activité à l'extérieur nécessitant un trajet. Pour éviter les réticences et bien prouver qu'il n'y avait aucun but indiscret dans la démarche, nous avons laissé aux personnes la liberté de ne pas révéler la nature des activités.

En fait, nous nous intéressions à la restitution, dans le récit, d'un temps qui peut être très court, et que nous avons appelé un « temps charnière ». Cela désigne un temps que la personne accorde au transport mais qui n'est pas du temps de déplacement. Quand ce temps existe, il s'écoule avant. Il est bien entendu que si ce temps est restitué durant l'interview, il n'y a pas d'instantanéité. D'après tous les récits que nous avons recueillis, nous avons pu classer en quatre catégories l'ensemble des expressions qui étaient utilisées pour le passage d'une activité domestique vers une activité à l'extérieur demandant d'effectuer un trajet (tab.11).

L'instantanéité est la forme majeure avec laquelle les enquêtés pensent le déplacement. Une large majorité emploie des termes relevant du champ lexical du déplacement ponctué, bien souvent, par la description dans deux lieux différents sans transition entre les deux.

Il faut noter que ceux qui utilisent des expressions des catégories "Temps des préparatifs" et "être pour", d'une part, sont peu nombreux, et, d'autre part, utilisent aussi des expressions des deux autres catégories alors que l'inverse ne se vérifie jamais.

Tableau 11 : Champ lexical autour du thème de l'instantanéité

	"Temps charnière" existe (pas d'instantanéité)		"Temps charnière" n'existe pas (principe d'instantanéité)	
Définitions	Temps des derniers préparatifs	Heure d'arrivée obligatoire et nécessite de prévoir un temps pour des aléas éventuels avant et pendant le trajet	Se décrire dans un lieu puis dans un autre sans transition	Emploi de termes relevant du champ lexical du déplacement
Exemples	« Installation des enfants dans la voiture »	Utilisation de la préposition "pour" et "être pour" : « Il fallait être à la mairie pour 10 H alors… »	Utilisation de la préposition "après" : « après donc chez mes parents »	Majoritairement les verbes : partir, revenir, amener, rentrer : « J'ai amené le petit à l'école, je suis revenue »

Source : SAJOUS P., enquête 2001

Montrer que l'idéal des réseaux est présent dans le discours des enquêtés quant à leur mobilité quotidienne, nous a permis d'établir une passerelle tangible vers le monde du réseau.

Nous aurions pu considérer que l'automobile, par essence, établit cette passerelle. Mais cela ne nous aurait pas permis de mesurer dans quelle mesure les individus voient en elle l'instrument de réseau.

Ayant maintenant admis cette double étiquette de l'automobile, il nous faut signaler ce qui revient à l'automobile - agent domestique et automobile - agent du réseau technique au sein de l'automobilité.

Chap 6 - 2, 3 : L'homogénéité du réseau routier, essentielle à l'automobilité

Chap 6 - 2, 3 a) Description de l'homogénéité

Si l'on met en parallèle la partie de l'enquête concernant le jeu d'orientation et celle concernant un discours dans lequel se cache des éléments de réseautique, on identifie le rôle - clef du réseau technique en tant que pilier d'homogénéité dans l'espace. C'est cette caractéristique de l'automobile - agent du réseau technique qui est indispensable à l'automobilité.

Peu mise en avant dans les descriptions des réseaux techniques, l'homogénéité semble être le fruit de l'économie et de la gestion des opérateurs des réseaux techniques :

- économie d'échelle : ayant plusieurs points du réseau à aménager, l'utilisation des mêmes produits baisse les coûts à la production ou à la commande,
- respect des normes techniques et de sécurité assuré en utilisant les mêmes matériaux pour l'infrastructure
- faciliter d'utilisation du réseau technique en édictant un mode d'emploi dont la reproduction se base, entre autre, sur un environnement qui reste toujours le même.

Nous voyons alors tout de suite les avantages de l'homogénéité pour l'automobilité. La reproduction des comportements que nous avions saisie grâce aux sciences cognitives (chap 4-2,3 et chap 4-3), puis, que nous avions observée par la constitution d'un savoir-faire automobile, prend ici appui sur le paysage (ou le décor) du réseau technique.

Gardant pour référence le regard de l'usager, cette homogénéité doit être présente dans l'infrastructure et les services.

Des auteurs ont déjà repéré cette homogénéité qui participe à la reproduction des comportements et qui apporte une sécurité voire une sérénité à l'usager qui n'est plus bousculé dans ses habitudes. Mais si elle est repérée, c'est pour être critiquée. Nous ne nous ferons pas l'écho de ce

dernier aspect et nous retiendrons que le facteur homogénéité peut aussi expliquer les comportements au sein du réseau technique.

J. Lévy constate que les espaces auxquels nous nous sentons appartenir ne sont plus seulement des territoires mais aussi des réseaux : se sentir chez soi dans une ligne ou dans un point du réseau. Ces nouveaux lieux investis émotionnellement, il les qualifie de « faibles ». Ce sont des stations de métro, des aires d'autoroutes, etc. Le fait est que nous ne connaissons pas chacune d'entre elles mais que nous savons les utiliser toutes. [416]

Se profile là l'homogénéité, une norme à la fois traduite par un règlement et de façon décorative, tout comme elle est palpable dans les « non-lieux » identifiés par M. Augé.

Que sont des « non lieux » ? Devant leur existence à la banalisation des réseaux techniques, ils sont associés à l'infrastructure. Ils sont surtout présents dans le domaine des transports, tous modes confondus. « On voit bien que par « non-lieu » nous désignons deux réalités complémentaires mais distinctes : des espaces constitués en rapport à certaines fins (transport, transit, commerce, loisir), et le rapport que des individus entretiennent avec ces espaces. »[417] C'est à travers ce rapport que nous cernons le rôle de l'homogénéité : « L'espace du non-lieu ne crée ni identité singulière, ni relation, mais solitude et similitude. »[418] Nous ne nous prononcerons pas sur le désaccord notable entre les auteurs sur le fait qu'il y ait ou non production d'identité. Mais ici aussi, nous remarquons le jeu de l'homogénéité. L'auteur a pu parler de son étude comme d'un travail "d'anthropologie de la solitude" car, d'une part, l'homogénéité s'inscrit dans les comportements par une simplification des relations vis-à-vis du lieu ainsi que des autres basées sur des fins utilitaires : « L'espace du non-lieu délivre celui qui y pénètre de ses déterminations habituelles. Il n'est plus que ce qu'il fait ou ce qu'il vit comme passager, client, conducteur. »[419] D'autre part, l'homogénéité s'inscrit dans la

[416] Lévy J., « Les nouveaux espaces de la mobilité », in Sous la direction de Bonnet M. et Desjeux D., Les territoires de la mobilité, 2000, p.168-169

[417] Augé M., Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité, 1992, p.118

[418] Idem, p. 130

[419] Ibid, p.129

similitude qu'elle instaure dans la décoration intérieure des points d'un même réseau technique dont la raison d'être a aussi pour but la facilité d'utilisation, facilité fondée non pas sur la parole, mais sur le texte (sans doute par souci d'économie et d'autorité) : « Ainsi sont mises en place les conditions de circulation dans des espaces où les individus sont censés n'interagir qu'avec des textes sans autres énonciateurs que des personnes morales ou des institutions (…) dont la présence se devine vaguement ou s'affirme plus explicitement (…) derrière les injonctions, les conseils, les commentaires, les « messages » transmis par les innombrables « supports » (…) qui font partie intégrante du paysage contemporain. »[420]

Chap 6 - 2, 3 b) Modes de réalisation de l'homogénéité

Le gestionnaire d'un réseau technique ne parle pas de l'homogénéité de ce dernier. Il ne dit pas qu'il fait de l'homogénéité. Il préfère l'analyser comme une constance dans les prestations proposées.

C'est pourquoi, dans le cas des stations services, il utilise l'artifice de bâtiments similaires sur l'ensemble d'un territoire. Cela s'explique aussi par la question des coûts de réalisation ainsi que par la reconnaissance de la marque face à la concurrence.[421]

Ce schéma se reproduit aussi le long des autoroutes. Les 549 aires de repos le long des 7 200 kilomètres d'autoroutes concédées sont autant de points de vérification de la bienveillance des concessionnaires à l'égard des usagers. Les 337 aires de services mettent aussi en jeu l'image des sociétés implantées.[422]

Mais la présence en grand nombre des aires de repos et de service a pour objectif prioritaire de faire baisser les risques d'accidents. Si la plupart des automobilistes ne savent pas qu'il y a une aire de repos tous les treize

[420] Augé M., Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité, 1992, p. 121

[421] Sander A., Les points-de-réseaux comme formes urbaines : morphogenèse et enjeux de conception, 1996, p.213 et 222

[422] Albouy J.C., « De plus en plus de services sur les autoroutes », Espaces n°172, juin 2000, p.20

> kilomètres, les campagnes de prévention de la sécurité routière les alertent sur la nécessité de s'arrêter toutes les deux heures. D'ailleurs, aucun d'entre eux ne douterait que le service ne soit pas au rendez-vous. C'est un autre effet bénéfique de l'homogénéité du réseau technique : répartition ajustée sur le territoire de telle façon que l'usager sait retrouver le service dont il a besoin.

Ainsi, les publiphones sont placés en ville après repérage des lieux de vie afin de permettre à l'usager de deviner, par association d'idées ou par automatisme, les sites susceptibles d'en posséder un. L'homogénéité permet alors de se reposer sur des indices morphologiques ou fonctionnels afin d'inférer, dans une démarche de logique intuitive, la présence à proximité de la prestation désirée.[423]

C'est donc dans la construction du réseau technique que s'enracine l'homogénéité.

On peut estimer que nous avons beaucoup axé notre propos sur les autoroutes, qui ne sont pas forcément empruntées souvent par chaque automobiliste. C'est pourquoi nous précisons que, ce que nous avons décrit pour les aires de repos et de service, se retrouve ailleurs sur le réseau à travers le stationnement. Dans tous les cas, il est question de pouvoir s'arrêter quand on le désire. L'homogénéité routière touche donc deux espaces de façon privilégiée : espace de roulage et espace de stationnement.

Nous avons décidé de reprendre l'image du fil d'Ariane dans le titre de cette section pour deux raisons.

Tout d'abord, sur le plan conceptuel, nous avons constaté que l'homogénéité est un fil conducteur de l'automobilité. C'est-à-dire une hypothèse qui doit se vérifier dans différents points de l'espace, par l'entremise de la généralisation du réseau technique, pour permettre une reconnaissance spatiale s'appuyant sur l'automobilité.

---

[423] Sander A., Les points-de-réseaux comme formes urbaines : morphogénèse et enjeux de conception, 1996, p.53

Puis, nous avons aussi été tentés par une certaine proximité figurative. Vues de la Station Spatiale Internationale, les routes ne sont pas autres choses que des fils striant les étendues émergées de la Terre. Alors, il est vrai que recourir à ce mythe était un moyen de restituer l'importance que nous accordons à l'homogénéité dans l'automobilité. Comme Thésée qui devait suivre ce guide infaillible et sûr pour revenir à la lumière[424], la personne en possession de son permis de conduire a besoin de l'homogénéité sur le réseau[425] pour répondre aux impératifs d'adaptation avec l'automobilité. Le jeu d'orientation nous l'a montré, les travaux de J. Yerpez, aussi. Les automobilistes ne sont pas démunis vis-à-vis de l'inconnu. Ils utilisent le réseau technique et surtout son homogénéité comme clef d'entrée dans une portion spatiale non encore explorée. Mais la même clef peut être utilisée lorsque des changements conjoncturels amènent à relire son espace de vie. On pourrait imaginer des motivations personnelles qui s'exprimeraient ainsi: " Sans pour autant nécessiter une mobilité résidentielle, j'aime bien (ou je dois) continuer à prospecter l'espace. C'est pourquoi j'essaie d'autres lieux pour acheter mes vêtements et je fais du sport ailleurs que dans mon club."

[424] Genest E. cité par Faure P., « Dans le labyrinthe du roi Minos », Histoire n°197, mars 1996, p.49

[425] Nous faisons une distinction entre l'homogénéité paysagère dans le réseau technique et l'homogénéité comme "mère" de l'uniformisation dans d'autres secteurs ou d'autres pratiques.

Chap 6 : Conclusion :

Ce chapitre avait pour but de compléter le tableau de la mobilité quotidienne en automobile dans laquelle l'automobilité, en tant que concept à présent défini, allait être plongée.

Il y avait tout d'abord des aspects constitutifs de la mobilité que nous n'avions pas encore abordés : mobilité non soumise à une régularité dans le temps, mobilité reflet des convictions de chacun et enfin, mobilité participant à l'expression des différentes facettes d'une personnalité.

Nous avons ainsi approché la mobilité, tant dans ses aspects qui rappellent la contrainte (c.f. chap 4 - 2, 2) que dans ceux qui rappellent l'autonomie qu'elle procure.

En second lieu, il nous fallait, enfin, faire "rouler l'automobilité". C'est-à-dire non pas analyser son rapport vers l'individu mais plutôt vers l'environnement spatial, au premier rang duquel, se trouve le réseau technique lui-même. C'est ainsi que nous avons montré que se combine dans l'automobilité la double personnalité de l'automobile : l'outil domestique de déplacement s'appuyant sur un "savoir-faire automobile" ne serait rien sans son accès au réseau technique, pourvoyeur d'homogénéité donc d'aménagements connus, donc de sécurité, dans les espaces traversés (de gré ou de force).

Il est à noter que nous n'avons pas eu à énoncer des particularités périurbaines en début de chapitre à l'instar du chapitre 4.

Tout d'abord, réévaluer notre concept par rapport à la réalité de la mobilité quotidienne nous a amené à évoquer des situations qui n'étaient pas exclusivement périurbaines. Elles étaient plutôt de l'ordre du temps quotidien et susceptibles de se dérouler dans différents environnements.

Puis, la seconde partie de notre enquête dans le périurbain angevin nous a permis de déterminer l'importance de l'homogénéité du réseau routier. Insensible au cadre et aux situations, l'homogénéité garantit le bon fonctionnement de l'automobilité.

Avec ce dernier élément, nous pensons avoir, à présent, une vision globale de l'automobilité que nous livrerons, de façon résumée, ici.

Partis du principe que l'automobile aide à habiter l'espace, nous avons décelé une disposition personnelle à mémoriser la pratique spatiale. Les observations de terrain nous ont permis de discerner cette disposition à l'oeuvre sous les traits du savoir-faire automobile. Enfin, nous avons repéré dans l'homogénéité du réseau routier une condition à associer au fonctionnement du savoir-faire automobile.

Dès lors, il nous est maintenant possible de revenir aux descriptions des deux premiers chapitres et d'y confronter l'automobilité.

CHAPITRE 7 : L'AUTOMOBILITÉ, POMME DE DISCORDE

Cette dernière phase s'attachera à confronter l'automobilité aux rapports entre automobile et périurbanisation.

Dans cette perspective, nous aurons dans un premier temps, une démarche qui privilégiera la synthèse des résultats, la synthèse des lieux d'applications possibles et abordera la question des limites. C'est au terme de ce bilan que nous pourrons alors interroger les situations des aménageurs et des habitants d'après les résultats réunis.

Chap 7 - 1 : SYNTHESES

Chaque chapitre nous a permis d'avancer des réflexions, d'amener des informations afin d'élaborer notre définition de l'automobilité. Il s'en suit une certaine dispersion des résultats et peut-être, plus encore, un manque de hiérarchisation entre eux.

Par ailleurs, il nous faut nous interroger sur le cas des espaces similaires à ceux où nous avons mené nos observations. Pourrions-nous envisager l'application de l'automobilité dans d'autres pays ?

Gardant à l'esprit que nous établissons cet état des lieux pour, par la suite, montrer comment l'automobilité participe à l'explication des situations des aménageurs et des habitants périurbains, il nous paraissait important de présenter, à côté de ce que nous ont apporté nos recherches, ce sur quoi nous ne pouvons nous prononcer par manque d'observations.

Chap 7 - 1, 1 : Synthèse des résultats

Dès le départ, notre hypothèse fut de considérer les manifestations individuelles de l'automobilité comme autant de démonstrations d'une automobile, clé d'habitation du monde. A ce stade, quelles que soient les formes que l'automobilité aurait pu revêtir (nous ne disposions pas encore de définition), il prévalait à nos yeux de montrer que la relation individu / automobile ne se limitait pas à la perception individuelle des potentialités techniques de cet objet - facteur unique de cette relation auquel on la réduit trop souvent.

Dire que l'automobile est une clé d'habitation du monde, c'est faire l'hypothèse que la perception des potentialités techniques (et l'usage effréné qui en est fait) constitue un moyen individuel d'améliorer la qualité de l'information extraite du monde environnant afin de mieux habiter, s'installer, exister, s'insérer, etc.

L'automobile replacée dans son rôle de moyen, d'outil, il faut alors se pencher plus précisément sur la finalité. De façon globale, nous pouvons parler de "clé d'habitation du monde", mais chaque individu n'en est pas pour autant forcément conscient. En revanche, ce que chaque individu peut nous restituer, réside dans sa mémoire géographique.

Il en résulte ce que nous avons nommé la capitalisation de la pratique spatiale. Bâtie, comme toute relation à l'environnement, à l'aide de l'outillage cognitif, elle met en jeu l'objet technique en tenant compte de sa relation bivalente avec l'homme. C'est-à-dire que pour que ces trouvailles techniques deviennent des atouts, ils ont été passés au crible des attentes sociales selon un processus acquis de longue date et qui ne semble pas se démentir : la domestication.

Au final, nous nous trouvons face à une automobile reconnue utile (grâce à la domestication) qui ouvre une nouvelle perspective de lecture, d'appréhension du monde (grâce à la relation homme /technique), perspective qui s'inscrit dans la mémoire géographique (grâce à l'outillage cognitif).

Il était fondamental de repérer dans le quotidien de la population, ou du moins, dans le quotidien d'un échantillon d'enquêtés un écho à ce montage théorique.

Bien que la capitalisation de la pratique spatiale nous permette d'établir des corrélations afin d'expliquer le rôle du mode de transport en général, et de l'automobile en particulier, au sein de la mémoire géographique, elle ne nous donne pas d'indication sur les rugosités quotidiennes sur lesquelles elle prend appui.

Face à un trop plein d'informations qui peuvent être autant de variables explicatives de l'automobilité, nous choisissons de focaliser notre attention, lors de l'enquête, sur les comportements des automobilistes dans un contexte exceptionnel.

C'est par cette vision en "creux" que nous isolons un protocole, une démarche agissant sur tous les déplacements effectués sous la forme d'un savoir-faire. Par définition, le savoir-faire, quel que soit le domaine, a pour but une action maîtrisée selon trois paramètres : juger, prévoir, conjecturer. Les comportements des automobilistes entrent en résonance avec ces paramètres et, en quelque sorte, ces paramètres leur donnent une maîtrise du déplacement dans leur environnement spatial et cela pour des durées différentes. Le principe "juger, prévoir, conjecturer" s'applique dans le temps court de la conduite. Il en est de même pour le moyen terme représenté par la gestion journalière ou hebdomadaire des déplacements. A plus long terme encore, le cas échéant, l'information d'une modification de l'environnement spatial pourra recevoir une réponse individuelle pouvant éviter une déstabilisation.

Mais, c'est grâce à l'homogénéité caractérisant le réseau technique routier que tout cela s'est mis en place, fonctionne et est efficace. Nous parlons ici non pas d'une homogénéité sur le plan des services offerts quel que soit le point du réseau considéré mais une homogénéité matérielle, dans les formes, les matériaux utilisés, les modes de communication, etc. Cette homogénéité dans l'infrastructure influence le repérage et la répétition

possible des comportements. Elle agit comme une porte d'entrée[426], facilitant la familiarisation, dans une portion inconnue de l'espace.

Chap 7 - 1, 2 : Portée géographique des résultats

Nous avons toujours basé nos réflexions sur l'observation du cas français, voire, plus précisément, de l'Anjou, au moment de notre enquête.
Mais certains éléments laissent à penser que nos remarques pourraient intéresser d'autres espaces : d'une part, du fait que l'on ait traité de la question automobile, objet technique largement diffusé dans le monde entier et, d'autre part, du fait que la problématique périurbaine ne touche pas seulement la France. Ce sont plutôt deux cultures de la ville qui s'opposent dans le monde occidental.
C'est pourquoi, nous prenons ici l'initiative de proposer un état géographique concernant la portée de nos résultats.

Chap 7 - 1, 2 a) A l'échelle de la France

D'emblée, nous nous sommes placés sous les conditions de l'INSEE en réalisant nos enquêtes dans la couronne périurbaine (selon la définition du ZAU) ainsi qu'en tirant partie des travaux de T. Le Jeannic sur le cadre de vie et l'organisation familiale en périurbain, travaux menés pour le compte de cet institut.[427] En étudiant plus précisément l'histoire périurbaine de la ville, nous n'avons pas noté de signes particuliers sur le périurbain angevin qui pourraient contrarier la portée des résultats. En ce sens, il faut souligner que c'est lors du 1° colloque français traitant du périurbain (1984) et se déroulant à Angers qu'A. Frémont a appelé à mettre un terme aux faux particularismes régionaux des périurbains, héritages de l'école régionaliste française qui tend à cloisonner les thèmes.[428]

---

[426] N'oublions pas que l'automobile est une clé.
[427] Le Jeannic T., « Une nouvelle approche territoriale de la ville », Economie et statistique n°294-295, 1996
[428] Cité par Jaillet M.C. et al, Polarisation, différenciation, hiérarchisation dans les espaces de périphérie, 1998, p.5-6

Un réseau routier bien diffusé sur tout le territoire, un parc automobile conséquent, un mode de transport majoritaire : aujourd'hui, en France, nous n'isolons pas de région périurbaine où une population désireuse de s'installer ne pourrait pas opérer selon le principe de l'automobilité.

Chap 7 - 1, 2 b) A l'échelle de l'Europe

L'argument qui nous pousse à vérifier que la portée de nos résultats peut dépasser les frontières nationales tient au fait que l'industrie automobile envisage le marché selon des régions culturelles et non plus à l'échelle d'un pays. En effet, l'échelle européenne représente le niveau minimal pertinent pour le marché automobile actuel. Par ailleurs, la standardisation a fait son oeuvre et les différences entre les pays sont ailleurs : « Les aspects quantifiables de la vie quotidienne sont devenus semblables sur bien des points et ce constat en lui-même est très important. Les grands postes de dépenses de consommation sont à peu près identiques. (...) Mais surtout un examen plus qualitatif montre vite que chaque région étudiée garde une qualité de vie qui lui est propre. Sa culture (au sens de valeurs, de représentations et de pratiques quotidiennes) reste enracinée dans l'histoire du lieu, sa personnalité collective s'exprime dans la façon dont le système d'acteurs locaux gère les problèmes de société. »[429]

Quel est le profil du marché automobile européen ? A la suite de G. Volpato, nous notons que la globalisation du marché automobile est entrée dans une troisième phase qui consiste, pour les constructeurs, à se positionner sur le marché des pays émergents. C'est sur ces marchés que se situera à l'avenir, quasi exclusivement, la croissance future de la demande automobile. L'aire culturelle européenne est traversée par cette distinction entre marché automobile proche de la saturation et marché automobile en devenir.[430] C'est pourquoi nous distinguerons les pays faisant partie de l'Union européenne qui sont plutôt, avec des décalages, des pays dans lesquels le marché automobile est en place et les pays faisant partie de l'aire culturelle

[429] Scardigli V., « La dynamique de la diversité culturelle en Europe », Futuribles n°182, déc. 1993, p.18
[430] Volpato G., « La filière automobile italienne vers la globalisation » in sous la direction de Dupuy G. et Bost F., L'automobile et son monde, 2000, p.35-37

européenne s'étendant jusqu'à l'Oural dans lesquels le marché automobile est en phase de développement (à l'exception de la Suisse).

Le second élément, nécessaire à l'émergence de l'automobilité, réside dans la présence d'un espace périurbain. Les pays se trouvent à différents stades du processus, mais l'ensemble du continent emprunte cette voie. Nous rappellerons ici une histoire succincte de la périurbanisation européenne selon trois types de pays.

- La Grande-Bretagne constitue l'exemple le plus accompli de la périurbanisation européenne. Tout au long du XIX° et du XX° siècle, l'habitat fondé sur la maison individuelle n'a jamais été remis en cause ce qui fait qu'à l'heure actuelle tout le territoire[431] est touché par le déploiement de la population urbaine aidée en cela par une dispersion généralisée des équipements et des services[432].
- D'autres pays connaissent une périurbanisation massive mais le modèle culturel de référence empêche de l'admettre. « Ni l'Italie, ni les Pays-Bas, ni la Belgique n'échappent à la périurbanisation. On ne veut pourtant pas y sacrifier le paysage densifié auquel on associe les bienfaits d'une proximité favorisant contacts et échanges. La ville historique, non étalée, reste donc la référence théorique de l'aménagement urbain. »[433] L'Allemagne offre une situation originale avec une tradition de forte intervention sur le plan spatial, mais connaît quand même une difficulté pour contenir le phénomène périurbain. Au fond, le périurbain allemand n'est guère spécifique et s'identifie à une forme "européenne". La tradition de la ville agglomérée germanique n'a pas résisté à la périurbanisation, comme en témoigne H. Böhm. Il affirme que « le rural s'urbanise ».[434] Cette expression, paradoxale, traduit pourtant bien le phénomène allemand. La ville, définie légalement, ne peut s'étendre que très lentement. En conséquence, c'est le rural qui s'urbanise. En Belgique, depuis 1961, « décennie après décennie, à quelques années près, trois phases

[431] Le Bras H., Le peuplement de l'Europe, cartes de la variation de la population communale de l'Angleterre et du Pays de Galles entre 1981 et 1991, 1996, p.80
[432] Chaline C., Royaume-Uni : Economie et région, 1991, schémas p.94 et 120
[433] Dupuy G. et Sajous P., « L'étalement périurbain : perspectives internationales », Données urbaines n°3, 2000, p.146
[434] Böhm H., « Reconstruction des villes et préservation », Les annales de recherche urbaine n°37, 1988, p.34

successives d'urbanisation [se sont déroulées] à l'issue desquelles s'est imposé, en concomitance au processus de périurbanisation, un processus novateur de dynamisme rural. »[435]

- Les pays connaissant une périurbanisation naissante sont plus nombreux. Mais dans leur cas, les questions de la forme et du degré de cette périurbanisation ne sont pas tranchées. Ainsi, l'Autriche et les nouveaux länder allemands tendent vers le modèle anglo-saxon. Les périphéries se sont développées en R.D.A. dès 1945. Après les destructions de la guerre, les centres n'ont pas été reconstruits de manière aussi dense. Les entreprises ont été délibérément localisées en banlieue. On observe actuellement une croissance du périurbain dans ces régions mais compte tenu de la situation économique, la majeure partie est à venir. Pourtant, déjà de fortes tendances se dessinent : « En Allemagne de l'Est, seulement 20 % des plus grands magasins (toutes catégories confondues) sont situés au centre des villes alors que cela en concerne environ 80 % en Allemagne de l'Ouest. »[436] L'organisation sociale de l'aire urbaine évoque le modèle anglo-saxon : « Après une analyse qualitative, on peut dire de manière générale que la suburbanisation de la population allemande va de pair avec la ségrégation sociale. Les familles de classe moyenne aux plus hauts revenus quittent le centre-ville ou les vieux faubourgs proches du centre et recherchent dans des zones de qualité des maisons isolées sur leurs parcelles, alors que les groupes à problèmes bien connus du monde urbain se concentrent dans des zones plus déshéritées, centrales et des vieux faubourgs. (...) Il reste des personnes ayant une bonne situation et un style de vie urbain (Yuppies, Dinks), mais ils ne représentent qu'une minorité. »[437] L'Autriche, dans un mouvement tout aussi récent, ouvre son marché périurbain aux structures de « gated community » et de « Factory outlet center » dont l'origine est « états-unienne ».[438] A l'inverse, l'Espagne se rapproche d'un modèle sinon

[435] Thomsin L., « Périurbanisation et rurbanisation en Wallonie et à Bruxelles : contenus démographiques, économiques et sociaux », Bulletin de l'Association des Géographes Français, mars 2001, p.53
[436] Rietford W., « Urban development problems in the new East German Lander : relations between peripheral and central development », Zodiac n° 13, Mars-Aout 1995, p.59
[437] Mäding H., Suburbanisation and Urban Development in Germany, Deutsches Institut für Urbanistik, 1998, p.5
[438] Paal M., « La périurbanisation en Autriche : le cas de Vienne », Bulletin de l'Association des Géographes Français, mars 2001, p. 99-100

français du moins de l'Europe du Nord avec déni du phénomène : « Le processus de périurbanisation a été le facteur principal pour arriver à ce que 6 % de la surface totale nationale soit urbaine, un chiffre qui n'est pas très éloigné des 8 % de la France. (…) L'émergence du grand commerce périurbain ou l'invasion des hypermarchés et des centres commerciaux en Espagne suit des tendances très similaires à celles signalées pour la France avec la seule différence d'un retard d'environ dix ans. (…) La plupart d'entre eux [les nouveaux habitants] proviennent de l'agglomération-mère (ville-centre ou banlieue) comme en France. »[439]

L'Autriche, l'Allemagne et l'Espagne sont des pays où cette phase de périurbanisation naissante est déjà bien engagée et dont on peut penser qu'elle va déboucher sur une diffusion sociale massive du phénomène. Nous n'avons pas parlé du cas des pays de l'Europe de l'Est où les conditions économiques sont telles que le périurbain se résume aux "gated community" pour classe aisée. La dynamique économique du continent et les partenariats internationaux qui se mettent en place, font qu'on ne peut pas considérer ces pays comme « perdants »[440], mais l'essentiel reste à faire.

Nous envisageons donc à l'échelle européenne une généralisation possible de nos propos pour les pays inclus dans l'Union européenne car ils conjuguent une périurbanisation avérée et un déploiement conséquent du réseau de transport et du marché automobile. En ce qui concerne ce dernier, le fait que la plupart des pays en sont à la seconde génération de leur population équipée majoritairement en automobile n'est pas sans effet. « La mise à disposition parentale d'une voiture lors des études supérieures des adolescents a induit auprès de ces derniers une façon de se mouvoir dans l'espace devenue beaucoup plus naturelle, plus ouverte, plus nécessaire en somme. Ce mécanisme laisse à supposer qu'au moment du choix de la localisation résidentielle la notion de seuil de distance maximale entre

[439] Gonzalez R. de M., « Périurbanisation et métropolisation en Espagne », Bulletin de l'Association des Géographes Français, mars 2001, p. 83 à 87

[440] Dupuy G. et Sajous P., « L'étalement périurbain : perspectives internationales », Données urbaines n°3, 2000, p.142. Cet article dresse une typologie des périurbains en fonction des opportunités (immobilière, de desserte, services et équipements) offertes sur les sites. Il y a des gagnants, des perdants, et d'autres catégories intermédiaires. Derrière chaque appellation, c'est la population qui vit sur les sites qui est décrite. Se succèdent: "les gagnants du Walhalla" (Etats-Unis et élites nationales), les "arbitres d'Alonso" (Europe), les "parieurs" et les "perdants" (pays en voie de développement).

résidence et lieux fonctionnels sera encore plus lâche que celle de leurs aînés. »[441]

Chap 7 - 1, 2 c) A l'échelle mondiale :

Pour élargir le spectre spatial de nos résultats à cette échelle, nous nous sommes basés sur un "état des lieux" de la périurbanisation dans le monde qui nous guidera pour statuer sur le fait que tel ou tel espace périurbain contient les conditions requises à la présence de l'automobilité.

Les « perdants » ne vivent pas dans les conditions requises pour voir émerger l'automobilité. Nous sommes face à un autre monde péri-urbain.
Nous entendons par péri-urbain, un espace se situant aux abords immédiats d'une ville et, pour donner une image, nous dirions que nous ne sommes pas sûrs que cet espace soit organisé. Cette formule vise à résumer les nombreuses autres caractéristiques qui révèlent la dépression humaine, économique, politique dans laquelle se trouvent ces espaces. Nous ne pouvons leur reconnaître une logique de développement hormis celle qu'engendre la pauvreté, qui fait espérer un sort meilleur dans les villes que dans les campagnes, et qui pousse les personnes à se retrouver dans ces zones parce que la ville en tant que telle est trop chère. Dans ces zones, on ne peut pas dire que l'on soit en ville. C'est aussi dans ce sens que le préfixe "péri-" joue. Nous ne reconnaissons à ces entassements d'habitations aucune des fonctions d'une ville.
L'ampleur de ce phénomène que l'on retrouve principalement en Amérique Latine, en Afrique mais aussi en Asie est un élément d'un système plus vaste qui gangrène la ville sur ces continents : la mégapolisation. Aux origines de la mégapolisation, on ne trouve pas comme au « nord » un développement économique et technologique mais un phénomène démographique sans aucun développement économique parallèle. Suit ici le paysage général que décrit P. Haeringer : « La mégapole n'a pas de banlieue, car elle procède de la généralisation de la ville-banlieue. (…) Or, si l'on

[441] Thomsin L., « Périurbanisation et rurbanisation en Wallonie et à Bruxelles : contenus démographiques, économiques et sociaux », Bulletin de l'Association des Géographes Français, mars 2001, p. 60

retient que la mégapolisation de la ville du Sud est d'abord un phénomène démographique, la périurbanisation qu'elle produit est essentiellement, voire exclusivement, un processus résidentiel. » Ainsi, « la mégapolisation du sud produit une majorité écrasante de *pauvres* urbains. » Ces personnes restent alors en marge de l'urbanité, dans le périurbain car elles n'ont pas les moyens d'en intégrer les normes.[442]

Il en est de même pour les « parieurs ». Les éléments sont réunis mais le phénomène n'est pas véritablement lancé et, l'on peut se demander si il se développera. Car, à l'exemple de la Turquie, nous nous trouvons devant des pays où le périurbain n'est pas réellement constitué et les besoins d'une mobilité automobile réduits par des particularités :

- la construction résidentielle périurbaine a largement précédé la demande solvable, ce qui limite pour l'instant la population et donc les déplacements,
- les formes denses des opérations conduites dans le périurbain permettent la fourniture d'un minimum de services sur place, ce qui dans l'immédiat, limite aussi les besoins de déplacements,
- dans les pays à fort taux de natalité et / ou de culture musulmane, la mobilité des femmes reste encore faible,
- des transports collectifs, assez efficaces et peu coûteux, répondent aux besoins les plus réguliers (emploi, école).

A l'autre extrême, il faut compter pour l'expression de l'automobilité avec les « gagnants du Walhalla » : « Les gagnants mènent le jeu. Ils

[442] Haeringer P., « La diversité des situations périurbaines dans le monde », Cahier du CREPIF n°42, mars 1993, p.89-90

indiquent au reste de la société ce qui vaut et ne vaut pas en matière de localisation. Des modèles internationaux s'imposent pour l'architecture, les services, le paysage. Les gagnants de Pékin, de Varsovie, d'Istanbul gagnent au jeu de la péri-urbanisation dans la mesure où ils peuvent vivre comme les riches texans ou californiens, qui eux-mêmes sont à la recherche de nouveaux modèles néo-ruraux ou néo-urbains. »[443] Aux côtés des « riches texans ou californiens », c'est une large partie de la population des Etats-Unis compte tenu de l'histoire urbaine du pays qu'il faut inclure dans le processus.

Remarquons que si toutes les élites nationales rentrent dans la catégorie des "gagnants", les pauvres des pays développés, tels ceux rencontrés à Chaumont-en-Vexin, rentrent dans la catégorie des "perdants".

Si nous avons retrouvé, ailleurs sur la planète, des conditions de développement du marché automobile et du périurbain qui laissent à penser que l'automobilité est aussi le fait d'autres sites périurbains, c'est, sans originalité, que nous constatons qu'elle reste une caractéristique des périurbains organisés des pays développés. Des logiques économiques puissantes empêchent de mettre à jour l'automobilité lorsque s'installer dans le périurbain est un acte de rupture avec un mode de vie rural.

Chap 7 - 1, 3 : Des compléments d'enquête à envisager

Les compléments d'enquête évoqués ci-dessous nous ramènent au thème des représentations sociales de l'automobile, peut-être trop peu présent dans les chapitres précédents.

Il est à noter que nous sommes partis du principe que l'espace résidentiel périurbain était homogène. Evidemment, cela ne se vérifie pas réellement. De manière globale, les facteurs différentiels se répartissent en deux catégories :

[443] Dupuy G. et Sajous P., « L'étalement périurbain : perspectives internationales », Données urbaines n°3, 2000, p.142

- les niveaux de revenus : nous avons parlé de très pauvres habitants périurbains (c.f. chap 5 - 3, 1a)) tout comme des très riches (c.f. chap 3 - 2, 3 b)) ;
- les origines : la population autochtone coexiste avec les nouveaux arrivants provenant du pôle urbain ou d'une autre aire urbaine.

Ainsi, en nous penchant sur les représentations sociales de l'automobile, nous devrions pouvoir clairement trancher : à qui s'applique l'automobilité? En accord avec ce que nous avons exposé jusqu'à présent, nous retenons que l'automobilité s'applique aux habitants périurbains qui ont quitté un espace pour un autre avec un projet d'habitat qu'ils ont su mettre en oeuvre dans le périurbain. On ne peut pas en dire autant pour ceux qui ont toujours vécu sur place, dont l'habitat a été rattrapé par le phénomène de périurbanisation.

Cela étant dit, d'autres thématiques sont à approfondir pour améliorer notre connaissance des représentations sociales ici en jeu.

Chap 7 - 1, 3 a) Qu'en est-il des passagers ?

Bien que nous ne l'ayons jamais clairement formulé tout au long de nos écrits, nos observations, et par conséquent, nos analyses, étaient plutôt étayées par le comportement de l'automobiliste conducteur.

La question est de savoir si le même modèle de l'automobilité est applicable aux passagers.

Cette interrogation est d'autant plus importante que nous avons pu constater que les déplacements s'effectuaient plus souvent accompagnés. A ce titre, une référence trop fréquente aux migrations alternantes entre le travail et le domicile peut induire en erreur.

A priori, les principes sur lesquels la capitalisation de la pratique spatiale se base sont partagés par tous. Nous rappellerons pour cela notre mise en évidence d'une capitalisation de la pratique spatiale active quel que soit le mode de transport (c.f. chap 4 - 3, 2a)).

Pourtant, une question demeure : le fait de conduire induit-il une différence? Autrement dit, sans mise en pratique personnelle du savoir-faire (ce qui est le cas du passager), qu'en est-il de la capitalisation de la pratique spatiale ?

Parallèlement, rappelons que, en France, les possesseurs du permis de conduire sont aujourd'hui ultra-majoritaires dans la population en âge de conduire.

Ainsi, la différence fondamentale n'est peut-être pas simplement entre conducteur et passager mais entre automobiliste - conducteur, automobiliste - passager - occasionnel et passager.

Le permis de conduire est un marqueur plus fort que le fait d'être passager ou conducteur. Dans le cas de la mise en évidence du savoir-faire dans l'espace périurbain, nous avions signalé qu'il pouvait être "dopé" par un entraînement à la conduite intense dans cet environnement (c.f. chap 5 - 2,1). De même, ici, nous pensons que la possession du permis de conduire rapproche l'automobiliste passager et l'automobiliste conducteur. Des observations seraient utiles afin de vérifier ce rapprochement en matière de compréhension des arbitrages en faveur de certains déplacements[444] ainsi que dans l'établissement en commun, au sein d'un ménage par exemple, d'une stratégie commune.

L'écart n'en est alors que plus grand avec un "simple" passager. Cette catégorie, bien sûr, se compose d'enfants mais qui, à terme, souhaiteront obtenir le permis de conduire (c.f. chap 5 - 2, 2 et chap 5 - 3,1 b)). Restent les personnes, n'appartenant pas à la catégorie des autochtones, âgées, non détentrices du permis de conduire ou celles qui ne l'ont pas passé assez jeunes et qui sont sans doute, actuellement, à la marge de l'automobilité.

[444] 71% des déplacements pour accompagnement sont effectués en automobile (chiffre tiré d'une étude de cas). D. Klöckner se base sur une enquête dans la région lyonnaise. « Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences », Recherche Transports Sécurité n° 59, avril-juin 1998, p.22
Mais on pourrait élargir la réflexion sur les arbitrages pour tout déplacement effectué avec au moins un passager.

Chap 7 - 1, 3 b) Elargir les groupes enquêtés

Les passagers rentreraient aussi dans cette rubrique. Autrement dit, il est toujours souhaitable de mesurer l'adhésion ou l'écart à cette compréhension de l'automobilité pour des groupes plus nombreux.
De façon pragmatique, nous rappelons que de nombreux paragraphes des travaux rapportés ici, se basent sur des cas extraits d'autres études. Nous avons présentés ces cas sous forme d'illustrations : les pauvres, l'utilisation du savoir-faire en temps réel, les vacances.
Dans un premier temps, ces cas exposés seraient à reprendre : pour qu'ils ne soient plus simplement des illustrations mais qu'ils participent directement à l'enrichissement de la connaissance de l'automobilité.

En matière de groupes sondés, il manque au panel que nous avons ébauché au travers des illustrations une référence importante : les femmes. Nous regrettons d'autant plus ce manque que le groupe des femmes nous apparaît comme le meilleur groupe pour vérifier notre hypothèse selon laquelle, à long terme, le savoir-faire permet de répondre aux changements économiques, politiques et sociaux. En effet, sur une durée identique à celle de la périurbanisation, leur statut a fondamentalement évolué.
Comme dans le cas de la périurbanisation, nous retracerions les rapports mobilité féminine / automobile en mettant en lumière les bénéfices tirés du savoir-faire automobile acquis. Une enquête de terrain nous permettrait d'observer l'automobilité féminine actuelle. Il faudrait alors cibler l'étude de la mobilité pour un groupe de femmes parties prenantes d'un schéma familial et astreintes à la "double journée". Dans ce cas, des résultats déjà publiés confirment la participation de l'automobile à la généralisation de cette situation en réduisant le temps de transport. Une activité professionnelle réduite ou proche du domicile intervient aussi. Mais, l'automobilité nous permettrait de questionner plus largement la résultante géographique de cette conciliation entre deux pôles de la vie féminine et cela, apparemment, sans créer de rupture entre deux modèles sociaux.

Chap 7 - 1, 3c) La phase d'apprentissage de l'automobilité

Nos observations durant cette thèse nous ont conduit à isoler un savoir-faire en action. Or, tout savoir-faire nécessite un apprentissage, une formation pour parvenir à un certain état de connaissances et de maîtrise dans l'application.[445]

Une infinité de tâches peuvent être soumises à l'apprentissage. Grâce à lui, on constate une amélioration du niveau des réponses de la personne à une situation donnée. Cela découle du contact répété avec cette situation ou avec des situations analogues.[446]

Cette définition nous pose d'emblée devant une double difficulté. D'une part, nous avons noté plus haut que la capitalisation de la pratique spatiale repose en partie sur un capital que l'on ne peut inventorier. Cela rend alors l'ampleur de l'apprentissage effectué difficilement quantifiable. Une enfance dans le périurbain, des sollicitations pour des déplacements récurrents dans son histoire personnelle, des références télévisuelles voire un début d'apprentissage de la conduite illicite, avant l'âge, sont autant de situations d'apprentissage. D'autre part, si l'on peut penser que l'apprentissage se poursuit tout au long de la vie, au fil de l'expérience accumulée, il existe une phase propice, où la majorité de l'information est emmagasinée. C'est en cela que l'apprentissage prépare le savoir-faire puis lui cède la place en n'intervenant plus que de façon ponctuelle. La difficulté dans notre cas ne réside pas tant dans la localisation temporelle de l'apprentissage que dans les caractéristiques inhérentes à sa description et qui demanderaient vérification. En effet, sommes-nous "armés" méthodologiquement pour discerner apprentissage « massé » et apprentissage « distribué »[447], global ou partiel ? Nous n'aborderons pas la question, encore plus délicate, des courbes d'apprentissage traduisant les progrès en fonction du nombre des répétitions.

---

[445] Berbaum J., Apprentissage et formation, 1984, p.119

[446] Encyclopédie Hachette, 6° édition, 1982, p.210

[447] Idem, p.210

On parle d'apprentissage massé quand la tâche est répétée jusqu'à la maîtrise complète et d'apprentissage distribué quand les répétitions sont plus ou moins largement espacées.

Pour autant, l'apprentissage est un moment charnière que l'on ne peut éluder. Le fait de s'interroger sur l'existence d'influences durant l'enfance et l'adolescence nous ramène à une conception duale : un avant et un après l'apprentissage de la conduite. Peut-on naïvement situer le "déclic" concernant l'automobilité durant les séances d'auto-école ?

Il y a très certainement à ce moment-là une prise de conscience. L'accès au territoire adulte, hors du contrôle familial se concrétise et cela dès les premières leçons qui s'apparentent à une exploration des territoires de l'automobile.[448] En effet, pour la première fois les candidats sont propulsés durant une heure, en situation de conduite, à une distance non négligeable de leur environnement quotidien.

Mais, en même temps, une enquête menée par l'INRETS montre que la voiture appartient à l'univers normal du transport. Les jeunes enquêtés disent ne pas pouvoir s'en passer.[449] On peut donc en déduire qu'avant l'apprentissage de la conduite, il existe une accoutumance.

Si les développements précédant cette section nous ont permis d'isoler le fait que la population portant un projet d'habitat lors de l'installation dans l'espace périurbain est intéressée par l'automobilité, les compléments d'enquête proposés ici prouvent que le groupe concerné par l'automobilité n'est lui-même pas homogène et peut encore générer de nombreuses observations.

[448] Dupuy G., Les territoires de l'automobile, 1995, p. 107 et carte présentée dans le dossier central sous le titre « Explorer les territoires de l'automobile. Parcours en auto-école pour deux candidats au permis de conduire : la découverte des territoires de l'automobile »

[449] Idem, p.100

Chap 7 - 2 : LE PRINCIPE D'AUTOMOBILITE : DES HABITANTS PERIURBAINS AUX AMENAGEURS

Dans cette section, nous tenterons de répondre à une ultime question. Cela s'apparente à une contextualisation des résultats de l'automobilité.
Ainsi, comment l'automobilité explique-t-elle la situation heureuse des habitants périurbains et embarrassée des aménageurs ?

Chap 7 - 2, 1 : Des habitants périurbains "heureux" grâce à l'automobilité

Dans l'introduction du premier chapitre nous posions la question suivante : " comment s'organisent, dans l'espace périurbain, les ménages s'inscrivant dans un cycle de milieu de vie plutôt dédié à la famille tout en s'appuyant sur l'automobile ? " Les développements qui précèdent, ont répondu à la question et, parallèlement, l'ont complété.
En effet, nous avons montré la construction de l'espace de vie grâce à l'automobile sur fond de consensus entre une attente résidentielle dans la population et un cadre législatif favorable. Puis la description de l'automobilité est venue comme un complément d'information préciser par quel processus ces ménages lient réussite du cycle de milieu de vie et automobile : l'automobilité est fortement engagée dans la réussite du projet résidentiel.

C'est sans doute en scrutant la situation au commencement de la périurbanisation de masse que l'on peut le mieux mesurer l'impact de l'automobilité. C'est dans cette phase de démarrage de réalisation du rêve pavillonnaire que l'on voit aussi s'activer de façon massive la domestication de l'automobile. Ce n'est plus un objet ludique, de prestige mais un véritable pilier tant son utilité s'impose à la société civile. Précisons que ces propos ne présupposent pas un ordre causal : qui de la motorisation massive ou des premiers lotissements, entraîne l'autre ?
Revenons à cette phase de démarrage. Ceux qui font le choix du périurbain se trouvent face à une situation assez désavantageuse. La différence est, à

cette époque, sans doute moins nette entre ce qui s'apparente à un départ vers le rural profond et ce que nous avons pu laisser entendre dans le cas actuel (c.f. chap 1 - 3, 2). La société de consommation ne tourne pas encore à plein régime. Il n'y a pas de densité minimale qui garantisse la présence, l'installation de quelques services. De fait, on se retrouve directement dans le rural profond avec des services adaptés aux besoins de la population rurale. Par ailleurs, pouvons-nous envisager la manifestation de solidarité, héritage de la communauté villageoise, dans le lotissement ou sur sa parcelle ?

Ces quelques traits rappelés et sans dépeindre plus les jeux sociaux, l'alternative qui s'offrait aux pionniers était simple : adopter le mode de vie du rural profond ou se placer sous la coupe de l'automobile afin de maintenir un niveau de vie hérité de la localisation résidentielle précédente.

Au début du mouvement périurbain, on se trouve donc dans la situation d'utilisation de l'automobilité la plus extrême ou la plus accomplie - selon les sensibilités. La lecture spatiale - à travers le pare-brise - décidera de la réussite ou non du projet.

Massification du phénomène aidant, la structuration de l'espace par des équipements et des services progresse et aujourd'hui, une population de plus en plus importante est intéressée par ce mode de vie. En France, notons que nous avons d'emblée été face à une attente et à un élan de réalisation populaire. On ne peut pas véritablement parler de diffusion sociale, si ce n'est des classes moyennes vers la base, ni d'imitation d'une élite.

Ainsi, nous considérons l'automobilité comme l'élément qui permet de maintenir l'équilibre entre le mode de vie citadin et le choix résidentiel périurbain. La dynamique du marché automobile amène à lever un dernier verrou : une multimotorisation des foyers qui se banalise.

Les éléments exposés dans le premier chapitre, afin de présenter les "nouveaux" habitants des zones devenues périurbaines, cautionnent cette logique : choisir un cadre résidentiel où la nature a sa place, en fonction de ses moyens (financiers et familiaux), sans rompre le lien avec la cité.

Bien sûr, c'est là-bas que se trouve l'emploi finançant le projet résidentiel. Mais c'est un lien plus global qui n'est pas rompu. L'apport des migrations alternantes est, à cet égard, trop peu traité. Rappelons que c'est à partir du déplacement domicile-travail que s'organisent les activités secondaires. Les tentatives de polycentrisme aidant, on ne se rend pas forcément au coeur de l'agglomération pour ses activités, mais les comportements citadins perdurent.

Retourner dans le monde rural, sur le mode de la « counterurbanization », relève d'une autre logique. Plusieurs indicateurs le mettent en lumière. La population concernée est alors hors du système de migration alternante journalière qui peut exister dans une aire urbaine. Par ailleurs, cette population occupe un emploi dans l'aire rurale.[450] Quant aux comportements citadins, en matière d'achat, on peut estimer qu'ils se reproduisent en ce qui concerne les produits mis à disposition dans les supermarchés et les hypermarchés, compte tenu de la diffusion de ces derniers, sur le territoire national.

Ainsi, se positionner dans le périurbain, c'est saisir l'opportunité de concrétiser un projet résidentiel qui, à la fois, s'alimente dans et alimente une mobilité, en prise directe avec un projet de vie. (c.f. chap 1 - 2, 1 et 3)

D'où le défi du périurbain qui semble résider dans un effort de réconciliation de la ville et de l'urbain. Il paraît très explicite que les individus cherchent à rassembler les atouts de l'urbain et de la ville : « les Français seraient assez partisans de mettre un peu de la campagne dans la ville »[451]. Mettre de la campagne dans la ville pourrait se lire comme le fait d'associer le côté convivialité et échange de la ville avec le côté dédensifié de l'urbain : « Loin de constituer une réalité dépassée dans une mégapole parcourue de réseaux de circulation de plus en plus efficaces, l'attachement à un environnement social et à des équipements de quartier semble bien guider de plus en plus souvent les choix résidentiels des Franciliens. »[452] Le souci de l'efficacité et

[450] Huigen P.P.P. et Volkers C.R., « Counterurbanization : a process of regional rural development ? » in Le développement régional rural en Europe, 1991, p. 50 et 52

[451] R. Belleret, Le Monde, édition du 23/06/99 « Une ville plus verte, plus sûre, avec moins de voitures »

[452] Berger M., « Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France », Espace, Populations, Sociétés n°2, 1999, p.210

des possibilités des échanges porte tant sur la qualité du quartier que sur celle des réseaux techniques.

Les habitants des espaces périurbains seraient-ils des pionniers, des précurseurs d'un nouvel ordre de la ville tentant de suggérer aux instances politiques et autres professionnels, les orientations à prendre ? Il faut garder en mémoire qu'ils ne semblent pas vouloir abandonner ni des avantages de la ville, ni des avantages d'une dédensification ; ce qui fait qu'ils partent dans le périurbain (c.f. chap 1 - 2, 3). Cette pensée, Y. Chalas l'objective au terme de ses réflexions sur le processus ininterrompu d'invention de la ville. Il parle de « ressource », de « revitalisation du centre par la périphérie », de « dynamique en sens inverse » : « Plus exactement, la ville paraît évoluer selon un mouvement à la fois plus global et double. Plus global parce que la ville s'installe très loin de ses bases traditionnelles, jusque dans les campagnes profondes, outrepassant de la sorte l'objectif de reconquête de la périphérie par le centre ou d'"haussmannisation" des banlieues. Double parce que simultanément la ville ramène la périphérie en son sein. Elle transfère vers les centres, qu'ils soient nouveaux ou anciens, des objets, des éléments d'espaces, des morceaux de territoires qui ont vu le jour dans les banlieues ou le périurbain et qui vont s'ajuster aux nouveaux usagers, aux nouveaux modes de vie urbains, et qui par là même ont emporté l'approbation des habitants, des consommateurs comme des flâneurs. »[453]

Chap 7 - 2, 2 : Des aménageurs embarrassés par la notion de réseau

Avec l'automobilité nous avons observé que les aménageurs ont été mis en défaut dans leur compréhension de la notion de réseau au moment même où ces derniers se sont substitués de façon significative à la densité pour faire vivre la ville.

Nous voudrions préciser que l'automobilité explique fondamentalement l'embarras des aménageurs et pas seulement de façon indirecte. C'est-à-dire que, pour expliquer cet embarras, nous ne nous en tenons pas seulement à

[453] Chalas Y., L'invention de la ville, 2000, p.186

l'impact de l'accession à la propriété de la population dans un territoire, dans des conditions que les aménageurs n'avaient pas prévues.

Avant tout, notons que les aménageurs et les politiques sont au rendez-vous, après guerre, en incitant au développement des réseaux techniques dans et à partir des villes. Par exemple, le souci d'amélioration du réseau routier est clair et se traduit en particulier par le goudronnage des voies.

Autre opération d'envergure que l'on peut citer : les villes nouvelles. Le nombre de réalisation ne traduit pas l'importance de la réflexion qui a touché tout le territoire français. Il faudrait alors se remémorer les "avant-projets" tel Le Mirail ou Mourenx (64), les opérations de déploiement des réseaux techniques, les débats concernant l'égalité des chances en rapport avec la localisation territoriale. On ne peut pas dire que les aménageurs ne parlent pas des réseaux.

Cependant, en se référant à la morphologie du réseau technique (tab.10), on constate que les aménageurs portent leur attention sur ce qui se passe au niveau des services et ne voient pas que l'infrastructure a donné une nouvelle dimension au territoire. L'homogénéité sur laquelle repose l'automobilité en est l'illustration. Comme les aménageurs s'intéressent aux services, ils ont tendance à apporter des réponses sociales. C'est-à-dire en rapport avec la population qui utilise ces derniers. Leur pratique traduit une conception instrumentale du réseau.

Aujourd'hui encore, c'est autour de l'idée d'un traitement social que le consensus s'organise. Dans les études analysant cette ville « émergente », « éclatée », « en archipel »[454], etc., l'objectif n'est pas de freiner son développement mais de veiller à ce qu'elle ne soutienne pas les phénomènes de ségrégation.

Les propositions fusent mais toujours dans le même champ : « urbanisme à pensée faible »[455], proche de l'idée de gouvernance et basé sur « la pratique de concertation ou de participation des habitants »[456] ; réorientation des

[454] Beaucire F., « Les déplacements domicile-travail dans l'*archipel* nantais », Transports urbains n°96, juil - sept 1997

[455] Chalas Y., L'invention de la ville, 2000, p.152

[456] Chalas Y., L'invention de la ville, 2000, p. 166

objectifs de la régulation urbaine afin de modifier « les rapports entre l'économique et le social, entre le court terme et le long terme, entre l'intérêt privé et le bien public »[457].

Or, par définition, le réseau est un principe d'aménagement.[458] Lorsque G. Dupuy parle de la « cité des réseaux »[459], il ne fait pas seulement référence au fait que chaque citadin est quotidiennement l'usager de multiples réseaux techniques, il tente de démontrer que le citadin comprend la ville à travers les réseaux. Il construit sa territorialité[460] sur les réseaux ; ce qu'illustre parfaitement la description de « la ville sans fin »[461].

Cette « nouvelle ville » laisse le citadin, « de sa propre initiative »[462] faire les connexions qui lui semblent nécessaires, entre les réseaux. C'est ainsi que se dessinent les modèles complexes de trajets multi-directionnels, selon l'initiative de chaque citadin.

Ces réseaux sont au nombre de trois. Le terme réseau est à prendre au sens de « liens entre individus et de situation collective faite de connexions et d'acteurs »[463]. Les réseaux techniques sont sous-jacents à cette organisation de la vie, dans cette nouvelle ville, car il n'y a plus de centre-ville unique vers lequel converger et chaque foyer joue le rôle de centre pour ses membres[464].

Le premier réseau, le réseau personnel - pour un couple avec deux enfants - se constitue autour des besoins en déplacement des enfants (écoles, activités extra-scolaires, etc.). Le deuxième réseau regroupe les différents lieux de consommation (achats et loisirs). Enfin, le réseau économique offre un emploi au plus grand nombre.

---

[457] Conclusion rédigée par J. Landrieu in May N. et al., La ville éclatée, 1998, p. 348

[458] Dupuy G., Système, réseaux et territoires : principes de réseautique territoriale, 1985, p.6

[459] « L'urbanisme n'a manifestement pas encore pris la mesure du changement qui a affecté la ville et l'a fait devenir pour la plupart de ses habitants et de ses activités, dans la vie de tous les jours, la cité des réseaux. » Dupuy G., L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes, 1991, p.24

[460] Raffestin C., Pour une géographie du pouvoir, 1980, p.143

[461] Fishman R., « Metropolis unbound : the new city of the twentieth century », Flux n°1, printemps 1990, p.43-53

[462] Idem, p.51

[463] Bakis H., Les réseaux et leurs enjeux sociaux, 1993, p.9

[464] Fishman R. (p.50) reprend directement cette idée des travaux de F. L. Wright, idée qu'il traduit, dans un autre ouvrage, de la façon suivante : « Au vrai centre de Broadacre City, se trouvait l'établissement familial(…) », Fishman R., L'utopie urbaine au XX° siècle. E. Howard, F.L. Wright, Le Corbusier, 1979, p.123

Chacun d'entre eux a sa logique de spatialisation. Les citadins font les connexions. Ainsi, « la nouvelle ville » n'a pas de centre ni de limites administratives.

De façon descriptive, cette « nouvelle ville » est le fruit de nombreuses décisions sans réelle cohérence de la part d'entrepreneurs, de groupes de distribution, d'ingénieurs ainsi que des millions d'américains qui ont investi leurs économies dans l'achat d'une maison individuelle.

Des ressemblances frappantes traversent ces paysages déjà constitués dans de nombreux pays. Connaîtrions-nous aussi la « nouvelle ville », ville des réseaux ? Au-delà des ressemblances morphologiques, intéressons-nous à ses causes.

- Si le réseau n'est pas la conséquence d'innovations techniques, celles-ci ont contribué à sa prise de pouvoir sur la ville et, à ce titre, elles constituent un premier groupe de facteurs. Elles concernent les domaines de l'énergie, des transports et des télécommunications, de l'eau et l'assainissement.
- La société de consommation qui ne pouvait présenter ses produits multiples que sur de vastes espaces assura une première incursion vers les marges urbaines.
- Ce fut au tour des usines de se désolidariser de leur direction sous l'impulsion de méthodes de management adaptées aux entreprises ayant différents sites.
- L'Etat garde sans doute le rôle majeur. Aux Etats-Unis, il est intervenu massivement entre 1930 et 1960 à travers la politique du logement, la décentralisation des industries de la Défense, la construction d'autoroutes mais n'intervenant pas directement dans le processus de métropolisation.
- Les femmes ont construit le succès économique de cette nouvelle ville. Cette localisation résidentielle qui paraissait une façon de les protéger s'avéra, à l'aune de la conjoncture culturelle et économique des années 1970, un vivier d'emplois. Les profils d'emplois offerts dans ces espaces concordaient avec les obligations familiales de ces dernières. La proximité de l'emploi et du domicile fut un atout supplémentaire.

Ce modèle urbain s'enracine dans l'histoire urbaine des Etats-Unis, empreinte de l'utopie de F.L. Wright mais n'est pas pour autant inconnu en

Europe. L'échelle est autre mais dans la « ville sans fin » comme dans la « cité des réseaux », nous nous trouvons face à des citadins qui construisent leur territorialité en se procurant l'information nécessaire par l'intermédiaire des réseaux.[465] C'est sur ce thème que les aménageurs sont muets.

Nous pourrions attribuer ce silence au « complexe de Noé » selon lequel les professionnels de la ville organiseraient pensées et actions.[466]
Nous pourrions croire que nous sommes encore dans la première phase du complexe, phase de constatation du chaos. Ainsi les aménageurs sont embarrassés car, dans le contexte actuel, ils ont perdu le pouvoir, passé aux mains de ceux qui font les connexions au moyen, dans notre cas, de l'automobilité. C'est ici que se focalise la participation des citadins - en établissant des connexions pour réaliser, à l'image de ce qu'écrit R. Fishman, sa propre ville - et non dans les cadres de concertation codifiés et visant à l'établissement de documents, déclarations, etc.[467]
Mais il apparaît que l'heure de la « régénération »[468] a sonné, seconde phase du complexe. Les aménageurs réagissent, aidés en cela par les politiques, en promulguant la loi sur l'air (aboutissant entre autres au dispositif du PDU) et la loi Solidarité et Renouvellement urbains. Avec ces nouveaux outils, les professionnels de la ville ont l'intention d'organiser, pour ne pas dire "d'assainir", les pratiques en la matière.

[465] Raffestin C., Pour une géographie du pouvoir, 1980, p.145
[466] « Nous nous proposons d'appeler "complexe de Noé", cette propension à vouloir sauver, construire ou produire la ville contre les eaux de toutes sortes de chaos qui menacent de l'anéantir. » Chalas Y., Le complexe de Noé ou l'imaginaire aménageur : espaces et pratiques imaginaires d'Echirolles, phase II, 1987, p.14
[467] Dupuy G., L'urbanisme des réseaux, 1991 p.123-124
[468] Chalas Y., Le complexe de Noé ou l'imaginaire aménageur : espaces et pratiques imaginaires d'Echirolles, phase II, 1987, p.15

Chap 7 : Conclusion :

Les principes de l'automobilité exposés, une cartographie des lieux d'application de ces principes proposée, des limites posées, nous nous sommes consacrés au rapprochement entre l'automobilité et une histoire plus générale liant l'automobile et la périurbanisation.

Dans le cas des résidants périurbains, nous avons souligné que la réussite n'était pas assurée dès le départ. Les usages de l'automobile étaient encore à inventer ou plutôt à implanter en provenance principalement des Etats-Unis. L'adhésion collective, si elle paraît après coup évidente, était alors à susciter. La liberté procurée par l'automobile, tant de fois louée par ses utilisateurs, est sans doute à entendre comme la perception par l'individu d'un degré de latitude appréciable dans la construction et l'entretien quotidien de l'espace habité. Elle n'est pas autre chose que la traduction matérielle d'une conviction personnelle sur ce qu'est l'habiter. C'est en cela que l'on peut parler de "bonheur" des habitants périurbains.

Dans le cas des aménageurs, une partie de leur monde s'écroule avec la périurbanisation. La ville industrielle de l'entassement, de l'agglomérat - à partir de laquelle l'Aménagement s'est constitué - a cédé la place à la ville éclatée. Dans cette position, nous ne pouvons que constater la difficulté des aménageurs, praticiens et théoriciens, à se saisir de l'objet "réseau". C'est pourtant, à nos yeux, à partir de cette notion que les aménageurs pourraient se saisir du thème de l'automobilité.

L'automobilité accrédite l'idée d'intégrer le réseau comme un principe d'aménagement car il renferme un certain nombre de paramètres participant à l'élaboration des itinéraires des automobilistes et montre le rôle crucial du réseau technique au coeur du système. Cependant, cela ne va pas sans bousculer d'autres principes. Ainsi, il ne faut pas imaginer convertir les réseaux à la géométrie aréolaire. Par exemple, l'idée qu'une zone pourrait être protégée en limitant le nombre ou la taille des réseaux techniques qui seraient susceptibles de l'irriguer ne tient pas. La notion de réseau s'articule

selon une autre logique de l'urbanisme, qui n'est pas en rupture avec celle qui domine aujourd'hui, mais à laquelle il faudrait rendre sa place.[469]

Enfin, nous voudrions terminer en soulignant que l'embarras des aménageurs est porteur d'un autre enseignement qui relativise quelque peu le "bonheur" des habitants périurbains.

En effet, nous remarquons que l'embarras découle, pour partie, du fait qu'il est empreint d'une conviction de diversité des espaces habités, du monde. Nous avons bien noté que si les aménageurs sont décidés à traiter la question périurbaine, c'est relativement à des pratiques, des principes qui existent ailleurs et qu'ils aimeraient ne pas voir disparaître dans les espaces périurbains. Autrement dit, on peut penser que les aménageurs voudraient empêcher que le périurbain se replie sur lui-même.

Cela nous amène à la question suivante : l'automobilité ne conduit-elle pas à la perte ou au "non-savoir-faire" d'autre façon de se déplacer ?

Si nous reprenons les résultats obtenus durant l'enquête que nous avons menée dans le périurbain angevin, nous notons que les personnes interrogées vont tenter de se rendre le plus près possible du lieu de rendez-vous avec ce que le savoir-faire automobile leur procure, bien que ce soit en ville dense. On décèle alors rapidement l'inadéquation entre cet environnement et le savoir-faire automobile : d'une part, dans le souci que génère le stationnement, d'autre part, dans le repérage "trop grossier" de signes que ces automobilistes ont l'habitude de solliciter pour s'orienter dans cet environnement où les messages et leurs supports sont nombreux et variés. Alors, sans nul doute, nous déduisons que l'automobilité rend "hermétique" à d'autres types de sollicitations pour gérer sa mobilité.

Cependant, nous avons aussi précisé que la capitalisation de la pratique spatiale existe pour tous les modes. Nous n'avons défriché "le mode d'emploi" de la capitalisation de la pratique spatiale que dans le cas de l'automobile. L'espace dense amène sans doute à privilégier d'autres modes de déplacement en référence à un habitat construit selon d'autres critères. On peut alors penser qu'on ne peut pas maîtriser, en même temps, des "modes d'emploi" renvoyant à des types d'habitat différents.

[469] Nous renvoyons à la lecture de l'ouvrage : Dupuy G., L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes, 1991

CONCLUSION GENERALE :
L'AUTOMOBILITE : TRAME DE L'HABITAT PERIURBAIN

Nous nous sommes attachés à démontrer qu'à travers l'utilisation de l'automobile se tisse une stratégie de "positionnement" spatial qui a pour but la réalisation d'un habitat.

Comme nous l'avons déjà souligné, ce qui se joue entre aménageurs et habitants périurbains est de l'ordre de l'habiter : deux conceptions s'affrontent.

L'automobilité qui arme les habitants périurbains, supplée à la densité et offre une autre façon de satisfaire les besoins complémentaires à ceux réalisés au sein de la maison et nécessitant de se rendre dans des lieux plus ou moins proches pour être satisfaits.[470] Les aménageurs, qui ont la responsabilité de travailler dans le sens d'un équilibre territorial, prennent aussi position.

Automobilité et habitat sont deux notions qui prennent corps sur le long terme. L'automobilité est portée dès le plus jeune âge (par les fonctions de perception et représentation) puis s'organise lors de l'apprentissage de la conduite (capitalisation de la pratique spatiale inscrite dans la mémoire géographique) et se réalise dès qu'une voiture est à disposition (savoir-faire). Par ailleurs, l'habitat ne peut se constituer dans le provisoire et un entretien faible des lieux.[471] Il suppose une occupation d'un lieu sur le long terme ainsi qu'un investissement émotionnel qui se traduit par la préoccupation de le maintenir en bon état, voire de l'embellir.

C'est donc dans cette perspective d'association à long terme que nous montrons comment l'automobilité se met au service de l'habitat.

---

[470] Théry H.,« Habitat » in Brunet R. et al., Les mots de la Géographie : dictionnaire critique, 1992, p.249

[471] Idem, p.249

Si l'on considère la périurbanisation comme une question de logement - ce qui est le cas actuellement - les facteurs retenus pour expliquer cet état de fait n'épuisent pas la question périurbaine. Des "pionniers" l'ont noté et produisent des études observant la mobilité quotidienne et qui sont donc amenées à traiter de l'espace de vie des habitants périurbains. A leur suite, nous avons introduit la question de l'automobilité dans la réflexion sur le processus périurbain.

Le fait est qu'« habiter » s'emploie pour des lieux, annexes au logement[472], qui n'ont pas cette fonction mais qui sont susceptibles d'appropriation. Ils font alors l'objet d'une reconnaissance par marquages et par une occupation temporaire.

Quels indicateurs les aménageurs doivent-ils retenir pour caractériser cette manière d'habiter ? Les facteurs socio-économiques expliquent la préférence pavillonnaire mais pas vraiment la mobilité qui va de pair. Les migrations alternantes vers le travail ne sont qu'un pâle reflet de l'espace de vie mais constituent le seul indicateur synthétique tant un relevé qualitatif dévoile la participation d'un véritable "chapelet" de lieux à l'habitat périurbain d'une famille.

En toute logique, la définition de l'habiter reprend cette dimension de l'espace de vie. On habite un espace dans lequel sont contenus les lieux habituellement occupés[473], auxquels se raccroche notre quotidien[474].

De façon descriptive, nous avons été amenés à noter que le fait de déplacer le logement déplace aussi de nombreuses activités, en crée, en délaisse, etc. Les études de M. Boulahbal[475] et de D. Pinson et S. Thomann sont à ce titre exemplaires pour la vue d'ensemble de l'espace de vie qu'elles tentent de restituer. Pour notre part, nous avons admis cette existence de l'habitat périurbain. C'est pourquoi nous nous sommes appuyés sur des études déjà produites pour le décrire. Au-delà de la notion d'habitat, nous désirions

[472] Dehan Ph. et al., Habiter la ville aujourd'hui, 1993, p.72

[473] Salignon B., Qu'est-ce qu'habiter ? Réflexion sur le logement social à partir de l'habiter méditerranéen, 1994, p.19

[474] Article concernant le terme « Habitat » in Brunet R. et al., Les mots de la Géographie : dictionnaire critique, 1992, p.249

[475] Pour les points qui rapportent l'espace de vie des habitants au-delà de 6 km pour les aires urbaines inférieures ou égales à 400 000 hab et à 12 km au delà de ce seuil.

focaliser notre travail sur la restitution des comportements, de l'organisation quotidienne qui cimentent cette forme d'habitat et montrer le rôle qu'y prend l'automobile. L'enjeu était de montrer quelle façon d'habiter réside derrière cette forme d'habitat.

En d'autres termes, comme P. Mayol l'a expliqué à propos du quartier durant les années 1970, l'organisation spatiale de la vie peut être assimilée à un « espace privé particularisé ».[476] Il faut ainsi reconnaître les logiques privées qui traversent les espaces publics et qui permettent ainsi aux individus d'affirmer qu'ils les habitent.

C'est sous les traits de l'automobilité que l'usage de la voiture particulière participe à l'édification d'un « espace privé particularisé » dans le périurbain. A la charnière entre les habitudes, les faits du quotidien et la logique familiale à plus long terme, s'appuyant sur l'outillage de la mémoire géographique, se met en place une façon de procéder lors des déplacements. Nous avons soutenu que le savoir-faire, facette matérielle de l'automobilité, est l'expression de l'espace privé particularisé. Nous voyons dans la mise en place du savoir-faire un trait d'union entre la volonté d'assurer la pérennité dans la façon d'habiter et les actions quotidiennes à accomplir en ce sens.

En dernier lieu, soulignons que nous ne désignons pas l'individu comme "tout-puissant" et nous ne le plaçons pas au centre de l'automobilité. Il a seulement su tirer partie d'une technique. Son emménagement dans un espace s'appuie sur des caractéristiques de ce dernier à partir desquelles il pourra "donner du sens", faire en sorte que cet espace se mue en habitat.[477] Dans l'espace du quartier, P. Mayol, montre que la fixité, l'accoutumance, la coexistence débouchent sur l'identification.[478] Au passage, notons que nous nous trouvons, là, face à un fondement du développement de l'oekoumène. Celui-ci est peut-être masqué par le degré de développement de la société, mais il est toujours question de s'adapter et de vivre dans un environnement

[476] Mayol P., « Habiter le quartier » in Certeau M. et al., L'invention du quotidien, T.2 : Habiter, cuisiner, 1994, p.18

[477] Bonetti M., Habiter, le bricolage imaginaire de l'espace, 1994, p.16 : « C'est ainsi que l'espace devient un véritable habitat : celui-ci n'est pas donné *a priori*. »

[478] Mayol P., « Habiter le quartier » in Certeau M. et al., L'invention du quotidien, T.2 : Habiter, cuisiner, 1994, p.18 à 21

donné. Dans le contexte périurbain, l'automobilité participe à la connexion avec l'environnement. Une localisation résidentielle qui s'inscrit dans le temps est toujours aussi importante pour que l'on parle d'habitat mais, en ce qui concerne l'environnement, ce n'est plus la vie de voisinage qui fait autorité.[479] A l'interface entre environnement et individu, dès sa porte de garage, le réseau routier par son aspect homogène permettra d'effectuer les repérages et l'appropriation nécessaires ainsi que la mise à jour.

Face à la densité et la proximité, « en perte de vitesse »[480], comme nous venons de le voir, l'automobile participe à un mode d'habitat, révélant une autre conception de l'habiter.
Si on envisage cette idée comme plausible, c'est une nouvelle perspective de requalification[481] de l'automobile qui s'ouvre.

[479] Mayol P., « Habiter le quartier » in Certeau M. et al., L'invention du quotidien, T.2 : Habiter, cuisiner, 1994, p.18
[480] Nous nuancerons ces propos en remarquant qu'ils s'appliquent plus aux faits qu'aux discours.
PUCA, Habitat et vie urbaine : habiter un logement, un immeuble, un îlot, un quartier, une commune, une agglomération, une région… Consultation de recherche. Appel à déclaration d'intention, 1999, p.6
[481] Nous parlons de requalification et non de réhabilitation. L'image de l'automobile n'est pas à rendre plus positive mais, dans la perspective de l'automobilité, les problèmes ne se posent sans doute pas dans les mêmes termes.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES ET ARTICLES GÉNÉRAUX :

« L'activité économique des femmes dans l'Union Européenne », Statistiques en bref n°1, Eurostat, Bruxelles, 1997

Alquié F., L'expérience, collection Initiation philosophique, PUF, Paris, 1970, 102 p.

Atlas de l'Anjou, Le Polygraphe, Angers, 1997, 103 p.

Augé M., Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité, collection La librairie du XX° siècle, Seuil, Paris,1992, 148 p.

Auray J.P. et Mathis P., « Analyse spatiale et théorie des graphes » in sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale : concepts, comportements, organisation, Economica, Paris, 1994, 427 p.

Bailly A. et al., Les concepts de la Géographie humaine, collection U, A. Colin, Paris, 1998, 333 p.

Bailly A., « Territoires et territorialité », in sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale : concepts, comportements, organisation, Economica, Paris, 1994, 427 p.

Baccaïni B., « Les migrations en France entre 90 et 99 », INSEE Première n°758, fev 2001

Beaucire F., Orienter la recherche sur les relations entre mobilité et urbanisme : éléments de cadrage, PREDIT, lettre de commande n°01SPP06/DRAST, MELT, Paris, novembre 2001, non paginé

Berbaum J., Apprentissage et formation, collection Que sais-je ?, n°2129, PUF, Paris, 1984, 120 p.

Bonetti M., Habiter, le bricolage imaginaire de l'espace, collection REConnaissances, ed. Hommes et Perspectives, Marseille, 1994, 225 p.

Burgel G., La ville aujourd'hui, collection Pluriel, Hachette, Paris, 1993, 224 p.

Certeau de M. et al., L'invention du quotidien, T.2 : Habiter, cuisiner, collection Folio essais, Gallimard, Paris, 1994, 415 p.

Charvet J.P. et al., Dictionnaire de Géographie humaine, Editions LIRIS, Paris, 2000, 191 p.

Chevallier D., « Des savoirs efficaces », Terrain n°16, mars 1991

Corbin A., L'homme dans le paysage, Textuel, Paris, 2001, 189 p.

Curien N. et Dupuy G., Réseaux de communication : marchés et territoires, Presse de l'ENPC, Paris, 1996, 175 p.

Cuvillier A., Cours de Philosophie, Tome 2, A. Colin, Paris, 1954, 457 p.

Dehan Ph et al., Habiter la ville aujourd'hui, Mardaga, Sprimont (Belgique), 1993, 101 p.

Derycke P.H., « Comprendre les dynamiques métropolitaines » in sous la direction de Lacour C. et Puissant S., La métropolisation. Croissance, diversité, fractures, collection Villes, Anthropos, Paris, 1999, 190 p.

Derycke P.H., « L'intégration de l'espace dans le champ économique » in sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale : concepts, comportements, organisation, Economica, Paris, 1994, 427 p.

Derycke P.H., « Réseaux urbains » in sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale : concepts, comportements, organisation, Economica, Paris, 1994, 427 p.

Di Méo G., « De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe », L'espace géographique n°4, 1991

Di Méo G., Géographie sociale et territoires, collection Fac. Géographie, Nathan Université, Paris, 1998

Digard J.P., L'homme et les animaux domestiques, collection Le temps des sciences, Fayard, Paris, 1990, 325 p.

Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, Loi solidarité et renouvellement urbain : Des nouveaux outils pour les collectivités locales, MELT, Paris, 2002, 31 p.

Division recensement de la population, « Recensement de la population de 1999 : premier comptage national », INSEE Première n°663, juillet 1999

Dupuy G., « Réseaux » in sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale : concepts, comportements, organisation, Economica, Paris, 1994, 427 p.

Dupuy G., Systèmes, réseaux et territoires : principes de réseautique territoriale, Presses de l'ENPC, Paris, 1985, 168 p.

Faure P., « Dans le labyrinthe du roi Minos », Histoire n°197, mars 1996

Fernandez A., « Les techniques comme facteurs de régulation spatiale et sociale », in Haumont N. (sous la direction de), L'urbain dans tous ses états : faire, vivre, dire la ville, collection Habitat et sociétés, L'Harmattan, Paris, 1998, 396 p.

Fischer G. N., Psychologie de l'environnement social, 2° édition, Dunod, Paris, 1997, 204 p.

Fischer G.N., La psychosociologie de l'espace, collection Que sais-je ? n°1925, PUF, Paris, 1980, 120 p.

Frémont A. et al., Géographie sociale, Masson, Paris, 1984, 381 p.

Frémont A., La région, espace vécu, 2° édition, collection Champs, Flammarion, Paris, 1999, 223 p.

Gautier A., La domestication : Et l'homme créa l'animal, collection Jardin des Hespérides, Errance, Paris, 1990, 277 p.

Hall T., La dimension cachée, collection Point essais, Seuil, Paris, 1990, 254 p.

Huriot J.M., « L'utilisation du sol » in sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale : concepts, comportements, organisation, Economica, Paris, 1994, 427 p.

Juan S., « Activités ordinaires : une regard sociologique », Sciences humaines n° 88, novembre 1998

Juan S., Méthodes de recherche en sciences sociohumaines : exploration critique des techniques, collection Le sociologue, PUF, Paris, 1999, 296 p.

Juan S., Sociologie des genres de vie : morphologie culturelle et dynamique des positions sociales, collection Le sociologue, PUF, Paris, 1991, 281 p.

Lexique de la géographie humaine et économique, 2° édition, Dalloz, Paris, 1992, 449 p.

Lynch K., L'image de la cité, Dunod, Paris, 1998, 221 p.

Moles A. et Rohmer E., La psychologie de l'espace, Casterman, Paris, 1978, 246 p.

Noin D., L'espace français, 7° édition, collection U-géographie, A. Colin, Paris, 1994, 258 p.

Pascaud C.F. et Piotrant J.L., Protéger et valoriser l'innovation industrielle. Brevets et savoir-faire : de la théorie à la pratique, collection Tec et doc, Lavoisier, Paris, 1994, 317 p.

Piolle X., « L'"ici" et l'"ailleurs", territorialité sédentaire et territorialité nomade, diversité d'articulation à l'espace des structures sociales », Actes de la table ronde internationale Les transformations de l'environnement quotidien représentation et pratique (21 / 23 Septembre 1989), vol 2, Université de Fribourg, ed. W. Leimgruber, 1990, 164 p.

Piolle X., « Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de la territorialité ? », L'espace géographique n°4, 1991

PUCA, Habitat et vie urbaine : habiter un logement, un immeuble, un îlot, un quartier, une commune, une agglomération, une région… Consultation de recherche. Appel à déclaration d'intention, MELT, Paris, 1999, 28 p.

Raffestin C., Pour une géographie du pouvoir, Litec, Paris, 1980, 249 p.

Salignon B., Qu'est-ce qu'habiter ? Réflexion sur le logement social à partir de l'habiter méditerranéen, Z'éditions, Nice, 1994, 156 p.

Scardigli V., « La dynamique de la diversité culturelle en Europe », Futuribles n°182, Décembre 1993

Scardigli V., Le sens de la technique, collection Sociologie d'aujourd'hui, PUF, Paris, 1992, 285 p.

Ségaud M. et al. (sous la direction de), Logement et habitat : l'état des savoirs, collection Textes à l'appui, La découverte, Paris, 1998, 411 p.

Steri A., « La cognition » in A. Weil-Barais (sous la direction de), L'Homme cognitif, collection 1° cycle, PUF, Paris, 1993, 600 p.

Steri A., « La perception » in A. Weil-Barais (sous la direction de), L'Homme cognitif, collection 1° cycle, PUF, Paris, 1993, 600 p.

Théry H., « Habitat » in Brunet R. et al., Les mots de la Géographie : dictionnaire critique, collection « Dynamique du territoire », 2° édition, Reclus - La documentation française, Paris, 1992, 470 p.

Weil-Barais A.(sous la direction de), L'Homme cognitif, collection 1° cycle, PUF, Paris, 1993, 600 p.

PERIURBANISATION ET ESPACES PÉRIURBANISÉS :

« Conditions de logement dans l'Europe des douze en 1994 », Statistiques en bref : population et conditions sociales n°9, Eurostat, Bruxelles, 1997

« La résidence secondaire, refuge des générations », Autrement, collection Mutation autrement, n°178, Avril 1998

« Le zonage en aires urbaines 1999 », INSEE Première n°765, avril 2001

« Les territoires du périurbain de la Méditerranée septentrionale » Revue de géographie des pays méditerranéens T. 77, n°1-2, juin 1993

« Recensement de la population de 1999 », INSEE Première n°663, juil 1999

Almanzor P., « Prêt à 0 % et urbanisme », L'Observateur de l'immobilier n°46, juil 2000

Andan O. et Tabourin E., « Croissance et recomposition socio-économique des espaces urbains », Données urbaines n°2, collection Villes, Anthropos, Paris, 1998, 471 p.

Arbonville D., « Ménages, familles et modes d'habiter » in sous la direction de Ségaud M. et al, Logement et habitat : l'état des savoirs, La découverte, Paris, 1998, 411 p.

Aydalot P. et al., « Périurbanisation et suburbanisation : des concepts à définir. Quelques tendances récentes et futures de l'urbanisation », Disp n°spécial 80-81 Stadtentwicklung, juillet 1985

Baccaïni B., « Projet de mobilité et cadre de vie », Données urbaines n°3, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 441 p.

Bakis H., Les réseaux et leurs enjeux sociaux, collection Que sais-je ? n°2801, PUF, Paris, 1993, 120 p.

Barrère-Maurisson M.A. et Marcchand O., « Structures familiales et marché du travail dans les pays développés », Economie et statistique n°235, 1990

Baumont C. et Huriot J.M., « La ville et ses représentations formelles », in sous la direction de Derycke P.H. et al., Penser la ville. Théories et modèles, collection Villes, Anthropos-Economica, Paris, 1996, 335 p.

Beaucire F., « Les déplacements domicile-travail dans l'*archipel* nantais », Transports urbains n°96, juil-sept 1997

Beaujeu-Garnier J., « Introduction » in Dézert, Steinberg, Metton, La périurbanisation en France, SEDES, Paris, 1991, 226 p.

Benoit P. et Irrmann P., Enquêtes 1989 sur 23 millions de rurbains, Nathan-Agora-IPSOS, Paris, 1989, 220 p.

Berger M. et St-Gérand T., « Entre ville et campagne : les mobilités des périurbains », Observatoire des rapports entre rural et urbain n° 2, CNRS, janvier 1999

Berger M., « L'Ile-de-France à la conquête de ses marges », Regards sur l'Ile-de-France n°21, septembre 1993

Berger M., Les périurbains de Paris, Dossier de candidature en vue de l'obtention de l'Habilitation à diriger des recherches, sous la direction de J. Brun, Université Paris I-Sorbonne, 2002, 342 p.

Berroir S. et al., « Densité, concentration et polarisation. Les nouvelles figures de l'urbain », Les annales de la recherche urbaine n°67, 1995

Berroir S. et al., La structuration des territoires de la ville, entre agglomération et aire polarisée, rapport Laboratoire PARIS, Université Paris I, 1996, 98 p.

Bessy Piétri P. et al., « Des évolutions démographiques rurales contrastées liées à la proximité et aux dynamiques urbaines : le cas de la France », Espace Populations Sociétés, n°1-2, 2001

Böhm H., « Reconstruction des villes et préservation », Les annales de recherche urbaine n°37, 1988

Boîteux C. et Huriot J.M., « Modéliser la suburbanisation : succès et limites de la microéconomie urbaine », communication lors de la session spéciale en l'honneur de P.H. Derycke, XXXVI° colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, 2000

Bonin P. et de Villanova R., « Pluriel singulier », D'une maison à l'autre : parcours et mobilités résidentielles, Créaphis, Grane, 1999, 366 p.

Bonnafous A. et Tabourin E., « Modélisation de l'évolution des densités urbaines », Données urbaines n°2, collection Villes, Anthropos, Paris, 1998, 471 p.

Bonvalet C. et Maison D., « Proches et parents dans la ville », Données urbaines n°2, collection Villes, Anthropos, Pais, 1998, 471 p.

Bordreuil S., « De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité. Développement périphérique et mobilité », Les annales de la recherche urbaine n°67, juin 1995

Brun J. et Roncayolo M. « Formes et paysages », Histoire de la France urbaine Tome V, Seuil, Paris, 1985

Buller H., « Le processus de “counter-urbanization” et la “périurbanisation” : 2 modèles de retour à la campagne », Revue d’Economie rurale n°202-203, mai-juin 1991

CERTU (ouvrage collectif), Nouvelles centralités, nouvelles pratiques. Les pratiques sociales dans les centres commerciaux de périphérie : pôles commerciaux ou pôles d’intégration, édition CERTU, Lyon, 1999, 79 p.

Chalas Y., Le complexe de Noé ou l’imaginaire aménageur : espaces et pratiques imaginaires d’Echirolles, phase II, Université des sciences sociales, Grenoble, 1987, 200 p.

Chalas Y., « L’imaginaire aménageur ou le complexe de Noé », Les annales de la recherche urbaine n°42, mars-avril 1989

Chalas Y. et Dubois-Taine G., La ville émergente, Editions de l’Aube, La Tour d’Aigues, 1997, 285 p.

Chalas Y., L’invention de la ville, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 199 p.

Chaline C., « L’aménagement et l’urbanisme périurbain » Cahier du CREPIF, Actes du colloque « Métropolisation et Périurbanisation », n°42, mars 1993

Chaline C., Royaume-Uni : Economie et région, Masson Géographie, Paris, 1991, 218 p.

Chamborédon J.C. et Lemaire M., « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », Revue française de sociologie XI, 1970

Chauvel L., « Modes de vie en villes et à la campagne », Données urbaines n°1, collection Villes, Anthropos, Paris, 1996, 377 p.

Choay F., préface de Webber M., L'urbain sans lieu ni bornes, collection Essai, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues,1996, 124 p.

Collin Delavaud A., « Moteurs et dynamismes de la périurbanisation en Amérique Latine » in Cahier du CREPIF, Actes du colloque « Métropolisation et Périurbanisation », n°42, mars 1993

Coloos B., « La production et la gestion de l'habitat » in Ascher F., Le logement en question : l'habitat dans les années 1990, continuités et ruptures, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1995, 324 p.

Décovet B., Familles, collection Poche Ethnologie-Sociologie, Anthropos, Paris, 1998

Delouvrier P., « L'aménagement de la région de Paris : texte d'une conférence tenue le 06 Février 1966 au théâtre des ambassadeurs », Conférences des ambassadeurs. Grands discours français et internationaux n° 21, 1966

Delouvrier P., propos enregistrés sur cassette vidéo à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées entre Février et Mars 1985

Dézert et al., La périurbanisation en France, SEDES, Paris, 1991, 226 p.
Di Méo G. (sous la direction de), Les territoires du quotidien, collection Géographie sociale, L'Harmattan, Paris, 1996, 207 p.

Dupuy G. et Sajous P., « L'étalement périurbain : perspectives internationales », Données urbaines n°3, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 441 p.

Dupuy G., « "Cities and automobile dependence" revisité : les contrariétés de la densité », Revue d'Economie régionale et urbaine n°1, 2002

Dupuy G., L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes, collection U-géographie, A. Colin, Paris, 1991, 198 p.

Fishman R. L'utopie urbaine au XX° siècle : Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, collection Architectures + Recherches, Mardaga, Bruxelles,1979, 223 p.

Fishman R., « Metropolis unbound : The new city of the twentieth century », Flux n°1, printemps 1990

Fouchier V., « Maîtriser l'étalement urbain : une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays-Bas, HongKong), 2001 Plus... n°49, septembre 1999, 59 p.

Fouchier V., Y a-t-il eu périurbanisation autour des villes nouvelles franciliennes entre 1975 et 1996 ?, Groupe Central des Villes Nouvelles, rapport, 1998, 27 p.

Fourny M.C. et al., « Les nouveaux centres péri-urbains : l'espace public porteur de territoires », Revue de Géographie alpine n°4 T. 85, 1997

François D., « Rente foncière urbaine et accession à la propriété », Données urbaines n°3, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 441 p.

Freeman L., « The effects of sprawl on neighborhood social ties », Journal of the american planning association, vol. 67n°1, mars 2001

Garreau J., Edge city. Life on the new frontier, Bouble day, New York, 1991, 548 p.

Gibout C., « Sur d'intrigantes nouvelles "portes" de ville : enjeux et questionnements », Espaces et sociétés n°104, 2001

Gonzalez R. de M., « Périurbanistion et métropolisation en Espagne », Actes de la journée thématique « La périurbanisation en Europe », Bulletin de l'Association des Géographes Français, mars 2001

Goulet P., L'empire des Signes, l'autre ville, Institut Français d'Architecture, Paris, 2000, non paginé

Granelle J.J., « La spécificité économique de la filière logement. Analyse du rôle des acteurs », in Ségaud M. et al. (sous la direction de), Logement et habitat : l'état des savoirs, collection Textes à l'appui, La découverte, Paris, 1998, 411 p.

Guerrand R.H., « Du grand ensemble au pavillon : la voie de l'ascension sociale depuis 1955 » in Blanc-Coquand et al., A la recherche de la ville perdue, L'Harmattan, Paris, 1996, 207 p.

Guerroudj T., « Mobilité et centralité », Cahier du CREPIF n°60, septembre 1997

Guilluy C., Atlas des fractures françaises : les fractures françaises dans la recompostion sociale et territoriale, collection Logiques sociales, L'Harmattan, Paris, 2000, 181 p.

Haeringer P., « La diversité des situations périurbaines dans le monde », Cahier du CREPIF n°42, Actes du colloque « Métropolisation et Périurbanisation », mars 1993

Haumont A., « La mobilité intra-urbaine : rétrospective et prospective », Les annales de la recherche urbaine n°59-60, septembre 1993

Haumont N. et al., L'habitat pavillonnaire, 3° édition, CRU, Paris, 1979, 148 p.

Haumont N., Les pavillonnaires : étude psycho-sociologique d'un mode d'habitat, CRU, Paris, 1966, 247 p.

Huigen P.P.P. et Volkers C.R., « Counterurbanization : a process of regional rural development ? » in Le développement régional rural en Europe, centre de publication de l'université de Caen, Caen, 1991, 121 p.

Jaillet M.C., « Les choix résidentiels des habitants de la périphérie et leur mobilité. Habiter le périurbain de l'agglomération toulousaine : un choix? » chapitre 1 de la section 3 « Mobilité des habitants de l'agglomération toulousaine », Diagnostic : 1- Cadre d'élaboration et orientations, PDU de l'agglomération toulousaine, Rapport effectué au sein de l'AUAT et du SMTC, Toulouse, septembre 1999

Jaillet M.C., « Toulouse : des périurbains "heureux" », Urbanisme, Hors série n°12, avril 1999

Jaillet M.C. et al., Polarisation, différenciation, hiérarchisation dans les espaces de périphérie, convention d'étude n°950 J 9079443 du MELT, octobre 1998, 119 p.

Jaillet M.C., Les pavillonneurs : la production de la maison individuelle dans la région toulousaine, ed. du CNRS, Paris, 1982, 313 p.

Jean Y. et Calenge C., « Espaces périurbains », Annales de Géographie n°596, 1997

La Rochefoucauld B. de, L'abondance foncière : Une attitude industrielle appliquée à l'espace, collection Aspects de l'urbanisme, Dunod, Paris, 1982, 80 p.

Lacaze J.P., « Politiques d'urbanisme et de logement : de quelques spécificités françaises », Annales des Ponts et Chaussées n°93, janv-mars 2000

Lacaze J.P., Les politiques du logement, collection Domino, Flammarion, Paris, 1997, 127 p.

Lacour C., « Formes et formalisations urbaines », in sous la direction de Derycke P.H. et al., Penser la ville. Théories et modèles, collection Villes, Anthropos-Economica, Paris, 1996, 335 p.

Lainé F., « Mobilité des établissements et déconcentration urbaine », Données urbaines n°2, collection Villes, Anthropos, Paris, 1998, 471 p.

Lannoy P., Le village périphérique un autre visage de la banlieue : spatialisation du quotidien et représentations sociales, collection Villes et Entreprises, L'Harmattan, Paris, 1996, 198 p.

Lazzarotti O., Les loisirs à la conquête des espaces périurbains, collection Tourismes et sociétés, L'Harmattan, Paris, 1995, 308 p.

Le Bras H., Le peuplement de l'Europe, La documentation française, Paris, 1996, 203 p.

Le Gléau J.P. et Pumain D., « Villes d'Europe : à chaque pays sa définition », Economie et statistique n°294-295, 1996

Le Jeannic T., « Pôles urbains et périurbanisation », INSEE Première n°516, avril 1997

Le Jeannic T., « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », INSEE Première n°535, Juin 1997

Le Jeannic T., « Trente ans de périurbanisation: extension et dilution des villes », Economie et Statistique n° 307, 1997

Le Jeannic T., « Une nouvelle approche territoriale de la ville », Economie et statistique n°294-295, 1996

Lévy J., « Territoires et réseaux » in Paquot M. (sous la direction de), Le monde des villes : panorama urbain de la planète, Editions Complexe, Paris, 1996, 699 p.

Li-Xin, « La périurbanisation chinoise » in Cahier du CREPIF n°42, Actes du colloque « Métropolisation et Périurbanisation », mars 1993

Mäding H., « Suburbanisation and Urban Development in Germany », Occasional papers, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, 1998, 15 p.

Madoré F., « La demande en logement : de la pavillonarisation de l'espace périurbain à la revalorisation des quartiers anciens », Logement et habitat dans les villes européennes, collection Géographie sociale, L'Harmattan, Paris, 1998, 243 p.

Mainet G., « Le périurbain en Afrique » in Cahier du CREPIF n°42, Actes du colloque « Métropolisation et Périurbanisation », mars 1993

May N. et al., La ville éclatée, collection Société, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1998, 350 p.

Mayoux J., Demain l'espace, l'habitat individuel péri-urbain, collection études prioritaires interministérielles, La documentation française, Paris, 1979, 154 p.

Mérenne-Schoumaker B., La localisation des services, collection Géographie d'aujourd'hui, Nathan Géographie, Paris, 1996, 190 p.

Merlin P., « Les banlieues des villes françaises », Notes et études documentaires n° 5073-74, La documentation française, Paris, 30 juin 1998, 210 p.

Merlin P., Les villes nouvelles en France, PUF, collection Que sais-je ? n°2609, 1991, Paris, 120p.

Merlin P., Les villes nouvelles, collection Villes à venir, PUF, Paris,1972, 381 p.

Michel T. et Warnier B., « Du schéma régional au dessin de l'îlot » in Jaouen et al., 25 ans de Villes Nouvelles en France, Economica, Paris, 1989, 360 p.

Mille M., « Des densités habitantes aux densités mouvantes : l'exemple de la métropole lilloise », Cybergéo n°121, Février 2000

Noin D., L'espace français, 7° édition, collection U-géographie, A. Colin, Paris, 1994, 258 p.

Offner J.M. et Pumain D., Réseaux et territoires : significations croisées, collection Territoire, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues,1996, 280 p.

Offner J.M., « Réseaux et dynamiques urbaines », in J. Paquot (sous la direction de), La ville et l'urbain : l'état des savoirs, collection Textes à l'appui, La découverte, Paris, 2000, 442 p.

Paal M., « La périurbanisation en Autriche : le cas de Vienne », Actes de la journée thématique « La périurbanisation en Europe », Bulletin de l'Association des Géographes Français n°1, mars 2001

Palen J.J., The suburbs, ed. Mc Graw Hill, 1995, USA, 236 p

Paulet J.P., Géographie urbaine, collection U-Géographie, A. Colin, Paris, 2000, 315 p.

Pinson D., « Du logement pour tous aux maisons en tous genres », Les cahiers de la recherche architecturale n°27-28, 1992

Pinson D., Architecture et modernité, collection Domino, Flammarion, Paris, 1996, 127 p.

Pinson D., Des banlieues et des villes : dérive et eurocompétition, collection Portes Ouvertes, Les éditions ouvrières, Paris, 1992, 271 p.

Prats M., « La problématique des “entrées de ville” : où en est-on ? », Cahier de la ligue urbaine et rurale n°151, 2° semestre 2001

Prats M., « Les entrées de ville », Géomètre n°12, déc. 1999

Pumain D., « Villes et agglomérations urbaines » in sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d’économie spatiale : concepts, comportements, organisation, Economica, Paris, 1994, 427 p.

Rémy J. et Voye L., La ville : vers une nouvelle définition, collection Ville et entreprises, L’Harmattan, Paris, 1992, 173 p.

Rhein C., « Structures sociales en Ile-de-france », Données urbaines n°3, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 441 p.

Rietford W., « Urban development problems in the new East German Lander: relations between peripheral and central development », Zodiac n°13, Mars-Août 1995

Roux J.M. et Bauer G., La rurbanisation ou la ville éparpillée, collection Espacements, Seuil, Paris, 1976, 192 p.

Roux J.M., « La suburbia ou le grand décentrement » in Benoit P. et Irrmann P., Enquêtes 1989 sur 23 millions de rurbains, Nathan-Agora-IPSOS, Paris, 1989, 220 p.

Steinberg J., « Introduction », Actes de la journée thématique « La périurbanisation en Europe », Bulletin de l'Association des Géographes Français, mars 2001

Tabourin E., « Les formes de l'étalement urbain », Annales de la recherche urbaine n°67, juin 1995

Thomsin L., « Périurbanisation et rurbanisation en Wallonie et à Bruxelles: contenus démographiques, économiques et sociaux », Actes de la journée thématique « La périurbanisation en Europe », Bulletin de l'Association des Géographes Français n°1, mars 2001

Vorms B., « Les politiques d'encouragement d'accession à la propriété » in Ségaud M. et al. (sous la direction de), Logement et habitat : l'état des savoirs, collection Textes à l'appui, La découverte, Paris, 1998, 411 p.

Webber M. « L'ordre dans la diversité ou la communauté sans proximité » in Marot S. et al., Suburbanisme et paysage, 1999, SFA, Paris, 250 p.

Wiel M., « Mobilités, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales », Espace, populations, sociétés, n°1999-2, 1999

Wiel M., La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, collection Architecture + Recherches, Mardaga, Sprimont (Belgique), 1999, 149 p.

Wiel M., Ville et automobile, collection Les urbanités, Descartes et cie, 2002, 120 p.

MOBILITE ET AUTOMOBILITE :

« L'automobile dans la ville », Cahier de l'IAURIF n°114-115, mai 1996

Les campagnes et leurs villes, collection Contours et caractères, INSEE, Paris, 1998, 203 p.

Affandi E., « Mobilités des habitants d'un village périurbain marseillais. Le poids de l'histoire », Les annales de la recherche urbaine, n°59-60, septembre 1993

Aguiléra-Bélanger A. et al., Localisation des activités et mobilité, Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lumière-Lyon 2, Lyon, 1999, rapport non paginé

Albouy J.C., « De plus en plus de services sur les autoroutes », Espaces n°172, juin 2000

Andan O., « Dynamique des comportements et univers de choix », Déplacements, modélisation n°4, 1990

Andan O., « Mouvements, déplacements, transport : la mobilité quotidienne » in sous la direction de Auray J.P. et al., Encyclopédie d'économie spatiale : concepts, comportements, organisation, Economica, Paris, 1994, 427 p.

Ansay P., Le désir automobile, collection Essai sur la ville, CFC-éditions, Bruxelles, 1997, 191 p.

Arte, Théma du 26/09/99 « Et l'homme inventa l'automobile »

Ascher F., « Enjeux sociétaux de la mobilité », Urbanisme Hors série n°12, avril 1999

Baccaïni B., « Du domicile à l'établissement scolaire : les trajets quotidiens des jeunes en 1991-1992 », Economie et Statistique n°293, 1996

Beaucire F. et Lebreton J., Transports publics et gouvernance urbaine, collection Les essentiels, Milan, Toulouse, 2000, 127 p.

Beauvais Consultant, Recherche sur le comportement des familles non-motorisées : rapport final, ed. Beauvais-consultants, Tours, 1999, 53 p.

Berger M. et al., « Les ménages contre les aménageurs ? Migrations résidentielles et navettes domicile-travail des périurbains en Île-de-France », Démographie et aménagement du territoire, PUF, Paris, 1999, 472 p.

Berger M., « Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France », Espace, Populations, Sociétés n° 1999-2, 1999

Billard G., « Gouvernement des villes et citoyenneté urbaine à l'épreuve de la gestion des aires résidentielles aux Etats-Unis : le cas de Seattle », communication lors du colloque L'aménagement face au défi automobile : réponses de chercheurs, 14/12/2000, Université Paris X - Nanterre

Bodier M. et Rennes G., « Un ménage sur quatre dispose d'une deuxième voiture », INSEE première n°418, décembre 1995

Bodier M., « La voiture : une habitude qui se prend jeune », INSEE Première n°474, juillet 1996

Bonnel P., « Europe : des politiques de déplacements urbains très contrastées », Transports urbains n°81, octobre-décembre 1993

Bonnel P., « Les politiques de déplacements urbains dans les villes européennes », Données urbaines n°2, collection Villes, Anthropos, Paris, 1998, 471 p.

Boulahbal M., « Le rôle de l'usage de l'automobile dans la transformation des territoires », Bulletin de l'association des géographes français n°1, 76° année, 1999

Boulahbal M., « Les territoires de la mobilité : proposition d'une méthode de représentation » in Actes du séminaire Géographies de l'automobile et aménagement du territoire, 08 mars 1997, Paris X - Nanterre, INRETS édition, juin 1997, 167 p.

Boulahbal M., « Les territoires individuels de la mobilité : proposition d'une méthode de représentation et premiers résultats », Recherche Transports Sécurité n°57, octobre-décembre 1997

Boulahbal M., Le concept de territoire de mobilité : définition et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles, Thèse de Doctorat dirigée par J.P. Orfeuil et soutenue en juin 2000, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 343 p.

Caron F., « Contraintes de travail et représentations spatiales : un exemple chez le chauffeur-livreur », Recherche Transports Sécurité n°30, juin 1991

Caron F., « Représentations et pratiques du réseau urbain chez les conducteurs professionnels », Villes en parallèle n° 28 / 29, déc 1999

Cauzard J.P., « Les conducteurs d'automobile en Europe. Une première approximation en forme d'autoportrait », Recherche Transports Sécurité n°45, décembre 1994

Chambaz C., « Les loisirs des jeunes en dehors du lycée et du collège », Economie et Statistique n°293, 1996

Corn J.J., « Work and vehicule : a comment and note » in sous la direction de Wachs M. et Crawford M. The car and the city : the automobile, the built

environment and daily urbain life, The university of Michigan Press, USA, 1992, 325 p.

Coutard O.et al., « La pauvreté urbaine : dépendance locale ou dépendance automobile », Espaces et Sociétés n°108-109, 2002

Coutard O.et al., Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni, commande PUCA n°F0049 du 30/08/00, MELT, Paris, septembre 2001

Coutras J., « Mobilité quotidienne des femmes, notion de genre et études urbaines », Annales de la recherche urbaine n° 59-60, septembre 1993

Crane R., « Cars and drivers in the new suburbs : linking access to travel in neotraditional planning », Journal of the american planning association, vol.62 n°1, 1996

DAEI, Mémento des statistiques des transports. Résultats 1998, MELT, Paris, 2000, 240 p.

DAEI-SES, Perspectives d'évolution de la demande de transport à l'horizon 2020, MELT, Paris, octobre 1998

Direction des Transports Terrestres, « L'avenir de l'automobile face aux règles de déplacements urbains : vers une nouvelles approche des déplacements ? », ENA Mensuel n°310, avril 2001

Drewe P., Colloque L'aménagement face au défi automobile : réponses de chercheurs, 14/12/2000, Université Paris X - Nanterre

Dumartin S. et Taché C., « Modes de transports utilisés par les ménages : transports quotidiens, équipement en automobile et départs en vacances

d'été. Indicateurs sociaux et annuels », collection Consommation. Mode de vie n°105, INSEE Résultats n°733, mars 2001

Dumazedier J., « Vacances et valeurs », Autrement série Mutations n°111, janvier 1990

Dupuy G. et Thébert M., « La "tache d'huile" automobile », Urbanisme n°301, juillet-août 1998

Dupuy G., « "Automobilités" : quelles relations à l'espace ? », in Bonnet M. et Desjeux D (sous la direction de), Les territoires de la mobilités, collection Sciences sociales et sociétés, PUF, Paris, 2000, 224 p.

Dupuy G., « From the "magic circle" to "automobile dependence" : measurements and political implications », Transport policy, n°1999-6, 1999

Dupuy G., « The automobile system : a territorial adapter », Flux n°21, juillet-septembre 1995

Dupuy G., L'auto et la ville, collection Dominos, Flammarion, Paris, 1995, 125 p.

Dupuy G., La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements, collection Villes, Anthropos-Economica, Paris, 1999, 160 p.

Dupuy G., Les territoires de l'automobile, collection Villes, Anthropos - Economica, Paris, 1995, 216 p.

Ferrandez F. et al, « L'étude détaillée d'accidents (EDA) : une nouvelle orientation de la recherche en sécurité routière », Recherche Transports Sécurité n°9-10, juin 1986

Fichelet R., Les déplacements et leur régulation : de quelques variables stratégiques pour une compréhension des comportements automobiles en zone urbaine, SERES, Paris, 1977, 235 p.

Fleury D., Sécurité et urbanisme : prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain, Presses des Ponts et Chaussées, Paris, 1998, 299 p.

Fouchier V., « L'automobiliste, l'acteur et le citoyen », Urbanisme Hors série n°12, avril 1999

Fuhrer U. et Kaiser F.G., L'habiter multi-local. Aspects psychologiques de la mobilité des loisirs, collection Cahiers du PIR-Villes, CNRS éditions, Paris, 1997, 158 p.

Fusulier B. et Lannoy P., Les techniques de la distance : Regards sociologiques sur le travail et la téléformation, collection Logiques sociales, L'Harmattan, Paris, 1999, 288 p.

Gossiaux J.F., « Pourquoi les jeunes automobilists sortent-ils de la route? Quelques réflexions sur le cas des Ardennes », Recherche Transports Sécurité n°34, juin 1992

Gout P., « Politique de déplacements urbains et maîtrise de l'urbanisation », contribution à la rencontre d'information-débat du 16 mai 1994 Planification allemande et maîtrise de l'urbanisation, DAU « Villes et Territoires », MELT

Grafmayer Y., Sociologie urbaine, collection Sociologie 128, Nathan Université, Paris, 1994, 128 p.

Haumont A. et Wintersdorff F., Les déplacements de courte durée dans les modes de vie urbains, Rapport, Institut de Sociologie urbaine, 1986, 60 p.

Humeau J.B., Tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter, collection Géographie sociale, L'Harmattan, Paris, 1995, 409 p.

Juan S. et al., Les sentiers du quotidien, Rapport RATP n°110, juillet 1996, 319 p.

Juan S. (sous la direction de), Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville, collection Villes et Entreprises, L'Harmattan, Paris, 1997, 204 p.

Kaufmann V. et al., « Nouvelles formes urbaines et automobilité : une opposition à dépasser », Prospective n°9, RATP, mars 2000

Kaufmann V. et Guidez J.M., « Les citadins face à l'automobilité, étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne », Dossier du CERTU n°80, Lyon, 1998, 188 p.

Kaufmann V., « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et question de recherche », 2001 Plus…n°48, juin 1999, 64 p.

Khlifi T. et Barjonet P.E., Sensibilisation aux risques engendrés par la circulation routière, INRETS, décembre 1998

Klöckner D., « Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences », Recherche Transports Sécurité n° 59, avril-juin 1998

L.E.T., Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail. Rapport final, Université Lumière-Lyon 2, rapport pour le compte de la DRAST, 1999, 203 p.

Lebrun F. et Podevin H., « La mobilité locale selon les aires urbaines, nouveau zonage standard d'observation », Note de synthèse du SES n°120, MELT, novembre-décembre 1998

Lechaux J., Territorialités et mobilités ordinaires, mémoire de DEA sous la direction de G.Dupuy, Université Paris X - Nanterre, juin 1998, 100 p.

Lelièvre E., « Collecter des données de mobilité : des histoires migratoires aux biographies d'entourage », Espace, Populations, Sociétés n°1999-2, 1999

Lévy J., « Les nouveaux espaces de la mobilité », in Sous la direction de Bonnet M. et Desjeux D., Les territoires de la mobilité, collection Sciences sociales et sociétés, PUF, Paris, 2000, 224 p.

Madre J.L. et Maffre J., « La mobilité des résidants français. Panorama général et évolution », Recherche Transports Sécurité n° 56, juillet-septembre 1997

Madre J.L. et Maffre J., La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994, INSEE, Paris, 1997, 173 p.

Maffesoli M., Du nomadisme : vagabondages initiatiques, collection Biblio essais, Le livre de poche, Paris, 1997, 190 p.

Marsh P. et Collett P., « Driving passion », Psychology today vol 21 n°6, juin 1987

Martin P. et Rennes G., Le parc automobile des ménages et ses utilisations en 1982 et 1994, collection Démographie et société, INSEE, Paris, 1998, 409 p.

Massot M.H. « Les pratiques de multimodalité dans les grandes agglomérations », Données urbaines n°3, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 441 p.

Menerault P. et Mongin N., « Les nouvelles donnes de la planification locale des transports en Angleterre et en France », Recherche Transports Sécurité n°69, octobre-décembre 2000

Merlin P., « Les transports en France », Notes et études documentaires n°4986, La documentation française, Paris, 1994, 176 p.

Montandon A.(sous la direction de), Roule la pub ! Essais sur la publicité de l'automobile, ORPHYS, Clermont-Ferrand, 1988, 175 p.

Newman P.W.G. et Kenworthy J.R., « Can WE overcome automobile dependence ? Physical planning in âge of urban cynicism. », Cities vol. 12 n°1, fev. 1995

Niel X., « Pourquoi se passer de sa voiture ? », INSEE Première n°607, sept. 1998

O.C.D.E., Les femmes et la ville : logement, services et environnement urbain, O.C.D.E., Paris, 1995, 192 p.

Orfeuil J.P. et al., A billion trips a day : tradition and transition in european travel patterns, Kluwer Acadmic Publishers, Netherlands, 1993, 460 p.

Orfeuil J.P. et Mangenay C., « La mobilité des séniors en Île-de-France », Cahiers de l'IAURIF n°122, 1999

Orfeuil J.P., « Enseignement de l'analyse de l'automobile et de la mobilité dans les villes du Nord » in Figuéroa O. et al., Mobilité et politique de transports dans les villes en développements, Journées spacialisées INRETS 30 et 31-01-1997, INRETS, 1997, 281 p.

Orfeuil J.P., « Les dépenses des ménages pour le logement et pour les déplacements habituels », Données urbaines n°3, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 441 p.

Orfeuil J.P., « Les évolutions majeures de la mobilité », Urbanisme Hors série n°12, avril 1999

Orfeuil J.P., Je suis l'automobile, collection Monde en cours, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1994, 95 p.

Orfeuil J.P., Stratégies de localisation. Ménages et services dans l'espace urbain, La documentation française, Paris, 2000, 75 p.

Pailhous J., La représentation de l'espace urbain : l'exemple du chauffeur de taxi, PUF, Paris, 1970, 96 p.

Pinson D et Thomann S., Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation : villas en campagne urbaine entre Aix et Marseille, Université Aix-Marseille III, PUCA LC n°98-16, 2000, 207 p.

Pinson D et Thomann S., Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation : villas en campagne urbaine entre Aix et Marseille : cahier cartographique, Université Aix-Marseille III, PUCA LC n°98-16, 2000, 61 p.

Pinson D. et Thomann S., « Les territoires de la maison des "campagnes urbaines" », Urbanisme n°318, mai-juin 2001

Pinson D. et Thomann S., La maison en ses territoires : de la ville à la ville diffuse, collection Villes et Entreprises, L'Harmattan, Paris, 2001, 188 p.

Piveteau J.L., « L'auto : co-maison » in sous la direction de Garçon A.F. et al., Pleins phares sur l'automobile, Rennes, 1999, 95 p.

Piveteau J.L., « La voiture, signe et agent d'une nouvelle relation de l'homme à l'espace », Actes de la table ronde internationale Les transformations de l'environnement quotidien représentation et pratique (21 / 23 Septembre 1989), vol 2, Université de Fribourg, ed. W. Leimgruber, 1990, 164 p.

Preel B., « Portrait chiffré du vacancier français », Autrement série Mutations n°111, janvier 1990

Rauch P., Les vacances, collection Que sais-je ? n° 2749, PUF, Paris,1993, 120 p.

Riboud J., La ville heureuse. Doctrine et expérience de création urbaine, édition du Moniteur, Paris, 1981, 190 p.

Rignols E., « La consommation des ménages en 2000 : les "nouvelles technologies" toujours en tête », INSEE Première n° 782, juin 2001

Roche M., Vivre avec l'automobile ? , Dunod, Paris, 1970, 139 p.

Sachs W., For love of the automobile : looking back into the history of our desires, University of California press, USA, 1984, 227 p.

Sander A., Les points-de-réseaux comme formes urbaines : morphogénèse et enjeux de conception, Thèse de Doctorat dirigée par G. Dupuy et soutenue en 1996, Ecole nationale des Ponts et Chaussées, 345 p.

Scardigli V., La consommation : culture du quotidien, collection Sociologie d'aujourd'hui, PUF, Paris, 1983, 254 p.

Séguéla J., Pub Story : l'histoire mondiale de la publicité en 65 campagnes, Hoëbeke, Paris, 1994, 206 p.

Stransky V., « La forme urbaine comme régulateur de la vitesse automobile », in Actes du séminaire Géographies de l'automobile et aménagement du territoire, 08 mars 1997, Paris X - Nanterre, INRETS éd., juin 1997, 167 p.

Tarrius A., « Territoires circulatoires et espaces urbains. Différenciation des groupes migrants », Les annales de la recherche urbaine, n° 59-60, 1993

Tarrius A., Anthropologie du mouvement, Paradigme, Caen, 1989, 185 p.

Thimonier N., Le zonage dans les P.O.S. face aux évolutions des espaces de vie, Thèse de Doctorat dirigée par G. Dupuy et soutenue en juin 2000, Université Paris X - Nanterre, 410 p.

Tortel L., Atelier vivre en ville, modes de vie en périphérie : les pratiques dans les centres commerciaux de pérphérie ; les modes d'habiter en périurbain, CERTU, Lyon, 1999, 69 p.

Volpato G., « La filière automobile italienne vers la globalisation » in sous la direction de Dupuy G. et Bost F., L'automobile et son monde, collection Société et territoire, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000, 217 p.

Webster F.V. et al., Evaluation des transports urbains, CEMT, Paris, 1985, 80 p.

Weil P., A quoi rêvent les années 1990 ?, Seuil, Paris, 1993, 222 p.

Yerpez J., « Une approche de la mobilité et de l'insécurité routière dans le cadre d'une analyse micro-locale. Aspects méthodologiques », Recherche Transports Sécurité n°51, avr-juin 1996

Yerpez J., « Une approche de la mobilité et de l'insécurité routière dans le cadre d'une analyse micro-locale. Aspects méthodologiques », Recherche Transports Sécurité n°51, avr-juin 1996

Yerpez J., Le risque routier dans la ville, collection Villes, Anthropos, Paris, 1998, 225 p.

Yerpez J., 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 dirigée par Bonniol J.L. et soutenue en juin 1994, Institut d'Aménagement Régional, Université d'Aix-Marseille III, 423 p.

Zaninetti J.M., « Les déplacements domicile-travail au sein du Bassin parisien. Une approche statistique », Espace Populations Sociétés n°1999-2, 1999

Zuckermann W., End of the road : from world car crisis to sustainable transportation, Chelsea : green publishing company, 1992, 300 p.

SIGLES ET ABREVATIONS

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CIEU : Centre interdisciplinaire d'études urbaines

CSP : Catégorie socio-professionnelle

DAEI : Direction des affaires économiques et industrielles

EPA : Etablissement public d'aménagement

IFOP : Institut français d'opinion publique

INED : Institut national d'études démographiques

INRETS : Institut national de recherche pour les transports et leur sécurité

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

LET : Laboratoire d'économie des transports

MELT : Ministère de l'équipement, du logement et des transports

NTIC : Nouvelles technologies d'information et de communication

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique

PDU : Plan de déplacements urbains

PLU : Plan local d'urbanisme

PUCA : Plan, urbanisme, construction, architecture

SAN : Syndicat d'agglomération nouvelle

SCA : Syndicat communautaire d'aménagement

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

ZAC : Zone d'aménagement concerté

ZAD : Zone d'aménagement différé

ZAU : Zonage en aires urbaines

ZPIU : Zone de peuplement industriel et urbain

ZUP : Zone à urbaniser en priorité

TABLE DES FIGURES ET TABLEAUX

FIGURES :

Figure 1 : Cartographie et définitions du Zonage en aires urbaines p.26

Figure 2 : Répartition des emplois en ville centre et en banlieue selon le lieu de résidence des actifs p.40

Figure 3 : Un exemple de cartographie des migrations alternantes : Principaux axes de déplacements domicile-travail entre bassins d'emploi du Bassin parisien p.60

Figure 4 : Un exemple de cartographie d'un espace de vie : le cas d'une famille ouvrière de quatre personnes dans le Sud-Est parisien p.63

Figure 5 : La mobilité régulière et locale, en automobile, d'un ménage périurbain p.78

Figure 6 : Les territoires individuels de la mobilité p.101

Figure 7 : Les aires de circulation des quatre groupes de population repérés à Lançon-de-Provence p.107

Figure 8 : Mobilités et territoires des membres d'une famille résidant dans le périurbain marseillais p.113

Figure 9 : Schéma de préparation décrit par les enquêtés p.162

Figure 10 : « Juger, prévoir, conjecturer » : exemples publicitaires p.170

Figure 11 : Extrait de l'enquête en situation de déplacement p.179

Figure 12 : Le réseau routier lançonnais p.180

Figure 13 : Exemple d'ubiquité : Les déplacements sur le week-end de la famille I. p.206

TABLEAUX :

Tableau 1 : Progrès acquis durant les Trente Glorieuses autorisant l'essor de la périurbanisation p.19

Tableau 2 : La mobilité quotidienne en France (en %) p.67

Tableau 3 : Répartition des ménages selon le nombre de voitures possédées (en %) p.69

Tableau 4 : Part de l'automobile dans la mobilité régulière et locale p.72

Tableau 5 : Nombre de déplacements effectués en moyenne dans un ménage, en automobile p.79

Tableau 6 : Profil des ménages enquêtés selon le temps de travail p.160

Tableau 7 : Les trois catégories de comportements décrits lors de la préparation du déplacement p.164

Tableau 8 : Les sentiers quotidiens p.192

Tableau 9 : Les sentiers de vie p.193

Tableau 10 : La morphologie d'un réseau technique p.201

Tableau 11 : Champ lexical autour du thème de l'instantanéité p.208

TABLE DES MATIERES

Remerciements **p.3**

SOMMAIRE **p.4**

INTRODUCTION GENERALE : **p p.6**
L'AUTOMOBILITE, UN OUTIL POUR COMPRENDRE LES RAPPORTS INDIVIDU / AUTOMOBILE / PERIURBANISATION ?

CHAPITRE 1 : LA POPULATION PERIURBAINE ET L'AUTOMOBILE **p.14**

Chap 1 - 1 : AUTOMOBILE ET PERIURBANISATION : UNE HISTOIRE DE LOGEMENT **p.14**

Chap 1 - 1, 1 : La demande en logement p.14

Chap 1- 1, 1 a) Une attente toujours d'actualité : l'appropriation spatiale p.15

Chap 1- 1, 1 b) Une demande modelée par l'époque p.16

Chap 1 - 1, 2 : Une réponse qui s'appuie sur l'automobile depuis 1960 p.18

Chap 1 - 1, 3 : La périurbanisation : définition, outils de mesure et répartition spatiale p.22

Chap 1- 1, 3 a) Définition p.22

Chap 1- 1, 3 b) Outils de mesure : Z.P.I.U. et Z.A.U. p.24

Chap 1- 1, 3 c) Toujours en progression depuis 1960 p.25

Chap 1 - 2 : **LA POPULATION PERIURBAINE : DÉSIRS ET RÉALITÉS** **p.28**

Chap 1 - 2, 1 : Quelle est la population périurbaine ? p.28

Chap 1- 2, 1 a) Traits démographiques p.28

Chap 1- 2, 1 b) Traits sociaux p.29

Chap 1- 2, 1 c) Traits économiques p.30

Chap 1 - 2, 2 : Le périurbain, terre d'espérance p.31

Chap 1- 2, 2 a) Principale motivation, l'acquisition d'un logement p.31

Chap 1- 2, 2 b) Entre famille "d'origine" et "de procréation" des arbitrages à ne pas sous-estimer p.32

Chap 1- 2, 2 c) Un projet immobilier ancré dans un projet de vie p.35

Chap 1 - 3 : LES MIGRATIONS ALTERNANTES, CLE DU SYSTEME **p.38**

Chap 1 - 3, 1 : Financer un projet immobilier p.38

Chap 1 - 3, 2 : Les migrations alternantes, symbole d'une double appartenance culturelle p.41

Chap 1 : Conclusion p.44

CHAPITRE 2 : L'EMBARRAS DES AMENAGEURS **p.45**

Chap 2 - 1 : **LOCALISER LE CENTRE** **p.46**

Chap 2 - 1, 1 : La suburbanisation de l'économie p.46

Chap 2- 1, 1 a) Historique du phénomène p.47

Chap 2- 1, 1 b) Suburbanisation de l'économie plutôt que périurbanisation p.48

Chap 2 - 1, 2 : Une nouvelle image de la ville p.51

Chap 2- 1, 2 a) De la nécessité de la théorie et du modèle p.51

Chap 2- 1, 2 b) Une image qui se base sur le modèle d'Alonso p.52

Chap 2 - 1, 3 : Où les aménageurs localisent-ils le centre ? p.54

Chap 2- 1, 3 a) Primauté du centre historique dans les échanges quotidiens, et cela à travers toute la hiérarchie urbaine p.54

Chap 2- 1, 3 b) Primauté du centre historique pour sa place dans les représentations mentales des citadins p.55

Chap 2- 1, 3 c) Primauté du centre historique du fait de son unité de mesure : la densité p.57

Chap 2- 2 : **OBSERVER ET ANALYSER LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE EN PÉRIPHERIE** **p.59**

Chap 2 - 2, 1 : Les migrations alternantes : un indicateur imparfait de la mobilité périurbaine p.59

Chap 2- 2, 1 a) Géographie des migrations alternantes p.59

Chap 2- 2, 1 b) Géographie de l'espace de vie p.62

Chap 2 - 2, 2 : Le rôle de l'automobile dans la mobilité régulière et locale p.66

Chap 2- 2, 2 a) Présentation de la mobilité régulière et locale p.66

Chap 2- 2, 2 b) : Rôle indéniable de l'automobile exprimé par les données socio-économiques des ménages p.68

Chap 2- 2, 2 c) Part de l'automobile au sein de la mobilité régulière et locale : les chiffres p.71

Chap 2 - 2, 3 : La mobilité automobile régulière et locale d'un ménage périurbain p.73
Chap 2- 2, 3 a) Quel est le discours des ménages sur leur mobilité régulière et locale ? p.75
Chap 2- 2, 3 b) La mobilité régulière et locale, en automobile, d'un ménage périurbain p.77

Chap 2 - 3 : DES POLITIQUES INFRUCTUEUSES **p.81**
Chap 2 - 3, 1 : L'action sur les formes urbaines : le levier de la densité p.82
Chap 2 - 3, 1 a) Créer des pôles en périphérie : la politique des villes nouvelles p.82
Chap 2 - 3, 1 b) Créer des pôles en périphérie : après les villes nouvelles p.85
Chap 2 - 3, 2 : L'action directe sur la mobilité automobile : la concurrence des autres modes p.87
Chap 2 - 3, 2 a) Des actions forcément locales p.87
Chap 2 - 3, 2 b) Les politiques en faveur des autres modes p.88

Chap 2 : Conclusion p.91

CHAPITRE 3 : L'AUTOMOBILITE, PREMIERS INDICES **p.93**

Chap 3 - 1 : **CONTEXTE D'APPARITION** **p.94**
Chap 3 - 1, 1 : La densité, un principe d'Aménagement contesté p.94
Chap 3 - 1, 2 : Amélioration des moyens de connaissance de la mobilité p.96

Chap 3 - 2 : **PRÉSENTATION DES ETUDES PIONNIERES** **p.98**
Chap 3 - 2, 1 : M. Boulahbal, « Les territoires individuels de la mobilité » p.99
Chap 3- 2, 1 a) Présentation de l'étude p.99
Chap 3- 2, 1 b) Les résultats p.100
Chap 3 - 2, 2 : J. Yerpez et E. Affandi : généalogie de la mobilité p.104
Chap 3- 2, 2 a) Présentation de l'étude p.104
Chap 3- 2, 2 b) Les résultats p.105
Chap 3 - 2, 3 : U. Fuhrer, F. Kaiser et D. Pinson, S. Thomann : les territoires de l'habiter p.108
Chap 3- 2, 3 a) U. Fuhrer et F. Kaiser nous invitent à envisager l'habiter à une nouvelle échelle. p.109
Chap 3- 2, 3 b) D. Pinson et S. Thomann ont intégré cette nouvelle échelle et précise la place de la résidence p.111

Chap 3 - 3 : **RÔLE ATTRIBUÉ À L'AUTOMOBILE DANS** **p.115**

CES ETUDES PIONNIERES

Chap 3 - 3, 1 : Un rôle clé dans la formation des territoires individuels de la mobilité p.115

Chap 3 - 3, 2 : Une mémoire du réseau routier p.117

Chap 3 - 3, 3 : L'automobile : machine à personnaliser l'espace p.119

Chap 3 - 3, 3 a) Les formes de la mobilité actuelle : un fait culturel p.119

Chap 3 - 3, 3 b) Une singularité des parcours qui se fonde sur le "système automobile" p.121

Chap 3 : Conclusion p.123

CHAPITRE 4 : L'AUTOMOBILITE, APPROCHE THÉORIQUE p.125

Chap 4 - 1 : **RAPPEL DE DEUX RELATIONS FONDAMENTALES DE L'HOMME A LA TECHNIQUE ET A SON ENVIRONNEMENT** **p.127**

Chap 4 - 1, 1 : L'homme et la technique p.127

Chap 4- 1, 1 a) Avec la technique, l'homme se « transforme lui-même » p.127

Chap 4- 1, 1 b) Impact sur les individus. Illustration avec le cas de l'automobile. p.128

Chap 4 - 1, 2 : Les mécanismes cognitifs de la relation homme / environnement p.130

Chap 4- 1, 2 a) Les mécanismes qui permettent d'appréhender l'environnement p.130

Chap 4- 1, 2 b) Des mécanismes en action lors de la conduite automobile p.132

Chap 4 - 2 : **LA MEMOIRE GEOGRAPHIQUE : DESCRIPTION** **p.134**

Chap 4 - 2, 1 : Les formes de la mémoire géographique p.135

Chap 4- 2, 1 a) La carte mentale p.135

Chap 4- 2, 1 b) Le concept de territorialité p.138

Chap 4 - 2, 2 : Mémoire géographique et mobilité quotidienne p.140

Chap 4- 2, 2 a) La régularité p.140

Chap 4- 2, 2 b) La Lenteur p.141

Chap 4 - 2, 3 : L'exploitation de la mémoire géographique p.143

Chap 4 - 3 : **CAPITALISATION DE LA PRATIQUE SPATIALE : IMPACT DU MODE DE TRANSPORT SUR LA MÉMOIRE GÉOGRAPHIQUE** **p.145**

Chap 4 - 3, 1 : Définition p.145

Chap 4 - 3, 2 : Capitalisation de la pratique spatiale et modes de transport p.146

Chap 4- 3, 2 a) Tous les modes de transport sont concernés p.146

Chap 4- 3, 2 b) Capitalisation de la pratique spatiale et véhicule particulier p.146

Chap 4 : Conclusion p.148

CHAPITRE 5 : L'AUTOMOBILITE EN PRATIQUE **p. 151**

Chap 5 - 1 : **LES PARTICULARITÉS PÉRIURBAINES** **p.152**
Chap 5 - 1, 1 : Une pratique automobile régulière et soutenue p.152
Chap 5 - 1, 2 : Une pratique automobile qui s'acquiert jeune p.154
Chap 5 - 1, 3 : L'exemple de la famille T. résidant à Chaumont-en-Vexin (60) p.156

Chap 5 - 2 : **L'ENQUÊTE : MISE EN ÉVIDENCE DU PRINCIPE DE CAPITALISATION DE LA PRATIQUE SPATIALE** **p.159**
Chap 5 - 2, 1 : Présentation de l'enquête p.159
Chap 5 - 2, 2 : Premiers résultats p.162
Chap 5 - 2, 3 : Les automobilistes enquêtés, détenteurs d'un savoir-faire p.165
Chap 5- 2, 3 a) Définition du savoir-faire p.165
Chap 5- 2, 3 b) Un savoir-faire automobile plausible p.167

Chap 5 - 3 : **ILLUSTRATIONS DE LA CAPITALISATION DE LA PRATIQUE SPATIALE** **p.171**
Chap 5 - 3, 1 : La capitalisation de la pratique spatiale chez les pauvres p.172
Chap 5 - 3, 1 a) Une capitalisation de la pratique spatiale peu en rapport avec l'automobile p.173
Chap 5 - 3, 1 b) Des évolutions qui rapprochent la capitalisation de la pratique spatiale des populations pauvres et l'automobile p.174
Chap 5 - 3, 2 : La capitalisation de la pratique spatiale : illustration du savoir-faire en action p.177
Chap 5 - 3, 2 a) Présentation de l'enquête en situation de déplacement p.177
Chap 5 - 3, 2 b) Des repères paysagers inopérants pour guider la capitalisation de la pratique spatiale en temps réel p.179

Chap 5 : Conclusion p.184

CHAPITRE 6 : LA ROUTE, SUPPORT DE L'AUTOMOBILITE PERIURBAINE **p.186**

Chap 6 - 1 : **L'AUTOMOBILITE AU QUOTIDIEN** **p.187**
Chap 6 - 1, 1 : La mobilité quotidienne n'est pas que routine p.187

Chap 6 - 1, 2 : Le jeu des « capacités d'action » individuelles p.189
Chap 6 - 1, 2a) Définition de la « capacité d'action » p.190
Chap 6 - 1, 2b) La « capacité d'action » appliquée à la mobilité quotidienne p.191
Chap 6 - 1, 3 : En chaque sédentaire un nomade sommeille p.194
Chap 6 - 1, 3a) Les raisons du recours au thème du nomadisme p.194
Chap 6 - 1, 3b) Dualité sédentaire / nomade : expression d'une personnalité aux multiples facettes p.195
Chap 6 - 1, 4 : Illustration des points précédents : l'image sociale des vacances p.197

Chap 6 - 2 : **LA ROUTE, FIL D'ARIANE DE L'AUTOMOBILITÉ** **p.200**

Chap 6 - 2, 1 : Réseau technique et système automobile : définitions p.200
Chap 6 - 2, 2 : L'idéal des réseaux dans la mobilité quotidienne p.203
Chap 6 - 2, 2 a) Présentation de l'enquête p.203
Chap 6 - 2, 2 b) Résultats p.204
Chap 6 - 2, 3 : L'homogénéité du réseau routier, essentielle à l'automobilité p.209
Chap 6 -2, 3 a) Description de l'homogénéité p.209
Chap 6 - 2, 3 b) Modes de réalisation de l'homogénéité p.211

Chap 6 : Conclusion p.214

CHAPITRE 7 : L'AUTOMOBILITÉ, POMME DE DISCORDE **p.216**

Chap 7 - 1 : SYNTHÈSES **p.216**
Chap 7 - 1, 1 : Synthèse des résultats p.217
Chap 7 - 1, 2 : Portée géographique des résultats p.219
Chap 7 - 1, 2 a) A l'échelle de la France p.219
Chap 7 - 1, 2 b) A l'échelle de l'Europe p.220
Chap 7 - 1, 2c) A l'échelle mondiale p.224
Chap 7 - 1, 3 : Des compléments d'enquête à envisager p.226
Chap 7 - 1, 3 a) Qu'en est-il des passagers ? p.227
Chap 7 - 1, 3 b) Elargir les groupes enquêtés p.229
Chap 7 - 1, 3c) La phase d'apprentissage de l'automobilité p.230

Chap 7 - 2 : LE PRINCIPE D'AUTOMOBILITE : DES HABITANTS PERIURBAINS AUX AMENAGEURS **p.232**

Chap 7 - 2, 1 : Des habitants périurbains "heureux" grâce à l'automobilité p.232

Chap 7 - 2, 2 : Des aménageurs embarrassés par la notion de réseau p.235

Chap 7 : Conclusion p.240

CONCLUSION GENERALE : L'AUTOMOBILITE : TRAME DE L'HABITAT PERIURBAIN **p.243**

BIBLIOGRAPHIE **p.247**

SIGLES ET ABREVATIONS **p.279**

TABLE DES FIGURES ET TABLEAUX **p.280**

TABLE DES MATIERES **p.282**

ANNEXES **p.289**

ANNEXES :

LE MATÉRIEL D'ENQUÊTE

1- Guide d'entretien

Nous avons deux remarques à formuler :
- tous les entretiens étaient enregistrés puis les propos étaient reportés sur ce document,
- la partie concernant les vacances n'a pas donné lieu à des résultats suffisamment tangibles pour apparaître dans le document final.

I - LES VACANCES :

Durant l'année qui vient de s'écouler (mai 2000 / mai 2001), avez-vous pris des vacances ?

Lieu			Mode de transport	
Où ?	Destination habituelle ?	Destination inconnue ?	Pour s'y rendre	Sur place

D'une année sur l'autre, avez-vous plutôt tendance à revenir au même endroit ou à changer ?

……
……

Lorsque vous changez de destinations, quelque soit le lieu (du moment que ce soit dans la même échelle géographique) gardez-vous le même mode de transport que celui décrit dans le tableau ?

……
……

Programme de déplacement durant vos vacances :

Destination connue fréquentée durant l'année écoulée		Destination inconnue fréquentée durant l'année écoulée	
Nbreux déplacements?	Visite lieux inconnus	Nbreux déplacements?	Mode de transport

II- LE WEEK-END :

Pouvez-vous me rappeler votre organisation dans la semaine ?

☐ Vous avez tous les deux une activité professionnelle
☐Monsieur travaille
☐Madame travaille

Monsieur
- ☐ 35 h
- ☐ 39h
- ☐ Temps partiel

Madame
- ☐ 35 h
- ☐ 39 h
- ☐ temps partiel

Déplacements en dehors du travail mais nécessaires comme les courses et / ou les activités extra-scolaires des enfants sont assurés par qui et quand ?

Nature activité	Qui ?	Quand?

De façon régulière, avez-vous vous-même des activités de loisirs ?

……
……
……
……
……
……

Description des déplacements effectués le week-end dernier : (pas axer seulement sur VP)

Heure	Mode	Seul ou Accompagné	Motif	Destination	Forme radiale ou bouclée	Heure de retour

Avez-vous, durant ce week-end :

☐ renoncé à effectuer un ou plusieurs déplacements prévus
☐ modifié, au dernier moment, l'un de vos déplacements

……
……

Pouvez-vous me décrire l'ensemble de votre journée de samedi en indiquant une heure de début et de fin à chacune de vos activités - sans pour autant me donner la nature de l'activité si cela vous dérange ?

……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……

N'oubliez pas d'y intégrer vos déplacements, n'hésitez pas à commenter .
On part de l'heure du réveil.

III- « JEU » :

Quelle est la ville, parmi celles que je vais vous citer, que vous estimez ne pas connaître ou connaître la moins ? : Le Mans, Nantes, Tours, Poitiers, Cholet, Rennes

Pourquoi ?

……
……

Imaginez que vous avez rendez-vous pour un motif administratif dans cette ville. Le RDV est fixé à 14 h un jour ouvrable de la semaine. Vous le savez 2 semaines avant. Comment procédez-vous ?

……
……
……
……
……
……
……

2- “Cahier des charges”
remis à des connaissances
afin de m’aider à constituer mon échantillon

Patricia SAJOUS
49, rue du hameau de la fontaine
49 000 ANGERS
Tel / Fax : 02 41 48 91 46

Dans le cadre de ma thèse qui porte sur l’utilisation de l’automobile autour des agglomérations françaises, j’organise une enquête. En effet, le travail de thèse exige d’être étayé par une étude de terrain.
Cette enquête m’aidera à mieux connaître les déplacements effectués durant leur temps libre, par des personnes vivant dans l’aire urbaine de Angers.

Si vous connaissez des personnes domiciliées dans l’une des communes suivantes :

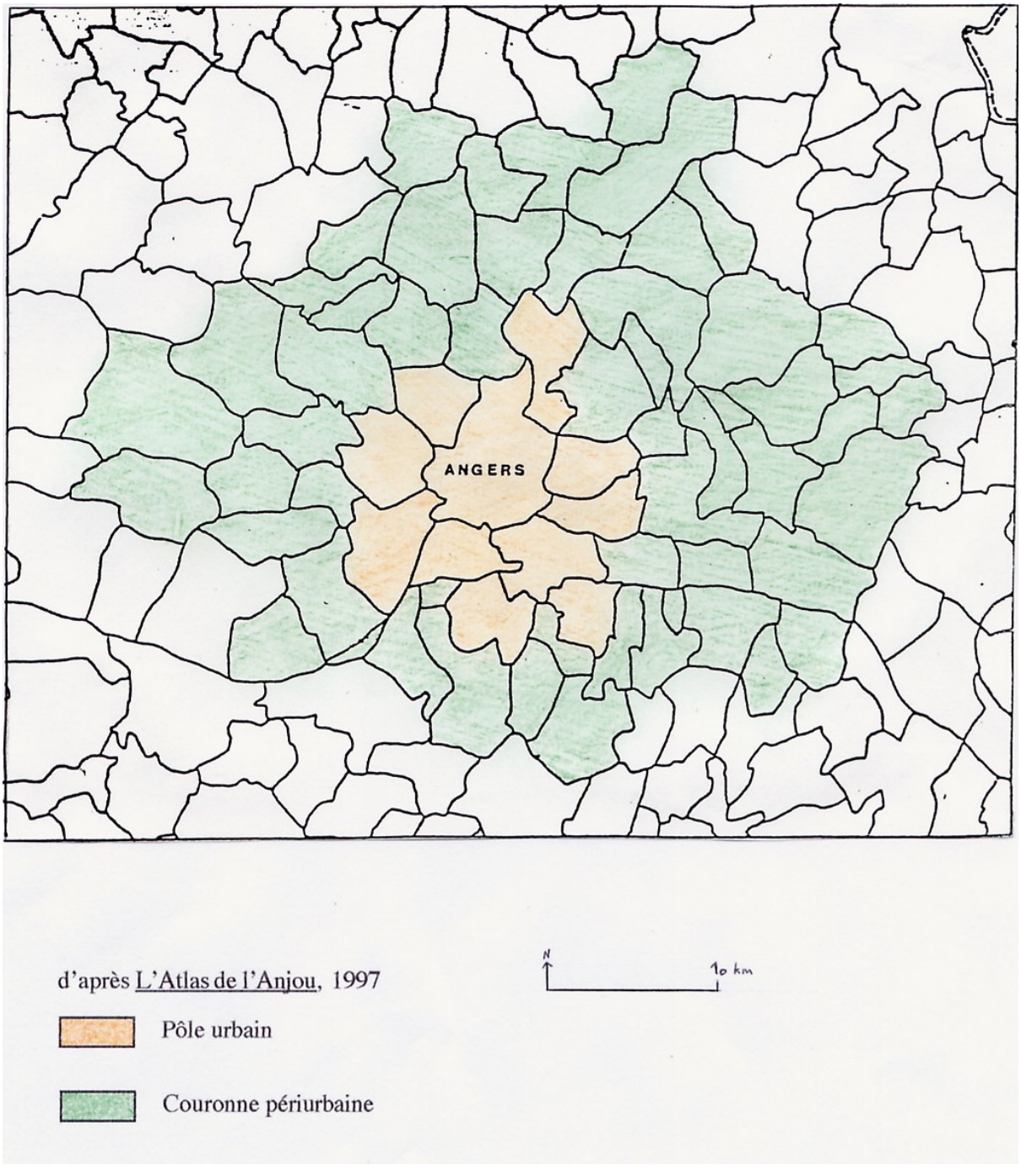
Cantenay Epinard	Savennières	St Rémy la Varenne
Montreuil Juigné	St Augustin des Bois	St Sathurnin
Pellouailles les Vignes	St Clément de la Place	St Sulpice
Plessis Grammoire	St Georges sur Loire	Soulaines sur Aubance
St Jean de Linières	St Lambert la Potherie	Vauchrétien
St Sylvain d’Anjou	St Léger des Bois	Andard
Cheffes sur Sarthe	St Martin du Fouilloux	Bauné
Ecuillé	Beaulieu sur Layon	La Bohalle
Feneu	Blaison Gohier	Brain sur l’Athion
Grez Neuville	Brissac Quincé	Briollay
Pruillé	Charcé St Ellier	Corné
Sceaux d’Anjou	Couture	Cornillé les Caves
Soulaire et Bourg	Denée	Corzé
Tiercé	Juigné sur Loire	La Daguenière
Bécon les Granits	Mozé	Mazé
Béhuard	Rochefort sur Loire	Montreuil sur Loire
La Meignanne	St Aubin de Luigné	St Mathurin
Membrolle sur Longuenée	St Jean de la Croix	Sarrigné
Plessis macé	St Jean des Mauvrets	Soucelles
La Possonnière	St Melaine	Villévèque

et dont vous pensez qu’elles seraient prêtes à me répondre, pourriez-vous m’indiquer leurs coordonnées, sachant que :
- je souhaite les rencontrer pour un entretien d’environ une demi-heure,
- je cherche à interviewer des personnes vivant en couple (avec ou sans enfants) dont au moins un des membres a une activité professionnelle dans l’une des communes suivantes :

Angers	Ponts de Cé
Avrillé	Trélazé
Beaucouzé	Juigné sur Loire
Bouchemaine	Murs Erigné
Ecouflant	St-Barthélémy d'Anjou
Ste Gemmes sur Loire	

Par avance, je vous remercie.

3- Carte de l’aire urbaine angevine



L'AUTOMOBILITÉ PÉRIURBAINE EN FRANCE : UNE FAÇON D'HABITER

RESUME :

Automobilité, terme connaissant un usage croissant, est souvent entendu comme synonyme de mobilité automobile.
Nous avons cherché à préciser sa définition. C'est-à-dire vérifier l'idée selon laquelle l'automobile "rend service" à son conducteur au-delà du moyen de locomotion qu'elle est, en agissant sur l'organisation de sa vie quotidienne.
Nous avons travaillé dans le cadre de l'espace périurbain car il englobe les meilleurs sites d'observations des comportements en rapport avec l'automobile.

En se penchant sur les rapports entre automobile et périurbanisation nous avons décelé que, pour chaque nouvel habitant, l'installation dans le périurbain porte un projet d'habitat qui mobilise une portion spatiale plus importante que lorsque l'on considère l'installation comme un projet résidentiel. Ce projet d'habitat repose sur l'automobile, seule à permettre de rejoindre les différents lieux qui le constituent.
Ainsi, la définition de l'automobilité découle des facteurs explicatifs du lien entre automobile et habitat.

DISCIPLINE : Géographie - Aménagement

MOTS-CLES : AUTOMOBILE - AUTOMOBILITÉ - CARTE MENTALE - HABITAT - PERIURBANISATION

CENTRE DE RECHERCHE SUR L'INDUSTRIE ET L'AMÉNAGEMENT

Université Paris I - Panthéon - Sorbonne

Institut de Géographie

191, rue Saint Jacques

75005 Paris