

Octobre 2013

# La mobilité dans le périurbain francilien

Perspectives pour une organisation plus durable des activités  
quotidiennes des ménages seine-et-marnais au sein  
d'un territoire peu dense : PREDIT (GO3)



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME  
ÎLE-DE-FRANCE



SEINE & MARNE 77  
LE DÉPARTEMENT



# La mobilité dans le périurbain francilien

Perspectives pour une organisation plus durable des activités

quotidiennes des ménages seine-et-marnais au sein d'un territoire peu dense : PREDIT (GO3)

Octobre 2013

## IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15  
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02  
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Département Mobilité Transport: Elisabeth Gournal, directrice de département

Étude réalisée par Mireille Bouleau et Lucile Mettetal,

Avec la collaboration d'Alix Cariou et Jean Teiller

N° d'ordonnancement : 5.11.001



# Sommaire

<b>Introduction</b> .....	<b>5</b>
<b>Données</b> .....	<b>6</b>
Analyse quantitative .....	6
Analyse qualitative.....	6
<b>Synthèse des principaux résultats</b> .....	<b>7</b>
<b>Partie 1. Le périurbain francilien : présentation et définition</b> .....	<b>9</b>
A. Un territoire dépendant de l'agglomération par définition .....	9
B. Une croissance globalement maîtrisée.....	10
C. Un taux d'emploi stabilisé .....	12
D. Une structure sociodémographique proche en moyenne de celle des autres zones.....	15
E. Un territoire qui s'hétérogénise .....	17
<b>Partie 2. La mobilité dans le périurbain en 2010, entre longue distance et proximité</b> .	<b>23</b>
A. Une grande homogénéité de comportements dans toute l'IdF à l'exception du centre ....	23
B. Organisation du programme journalier .....	28
C. Des distances longues mais en baisse.....	30
D. Un cercle de vie qui se reconcentre .....	31
E. Des vitesses pour la première fois en baisse .....	36
F. Une temporalité similaire.....	36
G. Un usage massif de l'automobile mais en voie de stabilisation .....	38
H. Une mobilité longtemps atypique le week-end mais qui s'homogénéise .....	41
<b>Partie 3. La mobilité à travers les âges</b> .....	<b>47</b>
A. Cadrage quantitatif.....	47
B. Une enquête qualitative .....	52
C. Les jeunes, entre captivité et débrouille .....	56
D. Les actifs: des pratiques de mobilité rythmées par un programme d'activités chargé .....	63
E. Les retraités, une mobilité repliée sur la sphère locale.....	71
<b>Partie 4 : Périurbain et durabilité</b> .....	<b>77</b>
A. Le périurbain : une durabilité en question.....	77
B. Quelques préconisations.....	81
<b>Conclusion</b> .....	<b>85</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>86</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>91</b>



# Introduction

Le Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres (PREDIT) a lancé un appel à projet en 2010 concernant les comportements de mobilité des ménages résidant dans des espaces périurbains peu denses en s'interrogeant sur les nouvelles pratiques de mobilités. Dans ce contexte, cette recherche vise à mettre en évidence les différences de pratiques liées à l'évolution des formes urbaines. L'objectif est d'étudier comment se modifient les mobilités des Franciliens au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre et que l'habitat devient de moins en moins dense.

Cette recherche s'inscrit dans le prolongement des études sur la mobilité considérant les déplacements des individus dans leur enchaînement au cours d'une journée plutôt que pris isolément, afin d'analyser l'agencement des activités dans le temps et dans l'espace. La méthodologie s'appuie sur deux composantes : les analyses quantitatives des données d'enquêtes sur la mobilité en Île-de-France et les analyses qualitatives à partir d'une enquête ad hoc sur les comportements et représentations en matière de mobilité durable des ménages seine-et-marnais. L'analyse quantitative de la mobilité, réalisée à partir des Enquêtes Globales Transports a ainsi été approfondie par une approche qualitative sous la forme de 60 entretiens en face à face dans trois secteurs de Seine-et-Marne : Brie-Comte-Robert, Villeneuve-le-Comte et Coulommiers. Ces entretiens ont été complétés par deux groupes de discussion, offrant un temps de débats aux participants.

Le rapport s'organise autour de 4 grandes parties :

- Une première partie présente le territoire périurbain francilien en 2010, rappelle les grandes périodes de croissance et de mutation de ce territoire et dresse les principales caractéristiques sociodémographiques de ses habitants
- La deuxième partie étudie les particularités de la mobilité dans le périurbain et compare pour cela la mobilité des Franciliens selon leur zone d'habitation depuis la zone très dense du centre de l'agglomération jusqu'au périurbain, en s'appuyant sur le découpage morphologique de l'Île-de-France réalisé par l'IAU. L'objectif est de dégager l'impact du desserrement de l'habitat sur la mobilité des individus ainsi que les nouvelles tendances qui apparaissent. Cette analyse se base sur les Enquêtes Globales Transport 1976, 1983, 1991, 2001 et 2010 pour étudier les programmes journaliers des Franciliens, l'agencement spatio-temporel de leurs activités et les modes utilisés, selon leur territoire de résidence.
- La troisième partie explore trois phases structurantes des attentes et des besoins de mobilité : les jeunes, les actifs et les seniors. Introduite par un cadrage quantitatif issu de l'EGT 2010, cette partie s'appuie sur les entretiens qualitatifs réalisés auprès de 20 Seine-et-Marnais de chaque classe d'âge pour dégager les pratiques et les perceptions en termes de mobilité et la durabilité de celle-ci.
- Enfin la dernière partie étudie à partir d'ateliers de prospective réalisés auprès de 2 groupes de discussion, les perspectives pour une mobilité plus durable.

# Données

## Analyse quantitative

Les données utilisées dans cette étude sont issues principalement des Enquêtes Globales Transport (EGT) de 1976, 1983, 1991, 2001 et 2010. Des données de cadrage sont issues des Recensements de la population 1999 et 2009 publiés par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE).

L'Enquête Globale Transport 2010 a été co-pilotée et co-financée par le STIF et la DRIEA. Le STIF en a assuré la maîtrise d'ouvrage.

Les Enquêtes Globales Transport antérieures ont été pilotées et financées par la DRIEA.

## Analyse qualitative

Nous avons mené soixante-trois entretiens individuels, en distinguant trois catégories d'âge (les jeunes, les actifs et les retraités) dans trois communes du département de Seine-et-Marne : Briecombe-Comte-Robert, Coulommiers et Villeneuve-le-Comte.

Ces entretiens en face à face ont été complétés par deux groupes de discussion : l'un avec les jeunes à Coulommiers et l'autre avec les retraités à Villeneuve-le-Comte.

## Synthèse des principaux résultats

Entre 1976 et 2010, les différences des programmes d'activités des Franciliens tendent à s'effacer, bien que le centre de l'agglomération continue à se dégager par la richesse et l'intensité des activités de ses habitants. Cette tendance s'accompagne d'un fort brassage sociodémographique de la banlieue effaçant le stéréotype des classes moyennes et des familles nombreuses habitant les zones périurbaines lointaines. Les inégalités géographiques persistent (voire augmentent, Berger 2003) mais ne sont pas liées à la densité de l'habitat. Seul le centre creuse sa différence socioprofessionnelle : la part de cadres et professions libérales augmentant plus de deux fois plus vite que dans les autres zones. En 2010 les habitants du périurbain ont des programmes journaliers aussi denses, aussi intenses, aussi variés en terme d'activités pratiquées que tous les autres Franciliens vivant à l'extérieur de Paris.

La forte motorisation des ménages du périurbain leur permet, durant la semaine, de conserver des programmes journaliers équivalents aux zones plus denses (en dehors du centre) malgré des contraintes fortes dues à des distances plus grandes à parcourir. Les réseaux routiers plus fluides, malgré des congestions de plus en plus fréquentes sur les grands axes et aux abords des communes principales, leur permettent encore de parcourir des distances plus longues en des temps similaires, parfois même plus courts que sur les territoires plus denses.

Mais si jusqu'en 2001 les distances parcourues par les habitants du périurbain, ainsi que la part modale de la voiture, ne faisaient que croître, en 2010, de nouvelles tendances apparaissent, indiquant des changements de comportements. Pour la première fois les distances diminuent pour tous les motifs de déplacements autres que le travail et l'usage de la voiture se stabilise pour les déplacements domicile-travail. Les périurbains optimisent leurs programmes journaliers, évitent les retours au domicile et chaînent leurs déplacements, sans aller jusqu'à se restreindre dans leurs activités qui restent les mêmes que sur le reste de l'Île-de-France.

La maîtrise de l'étalement urbain depuis la fin des années 1990 permet en effet une mutation progressive de ces espaces. Aujourd'hui, le périurbain francilien se recompose dans ses formes, ses pratiques, et laisse entrevoir un nouveau rapport au territoire : besoin d'ancrage, recentrage des activités autour du lieu de résidence. Rompant avec le modèle centre – périphérie, les espaces périurbains atteignent une forme de maturité.

Néanmoins l'éloignement impacte de façon inégale les différentes tranches d'âge. Chez les jeunes, la capacité et l'envie de se déplacer semblent liées à l'éducation. Les actifs, dont la mobilité est souvent conditionnée par de longs déplacements domicile-travail, aspirent à un ancrage local et à des pratiques quotidiennes de proximité. Enfin, les seniors peuvent adopter un mode de vie quasi-rural ou devenir au contraire très captifs de la voiture. A ces différenciations démographiques et sociales s'ajoutent des effets de contextes, principalement liés à la taille des territoires périurbains, à la variété des contraintes et à la diversité des ressources.



# Partie 1. Le périurbain francilien : présentation et définition

## A. Un territoire dépendant de l'agglomération par définition

Selon l'INSEE, le périurbain se définit comme la partie de l'aire urbaine située au-delà de l'agglomération.

L'aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidante ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Selon le zonage de 2010, basé sur le recensement de 2008, l'aire urbaine de Paris couvre la quasi-intégralité du territoire de la région : seules 15 communes situées dans la région de Provins en sont exclues, 5 font partie de l'aire urbaine de Provins et 10 sont dites « multipolarisées » (cf. Labrador J, 2011). A l'inverse l'aire urbaine de Paris déborde largement sur les régions limitrophes et s'est fortement étendue entre 1999 et 2008 (cf. Figure 1).

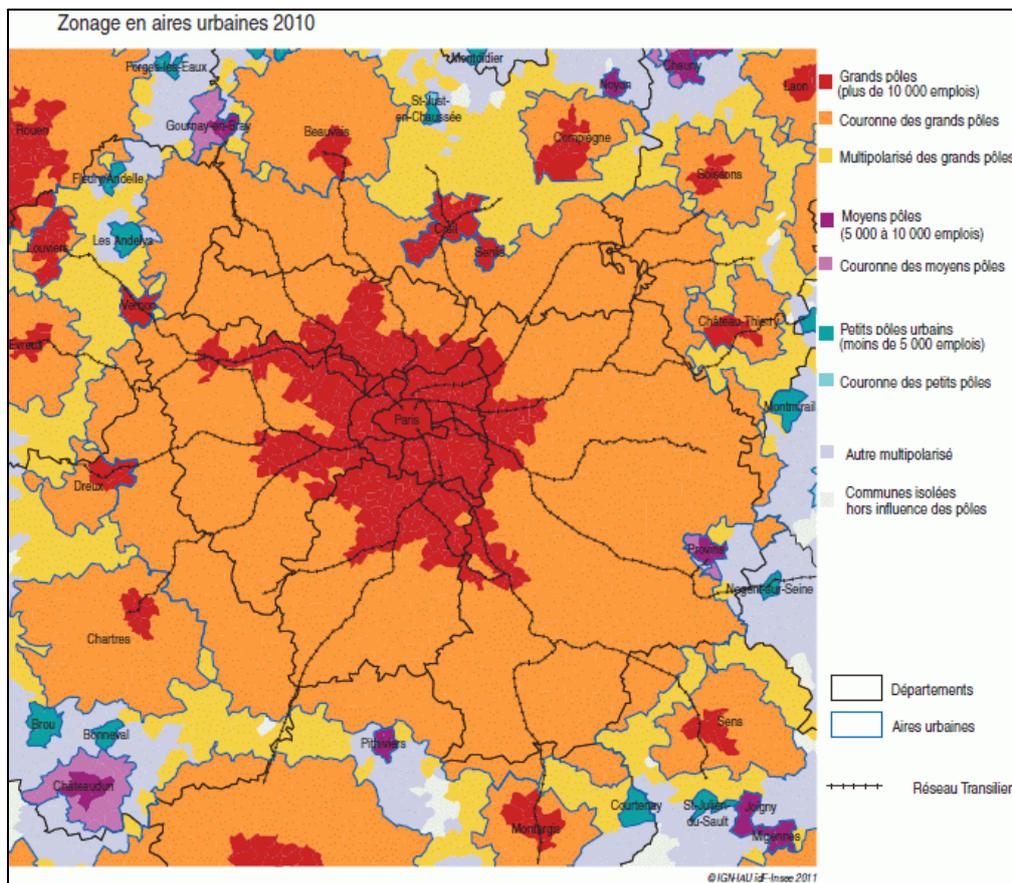


Figure 1. Aire urbaine de Paris, INSEE Recensement 2008 (Labrador J, 2011)

Dans ce projet, le périmètre étudié se limite aux frontières franciliennes et, pour des raisons de simplification, la zone de Provins a été intégrée. Le périurbain étudié ici se définit donc comme l'ensemble des communes de l'Île-de-France situées au-delà de l'agglomération.

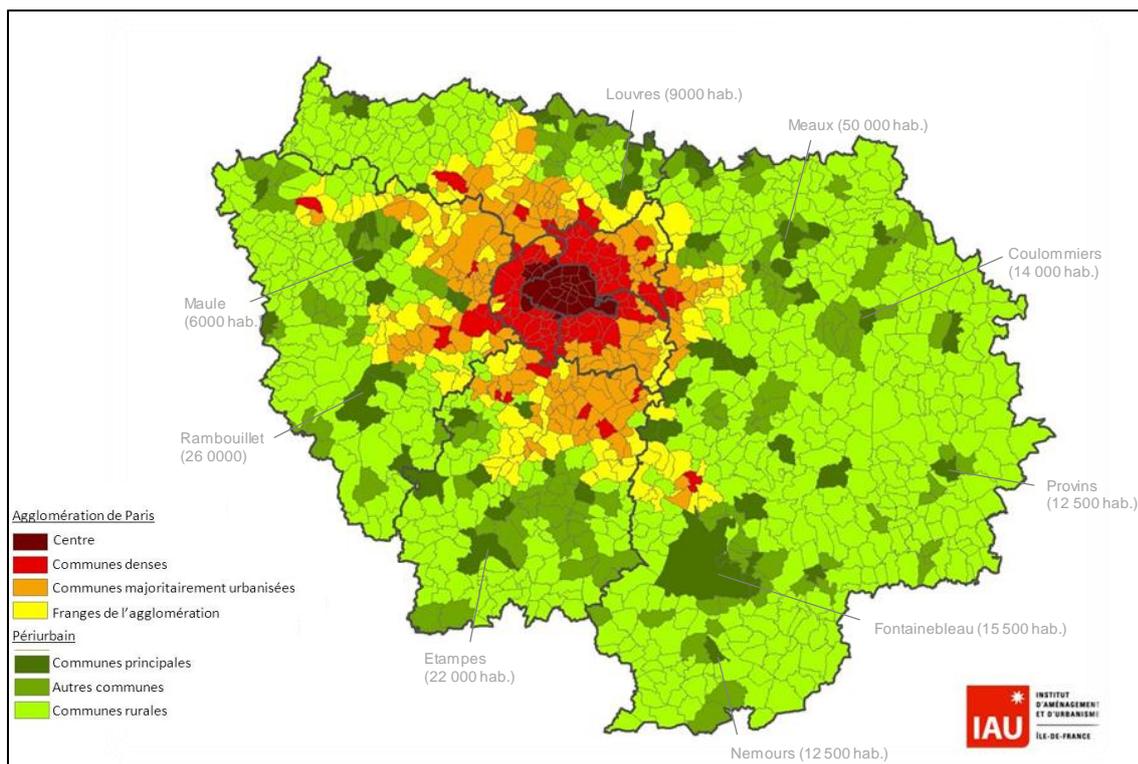


Figure 2. Délimitation du territoire périurbain (en vert), Découpage morphologique, IAU 2008 (cf. Bertrand J. et Dugué R. 2007)

Ainsi par définition le périurbain est construit par sa dépendance à l'agglomération, dépendance établie sur la mobilité domicile-travail. Cette dépendance pouvant être directe ou indirecte: une partie des communes du périurbain ont directement 40% d'actifs travaillant dans l'agglomération, alors que les autres communes n'ont qu'un lien secondaire avec le pôle urbain de Paris.

Le découpage morphologique élaboré par l'IAU-IdF (cf. Bertrand J et Dugué R., 2007) est utilisé tout au long de ce rapport (illustration en Figure 2). Ainsi dans toute l'étude « **le centre** » désigne la zone la plus dense du découpage morphologique, constitué de Paris et de quelques communes limitrophes ayant plus de 95% de leur surface urbanisée et une densité supérieure à 300 individus à l'hectare, soit les communes de Boulogne, Neuilly, Puteaux, Courbevoie, Levallois-Perret, Clichy, Le Pré Saint-Gervais, Vincennes, Saint-Mandé et Montrouge. Les autres zones situées à l'intérieur de l'agglomération, « **les communes denses** », « **les communes majoritairement urbanisées** » et « **les franges de l'agglomération** » désignent les zones de moins en moins denses situées entre le centre et « **le périurbain** » qui regroupe 3 zones situées en dehors de l'agglomération : les trois zones symbolisées en vert sur la figure 2.

Le territoire périurbain ainsi défini est un territoire très hétérogène en termes de formes urbaines. Il regroupe simultanément d'importantes communes comme Meaux (50 000 habitants), ou Rambouillet (26 000 habitants), leurs communes périphériques ainsi que de nombreuses communes rurales.

## B. Une croissance globalement maîtrisée

L'Île-de-France a connu une périurbanisation précoce, démarrée dès la fin des années 60, avec une croissance extrêmement rapide de la population périurbaine jusqu'en 1975, avec une croissance moyenne de 3,7% par an (cf. Baccaïni B., Sémécurbe F. 2009). Depuis 1975 la croissance démographique s'est ralentie et la population du périurbain reste quasiment stable

depuis 1999, passant de 12,5% à 12,7% de la population francilienne, c'est-à-dire un peu plus d'1,3 millions de résidents (cf. Figure 3).

La Figure 4 montre que ce sont les communes de taille intermédiaire entre 100 et 10 000 habitants en 2010 qui ont le plus augmenté alors que les grandes communes structurantes du périurbain de plus de 10 000 habitants ont relativement perdu du poids (cf. Figure 4).

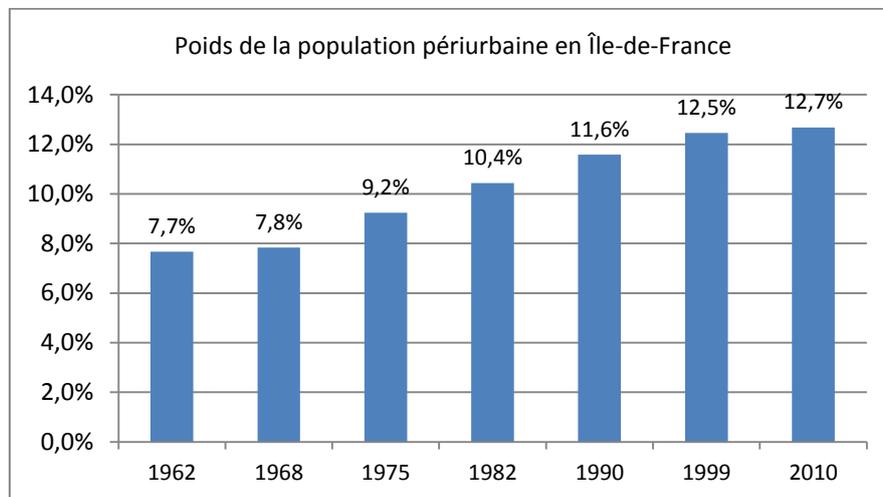


Figure 3. Poids de la population vivant en dehors de l'agglomération dans sa définition de 2008, RP, INSEE, IAU

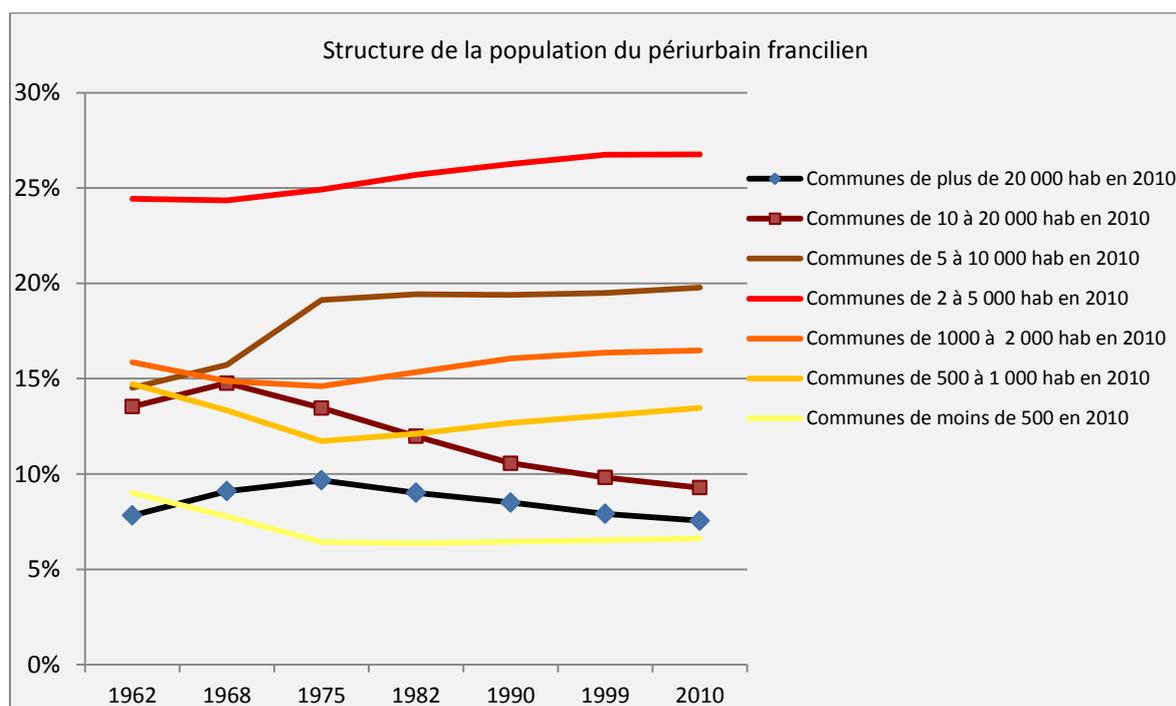


Figure 4. Evolution du poids des communes selon leur taille en 2010 au sein du périurbain francilien, RP, INSEE, IAU

Dans la plupart des communes, on a observé entre 1982 et 2008 une densification réalisée en parallèle d'une consommation d'espace plus ou moins marquée (Darley A., 2013).

Le nombre d'années d'ancienneté dans le logement illustre également ces évolutions démographiques. Les personnes arrivées depuis plus de 20 ans sont encore aujourd'hui plus nombreuses en zone rurale. A l'inverse le périurbain ne contient pas plus de ménages « nouveaux-arrivants » que les autres zones extérieures au centre (cf. Figure 5).

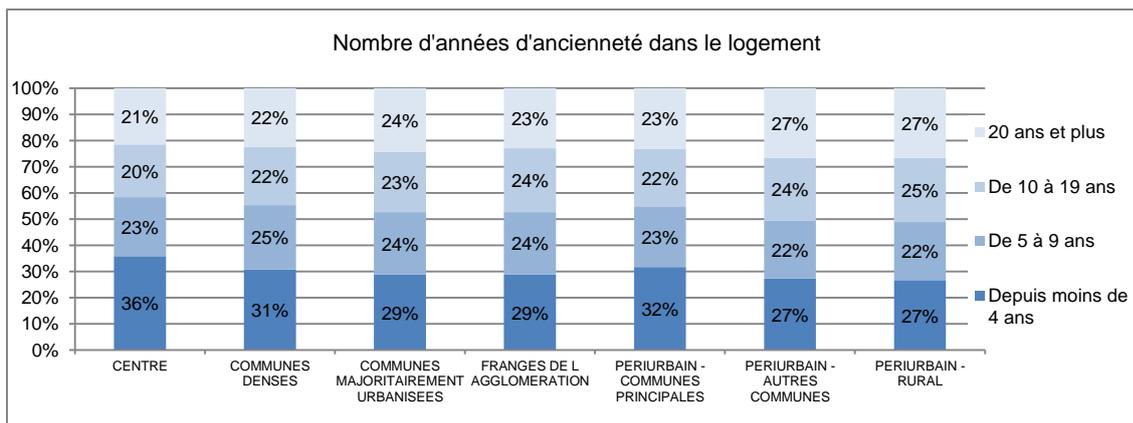


Figure 5. Ancienneté dans le logement selon le territoire de résidence du ménage, RP 2009

## C. Un taux d'emploi stabilisé

Dans le périurbain, le nombre d'actifs a longtemps augmenté plus rapidement que le nombre d'emplois, dégradant ainsi le ratio emplois/actifs (cf. Figure 7). Ce contexte entraînait, de fait, des navettes de plus en plus longues pour les habitants du périurbain.

Le taux d'emploi (nombre d'emplois sur nombre d'actifs) synthétise l'écart entre emplois et actifs (cf. Figure 7). Encore une fois, le décalage entre le centre et le reste de l'Île-de-France est très fort : même s'il est en baisse le taux d'emploi dans le centre atteint 1,44 en 2009, alors qu'il est inférieur à 0,85 dans tout le reste de la région (cf. Figure 7- à gauche). Les taux d'emploi sont assez proches les uns des autres dans les zones extérieures au centre. En 1975 le taux d'emploi du périurbain était le plus élevé de la banlieue mais l'augmentation massive du nombre d'actifs dans cette zone l'a progressivement dégradé, devenant le plus bas d'Île-de-France dans les années 90. Mais ce phénomène, comme les évolutions démographiques (cf. partie précédente) semble dorénavant se stabiliser, offrant un contexte favorable à la stabilisation des distances domicile-travail dans le périurbain francilien.

Au sein du périurbain, les évolutions diffèrent un peu selon les zones (cf. Figure 7- à droite) : le taux d'emploi des communes principales se redresse légèrement entre 1999 et 2009, alors qu'il baisse encore dans les communes rurales et reste stable dans les autres communes.

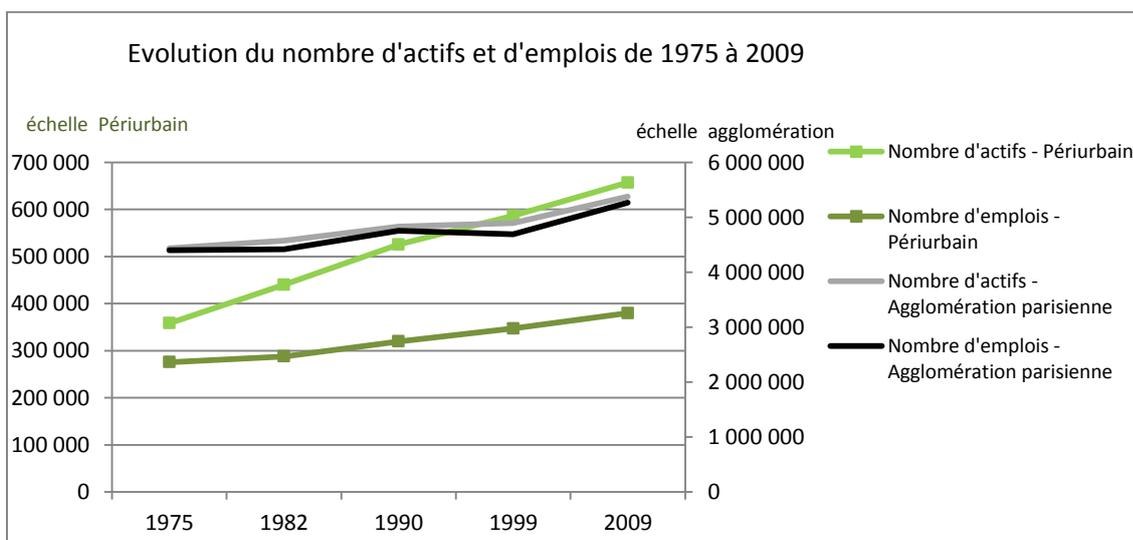


Figure 6 Evolution du nombre d'actifs et du nombre d'emplois dans l'agglomération et dans le périurbain entre 1975 et 2009, source RP 1975, 1982, 1990, 1999 et 2009, INSEE-IAU

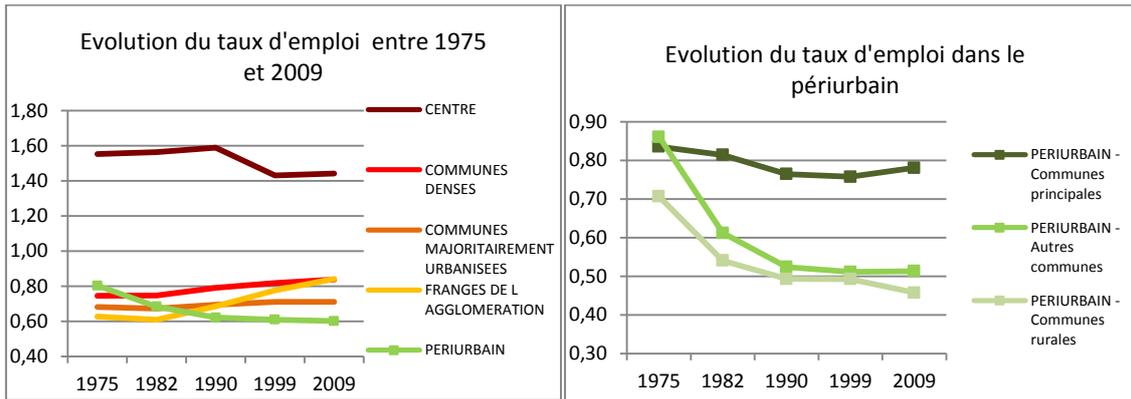


Figure 7. Evolution du taux d'emploi entre 1975 et 2009 pour chaque zone du découpage morphologique à gauche et spécifiquement dans les 3 zones du périurbain à droite, source RP 1975 à 2009, INSEE-IAU

Le périurbain s'est longtemps distingué par la part importante d'actifs travaillant tout près de leur domicile. Jusque dans les années 90, plus de 40% des actifs du périurbain travaillaient à moins de 10 minutes de leur domicile. En 1983, plus de 20% travaillaient à moins d'un kilomètre de chez eux. Une telle proximité était unique en Île-de-France. Le centre avait une proportion similaire d'individus travaillant à moins d'un kilomètre de leur domicile, mais les temps de déplacements étant plus longs, ils étaient nettement moins nombreux à aller travailler en moins de 10 minutes. Mais cette spécificité a progressivement disparue. Le périurbain se rapprochant de plus en plus des autres zones franciliennes (cf. Figure 8).

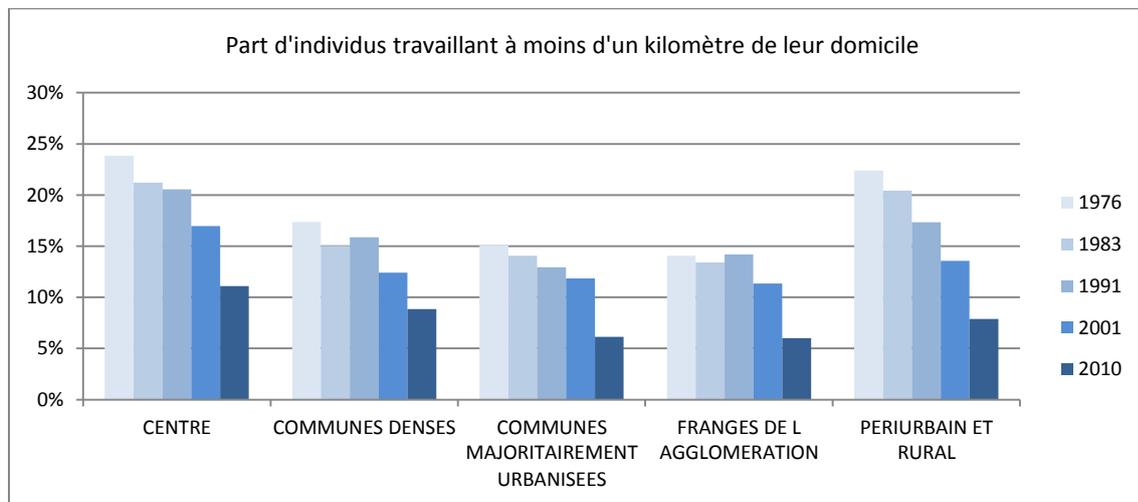
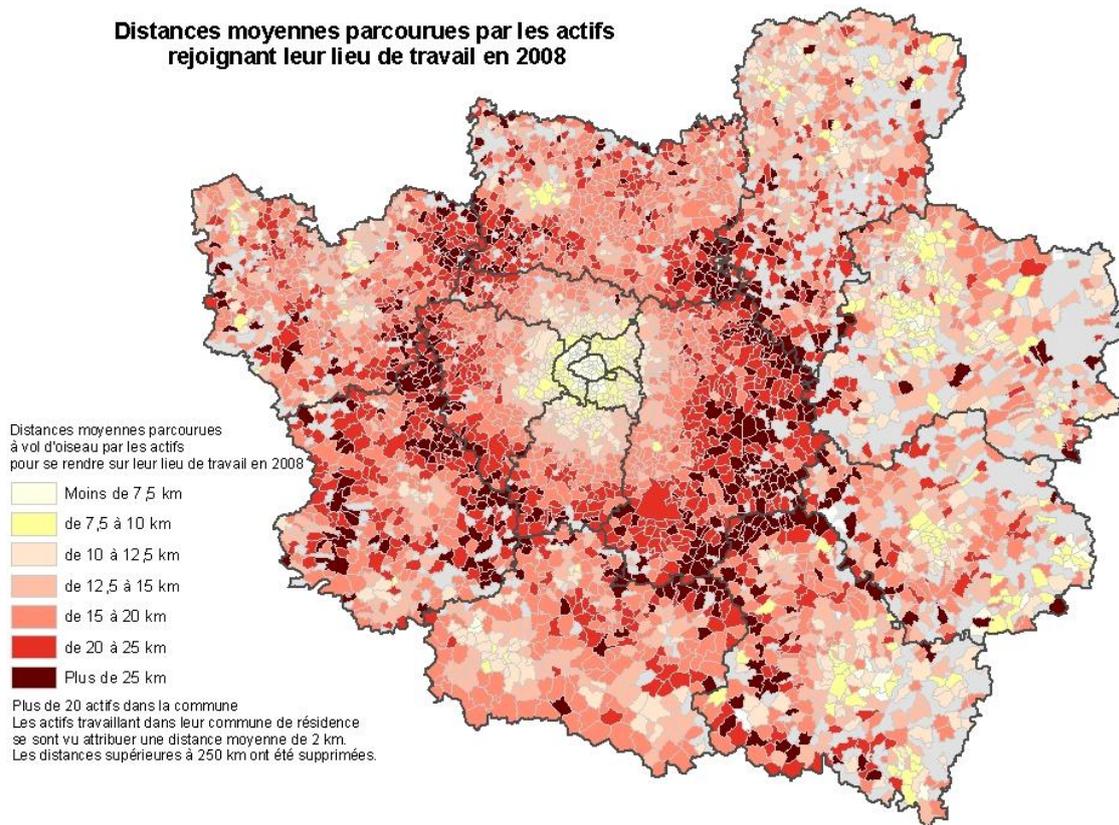


Figure 8. Part d'individus travaillant à moins d'un kilomètre de leur domicile, EGT 1976, 1983, 1991, 2001 et 2010

Parce que les emplois sont moins nombreux en zone périphérique, un résident de grande couronne a, en moyenne, cinq à dix fois moins de chances qu'un Parisien de travailler dans sa commune de résidence ou dans une commune proche. Les distances domicile-travail augmentent ainsi très fortement lorsque l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération (cf. Carte 1).

### Distances moyennes parcourues par les actifs rejoignant leur lieu de travail en 2008

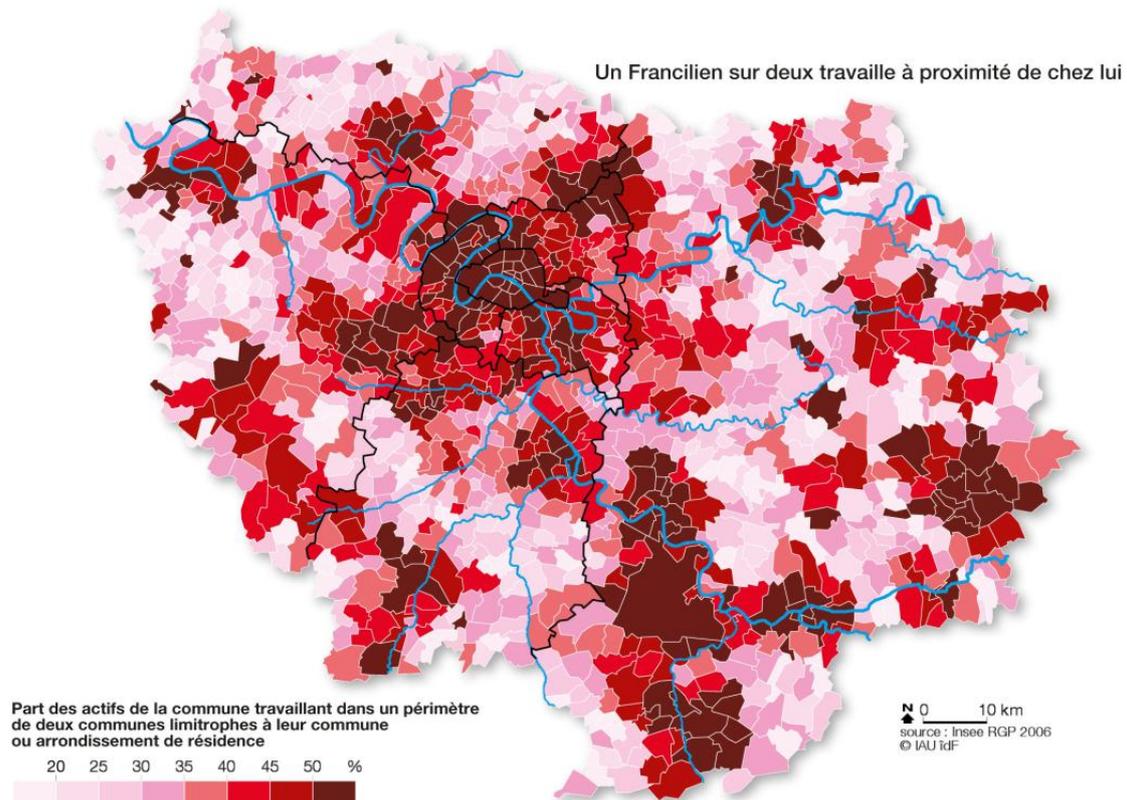


Carte 1. Distances moyennes domicile-travail au lieu de résidence, en Île-de-France et dans les départements limitrophes, RP 2008. Réalisation : Sandrine Beaufils, IAU-IdF.

Néanmoins les emplois de grande couronne sont plus souvent occupés par des actifs résidant à proximité que les emplois localisés à Paris.

Seuls 10% des habitants du périurbain francilien travaillent sur Paris. Les très longues navettes en transports collectifs, souvent médiatisées, ne concernent qu'une très faible part de périurbains : principalement ceux vivant à proximité de pôles très bien desservis comme Marne la Vallée ou Cergy. La grande majorité travaille à moyenne distance de leur domicile : dans un rayon de 2 communes autour de leur commune de résidence (Beaufils S et Courel J, 2012, cf. Carte 2). On voit sur cette carte le rôle des pôles secondaires, tels que Meaux, Coulommiers, Provins, Montereau- Fault-Yonne, Nemours, Étampes, Rambouillet ou Mantes-la-Jolie.

Par ailleurs, quand on loge en grande couronne, on a plus de chance de travailler à proximité de son domicile si on est employé, plutôt que cadre et si on est une femme plutôt qu'un homme.



Carte 2. Part des actifs de la commune travaillant dans un périmètre de deux communes limitrophes à leur commune de résidence, Beaufils S et Courel J, 2012, données RP - IAU 2008

## D. Une structure sociodémographique proche en moyenne de celle des autres zones

Depuis les années 70 le périurbain a subi un important brassage sociodémographique effaçant le stéréotype des classe moyenne et des familles nombreuses (Berger M., 2003). Depuis les années 1990 le profil des habitants du le périurbain n'a pas de réelle spécificité. Les disparités n'étant pas disposées en Île-de-France de façon concentrique autour de Paris, mais plutôt par faisceau sud-ouest/ nord –est, la couronne périurbaine est de fait, comme les zones plus proches du centre, une zone assez hétérogène en terme de revenus et de catégories socio-professionnelles, mais qui en moyenne se trouve assez proche des zones plus denses.

Ainsi les parts de cadres, de professions intermédiaires ou d'employés sont les mêmes dans toute la région (cf. Figure 9). Seul le centre, encore une fois, se distingue près de deux fois plus de cadres que les autres zones. Le périurbain concentre encore une part de chefs de ménages ouvriers très légèrement supérieure à celle des autres zones.

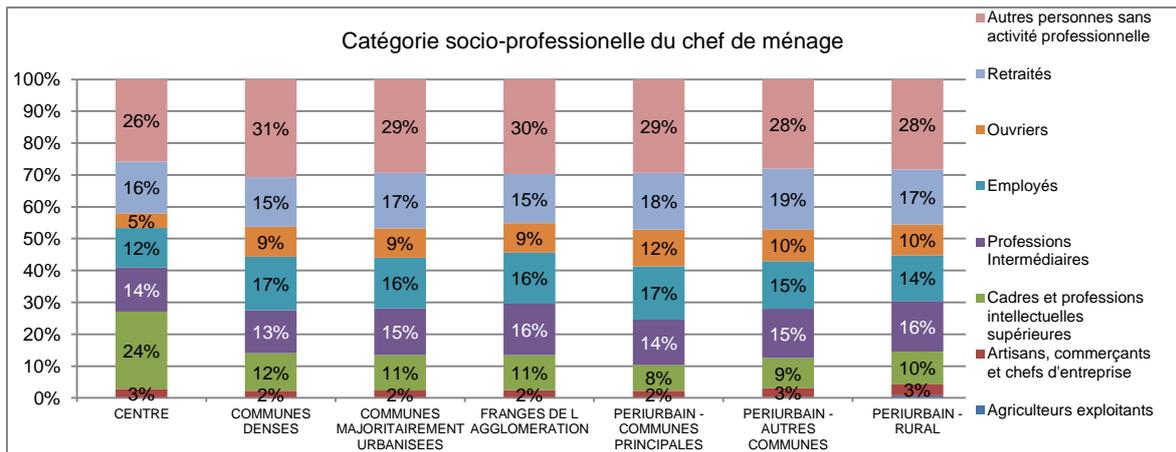


Figure 9. Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage selon le territoire de résidence, RP 2009

En ce qui concerne la taille des ménages, le périurbain, au même titre que les communes majoritairement urbanisées ou que les franges de l'agglomération, sont principalement des territoires de familles avec enfants (cf. Figure 10 et Figure 11). On voit également qu'au sein du périurbain les personnes seules sont plus nombreuses dans les communes principales, comme les familles monoparentales (cf. Figure 11).

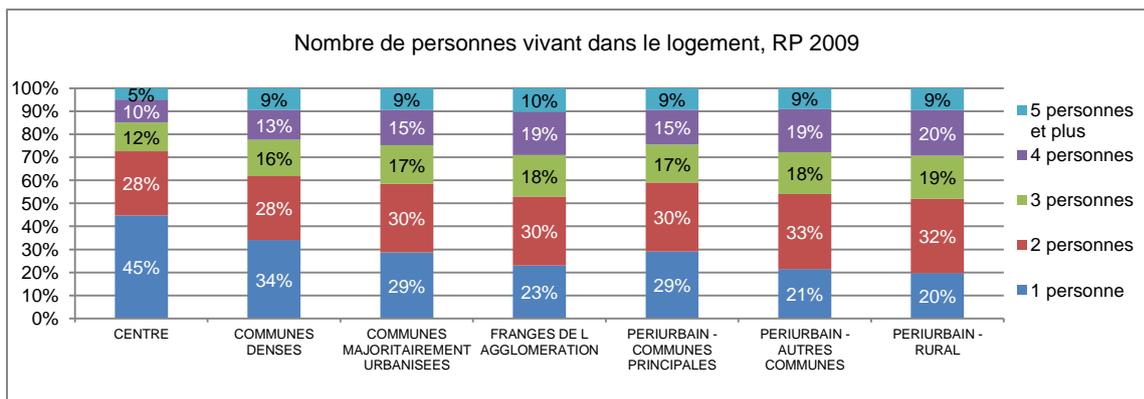


Figure 10. Nombre de personnes par logement selon le territoire de résidence, RP 2009

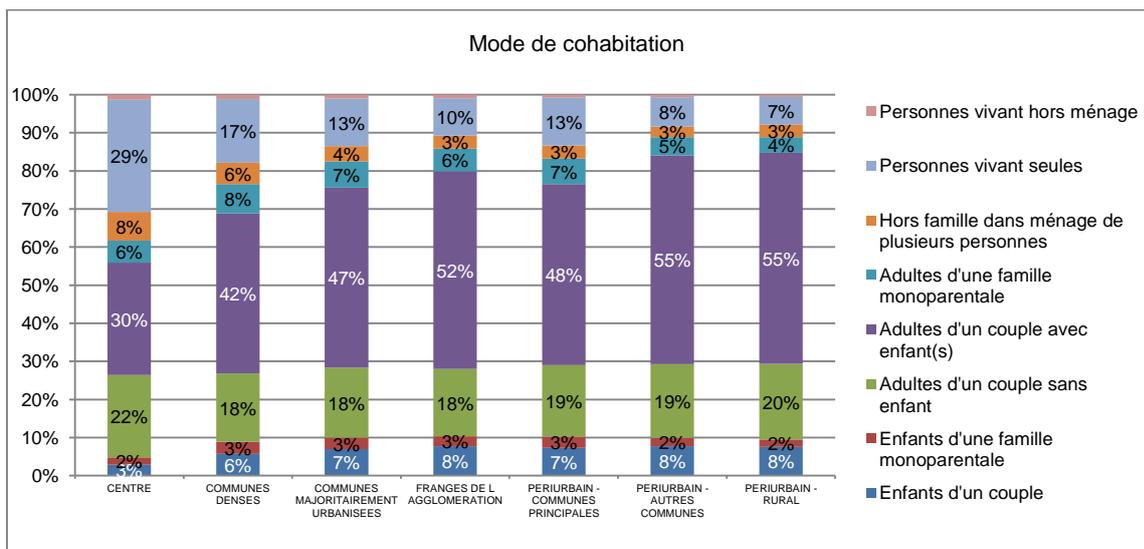


Figure 11. Mode de cohabitation au sein du logement selon le territoire de résidence du ménage, RP 2009

Enfin, en terme de statut d'occupation des logements, si les communes principales du périurbain ont une structure proche des communes principalement urbanisées avec 58% de propriétaires, 15% de locataires privés et 22% de locataires HLM, la zone rurale en revanche est très majoritairement occupée par des résidents propriétaires. Ces zones conservent, comme les franges de l'agglomération environ 10% de locataires privés, ce sont les locataires HLM qui disparaissent.

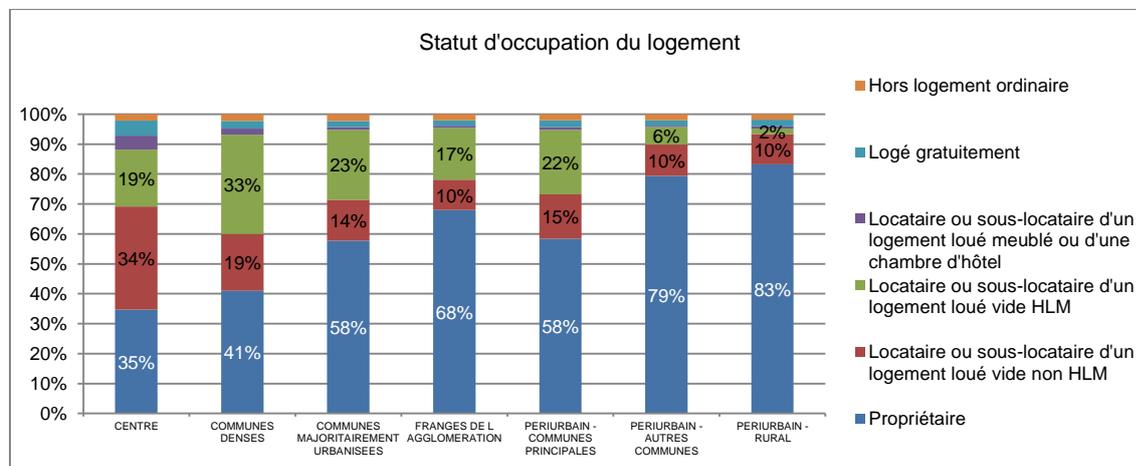
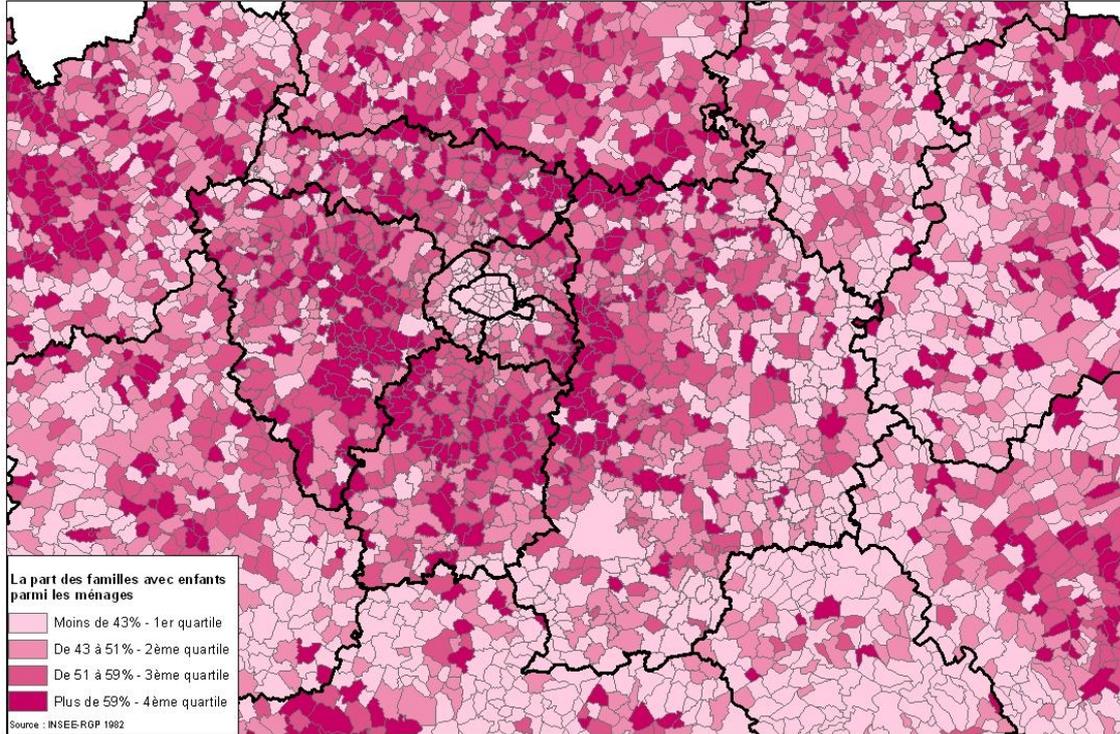


Figure 12. Statut d'occupation du logement selon le territoire de résidence du ménage, RP 2009

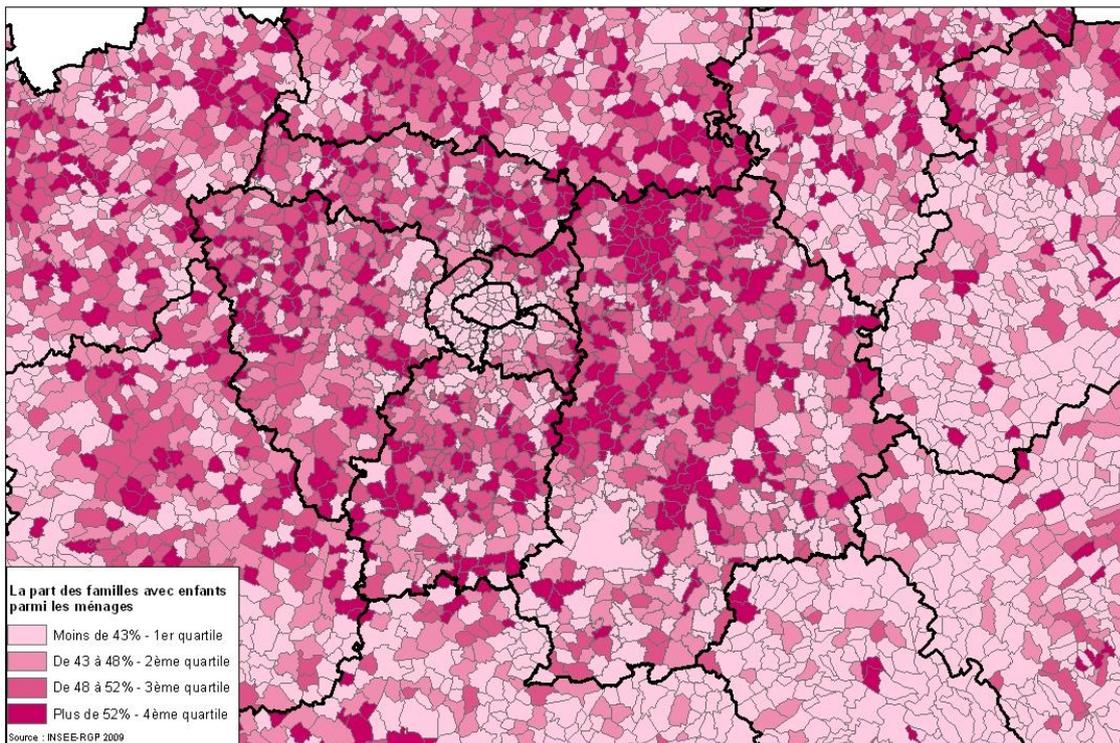
## E. Un territoire qui s'hétérogénise

Mais ces moyennes cachent, comme dans les zones plus proches du cœur de l'agglomération une grande hétérogénéité et cette diversité s'est fortement accrue ces dernières années. La relative homogénéité qui existait dans les années 80 a fortement marqué les esprits et contribue parfois à véhiculer une image désuète du périurbain d'aujourd'hui. La part de familles avec enfants était dans les années 80 plus importante dans toute la moyenne couronne, alors qu'elle semble aujourd'hui très différente d'une commune à l'autre avec une fréquence plus forte au nord de la Seine et Marne (cf. Carte 3).

### Les familles avec enfants en 1982

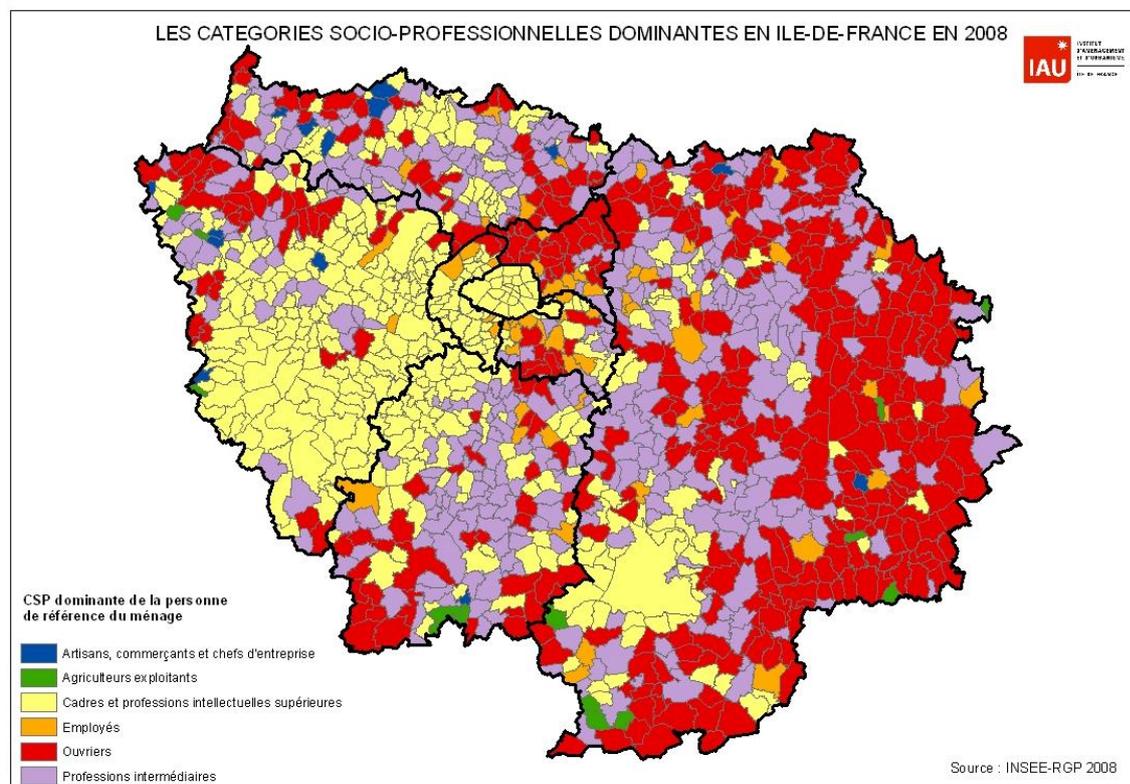
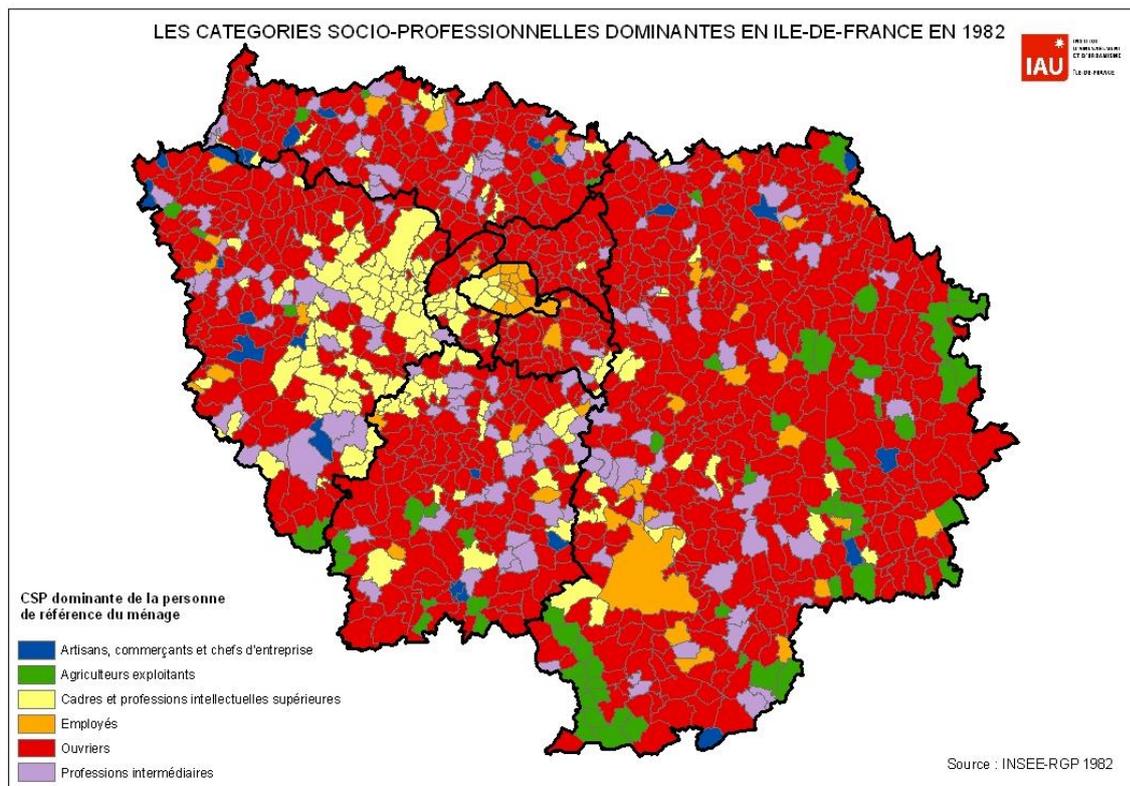


### Les familles avec enfants en 2009



Carte 3. Part de familles avec enfants en 1982 et 2009 en Île-de-France, INSEE-IAU-IdF, RP 1982 et RP 2009  
Réalisation : Juliette Dupoizat, IAU-IdF

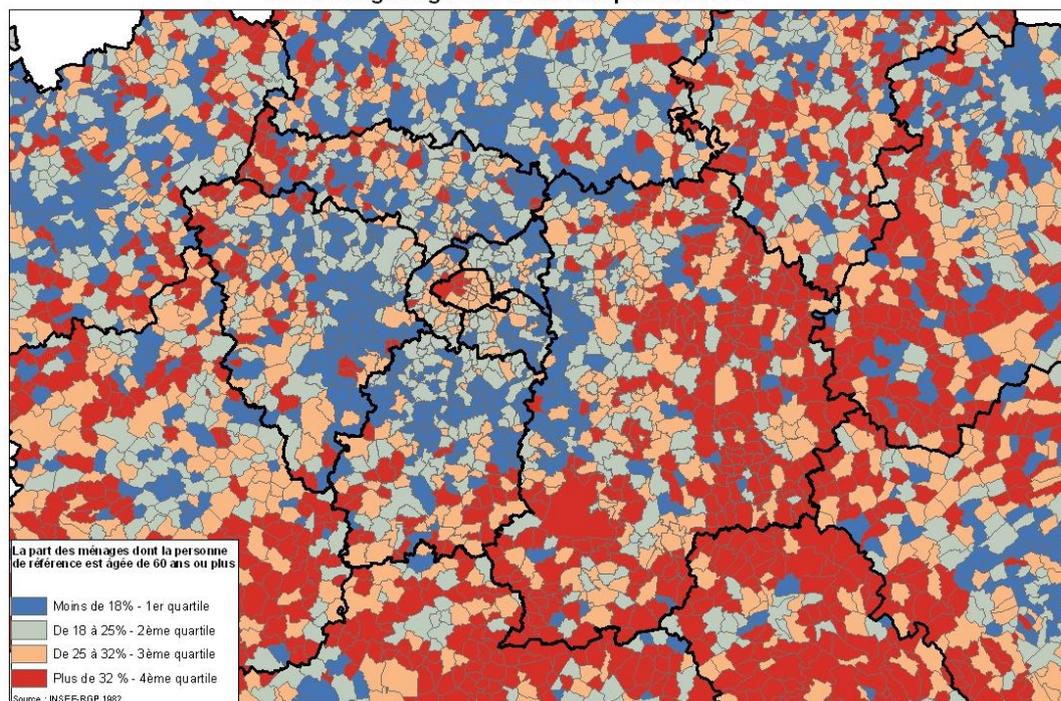
La catégorie socio-professionnelle dominante marque le territoire de façon exacerbée, mais permet de visionner assez facilement les évolutions spatiales (cf. Carte 4). Il est ainsi assez frappant de voir la disparition des ouvriers au profit des professions intermédiaires et l'arrivée des cadres dans certaines communes du Val d'Oise, de l'Essonne et de la Seine-et-Marne.



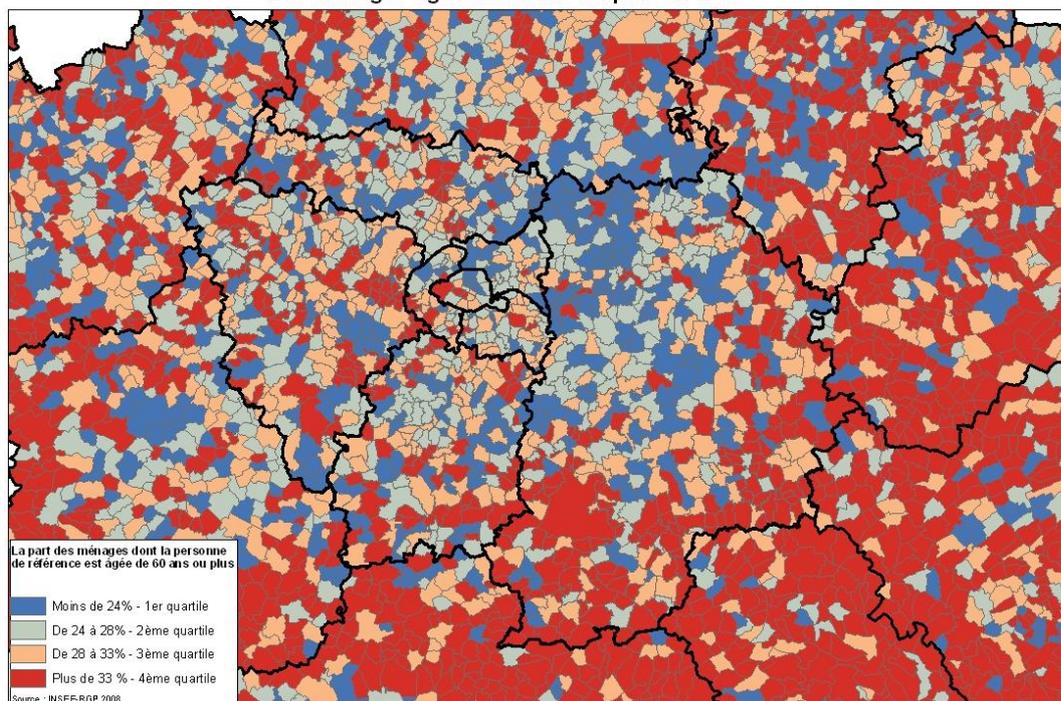
Carte 4. Catégories socioprofessionnelles dominantes en 1982 et 2009, INSEE-IAU-IdF, RP 1982 et RP 2009.  
Réalisation : Juliette Dupoizat, IAU-IdF

L'âge du chef de ménage montre la même tendance : alors que les ménages âgés résidaient plus fréquemment à Paris et en zone rurale en 1982, il ne semble plus exister de structure spatiale en 2009 à l'exception du sud de la Seine-et-Marne où la part de seniors est encore un peu plus importante (cf. Carte 5).

Les ménages âgés de 60 ans ou plus en 1982

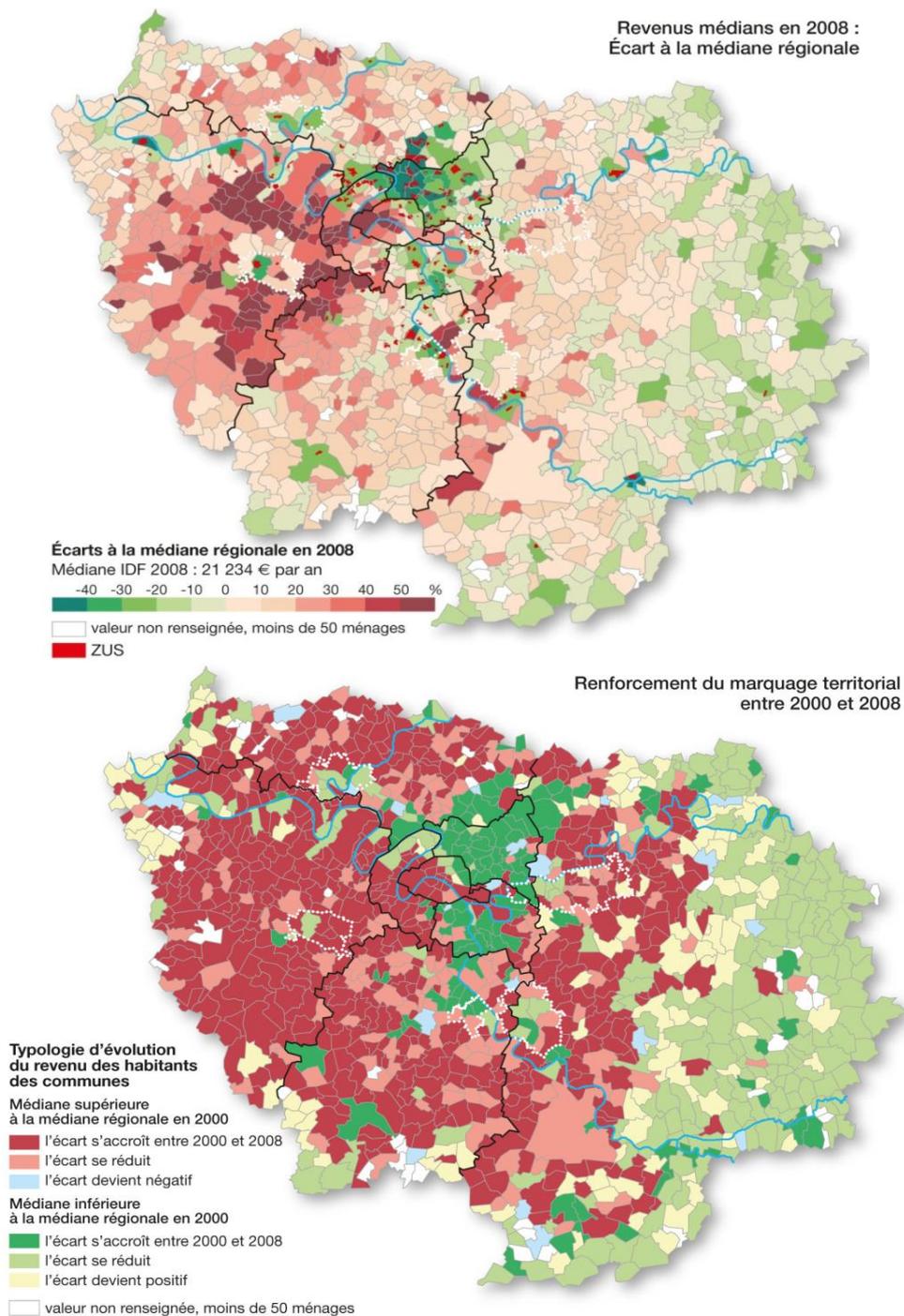


Les ménages âgés de 60 ans ou plus en 2008



Carte 5. Part de ménages dont la personne de référence a 60 ans ou plus en 1982 et 2009, INSEE-IAU-IdF, RP 1982 et RP 2009. Réalisation : Juliette Dupoizat, IAU-IdF

Les données sur le revenu médian permettent de synthétiser la composition sociale du territoire. Le périurbain yvelinois apparaît bien beaucoup plus aisé. Les franges rurales très éloignées situées à l'est et au sud de la Seine-et-Marne sont composées de ménages beaucoup plus modestes. Depuis dix ans, les inégalités de revenus se sont surtout creusées au centre de l'agglomération. Si les espaces périurbains de l'ouest continuent de s'enrichir dans le contexte régional, les évolutions de revenu sont aussi plus rapides qu'en moyenne dans le périurbain seine-et-marnais ce qui témoigne d'une amélioration relative de la situation des ménages dans le contexte régional.



Carte 6. En haut : Ecarts entre le revenu médian des ménages par commune et la médiane régionale en 2008, En bas : Evolution de cet écart entre 2000 et 2008, IAU-IdF, Insee-DGFip Revenus fiscaux localisés des ménages



## **Partie 2. La mobilité dans le périurbain en 2010, entre longue distance et proximité**

Cette partie s'appuie sur le découpage morphologique (cf. p. 10) afin d'étudier le lien entre la mobilité et les formes urbaines, l'espacement de l'habitat. L'objectif est de voir comment se modifient les habitudes de déplacements au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération et que l'habitat et l'emploi deviennent de moins en moins denses afin de dégager les spécificités de la mobilité dans le périurbain.

L'approche utilisée ici pour décrire les programmes d'activité s'inspire de travaux sur les programmes journaliers réalisés à l'IAU sur l'ensemble des Franciliens (cf. Prétari et Courel 2010, Courel 2007). Un programme d'activité est ainsi identifié par plusieurs types d'indicateurs permettant d'en appréhender la complexité :

- les indicateurs d'intensité et de variété. L'intensité d'un programme se mesure par le nombre de déplacements réalisés dans la journée. Un programme est varié s'il contient une grande diversité de motifs de déplacements. Il est intéressant d'étudier si les habitants du périurbain sont aussi nombreux que les habitants du centre à réaliser des achats quotidiens, des loisirs ou des sorties, par exemple.
- les indicateurs de concentration spatio-temporelle. Est-ce que le programme d'activité est condensé en quelques heures d'absences ou est-ce qu'il s'étale sur toute la journée ? Est-ce qu'il se concentre autour du domicile ? Est-ce que l'individu travaille et habite dans la même commune ? Quel est l'ancrage de l'individu dans sa commune d'habitation ?
- les indicateurs de modes. L'objectif est de comprendre avec quels modes de transports l'individu réalise son programme d'activités.

### **A. Une grande homogénéité de comportements dans toute l'Île-de-France à l'exception du centre**

#### **Les programmes journaliers sont aussi intensifs du centre à la périphérie.**

Depuis les années 90, les programmes journaliers des habitants des franges d'agglomération et du périurbain se sont largement intensifiés. En 2010, la part de personnes ne réalisant aucun déplacement reste un petit peu plus faible à Paris (5%) et un peu plus élevée dans le périurbain (9%). En revanche le nombre de déplacements des personnes mobiles est le même (cf. Figure 13 et Figure 14).

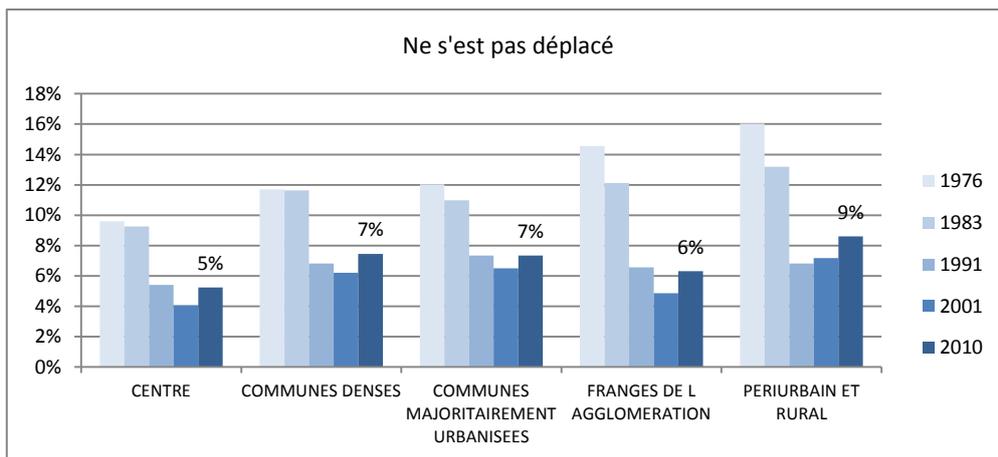


Figure 13. Part d'individu n'ayant réalisé aucun déplacement la veille du jour de l'enquête, selon leur zone d'habitation, EGT 2010

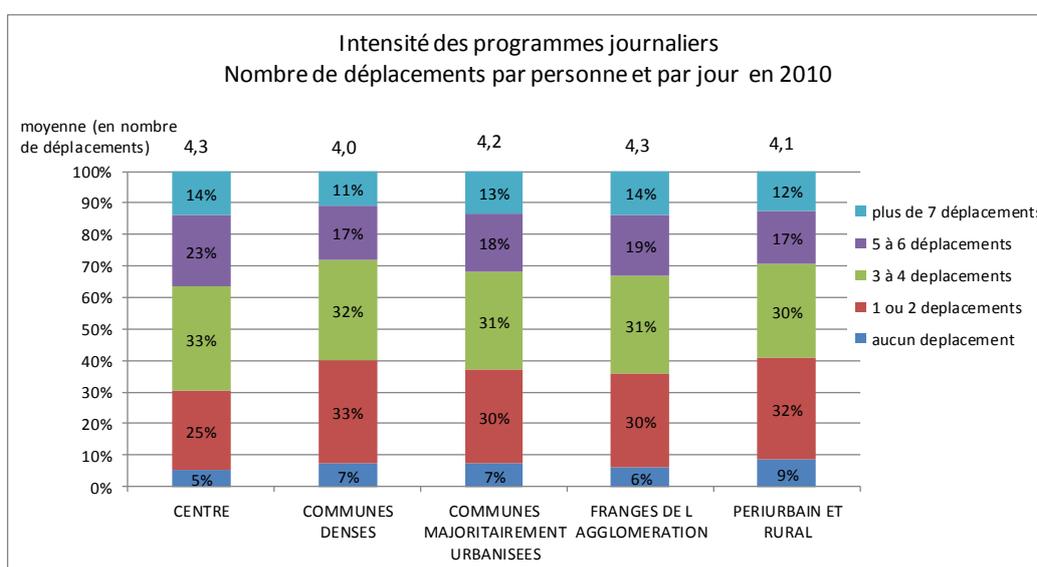


Figure 14. Répartition des habitants de chaque zone selon le nombre de déplacements réalisés sur une journée, EGT 2010

## Les 10 programmes journaliers les plus courants sont les mêmes dans toute la région

Nous nous sommes intéressés à l'enchaînement des activités au cours de la journée. Chaque activité étant définie par le motif à la destination d'un déplacement. Pour cette analyse, tous les motifs obligés ont été réunis : se rendre au travail, à l'école ou sur son lieu d'étude sont regroupés dans l'activité « travail ». Le programme le plus simple et de très loin le plus répandu sur l'ensemble de l'Île-de-France est celui consistant à se rendre au travail et rentrer chez soi, sans aucun autre déplacement (cf. Tableau 1). Ce programme est réalisé par 20% des Franciliens : 17% chez les habitants du centre et 22% dans la zone dense et le périurbain.

Les programmes journaliers les plus fréquents sont les mêmes dans toutes les zones d'Île-de-France. La fréquence des différents programmes décroît ensuite rapidement. Si les 10 programmes les plus fréquents rassemblent entre 38% et 45% des individus selon les zones, les autres programmes journaliers constituent ensuite une multitude de cas particuliers. La diversité de situations différentes est immense.

<b>Les 10 programmes journaliers les plus fréquents</b> (un programme est l'enchaînement des motifs de destination des déplacements)	Centre	Communes Denses	Communes majoritairement urbanisées	Franges de l'agglomération	Périurbain	Ensemble de l'Île-de-France
Travail-Domicile	17%	22%	20%	20%	22%	20%
Achat-Domicile	4%	5%	4%	4%	5%	4%
Loisir-Domicile	3%	4%	4%	4%	4%	4%
Travail-Domicile-Travail-Domicile	2%	4%	3%	3%	4%	3%
Travail-Domicile-Loisir-Domicile	3%	3%	3%	3%	2%	3%
Travail-Loisir-Travail-Domicile	3%	2%	3%	2%	2%	3%
Motif personnel-Domicile	1%	2%	2%	2%	2%	2%
Travail-Loisir-Domicile	2%	1%	1%	2%	2%	2%
Travail-Achat-Domicile	2%	2%	1%	1%	1%	2%
Accompagnement-Travail-Domicile	1%	1%	1%	2%	1%	1%
Poids des 10 programmes les plus fréquents	38%	47%	43%	43%	45%	43%

Tableau 1. Répartition des individus selon leur programme journalier et leur zone d'habitation, EGT 2010. Le motif "travail" regroupe les tous déplacements pour motif « obligés » (travail, école et études).

## Les mêmes activités de la banlieue au périurbain

De la même façon, les activités réalisées au cours d'une journée de semaine sont les mêmes depuis les communes denses jusque dans le périurbain (cf. Figure 15). Encore une fois, si les habitants du centre se distinguent par la diversité de leurs programmes journaliers, les habitants des autres zones sont aussi nombreux en proportion à se rendre sur leur lieu de travail, à réaliser un loisir, un achat, ou une activité personnelle. Les accompagnements (cf. Figure 16), très liés à la présence d'enfants, sont légèrement plus nombreux dans les franges de l'agglomération.

Ainsi, le programme journalier d'un habitant du périurbain n'est ni moins intense ni moins varié que celui de n'importe quel Francilien vivant en dehors du centre.

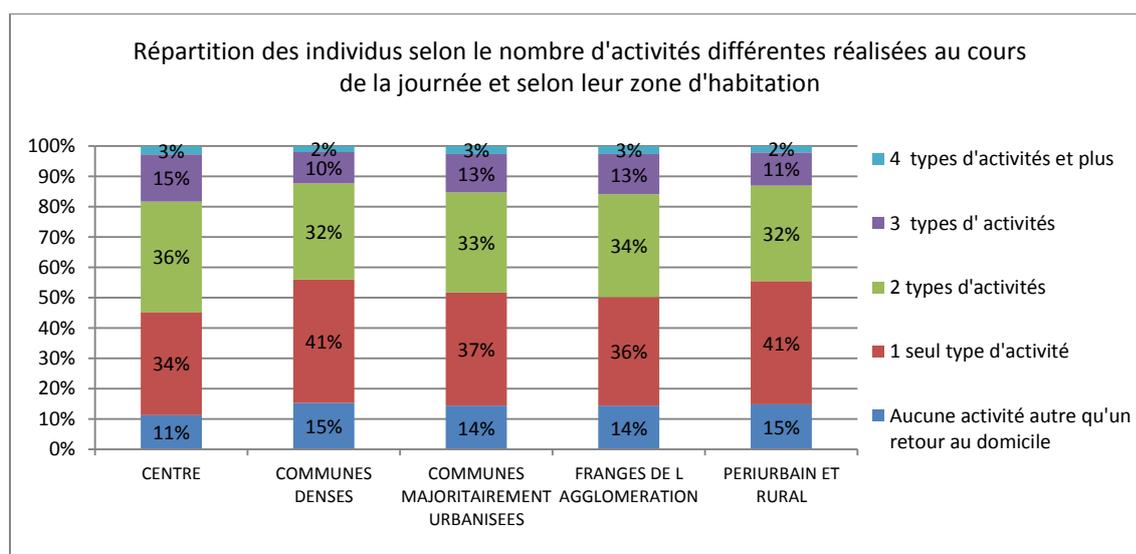


Figure 15. Répartition des individus selon le nombre d'activités réalisées au cours de la journée, par zone d'habitation, EGT 2010. Les activités ont été regroupées en 5 groupes: motifs obligés (travail/études), loisirs, accompagnements, achats, ou motifs personnels (administratifs ou santé). Le nombre d'activités représente ici le nombre d'activités différentes de chaque groupe. Le groupe « aucune activité » regroupe les personnes sans déplacement ou n'ayant réalisé qu'un retour au domicile (en raison par exemple d'horaires décalés)

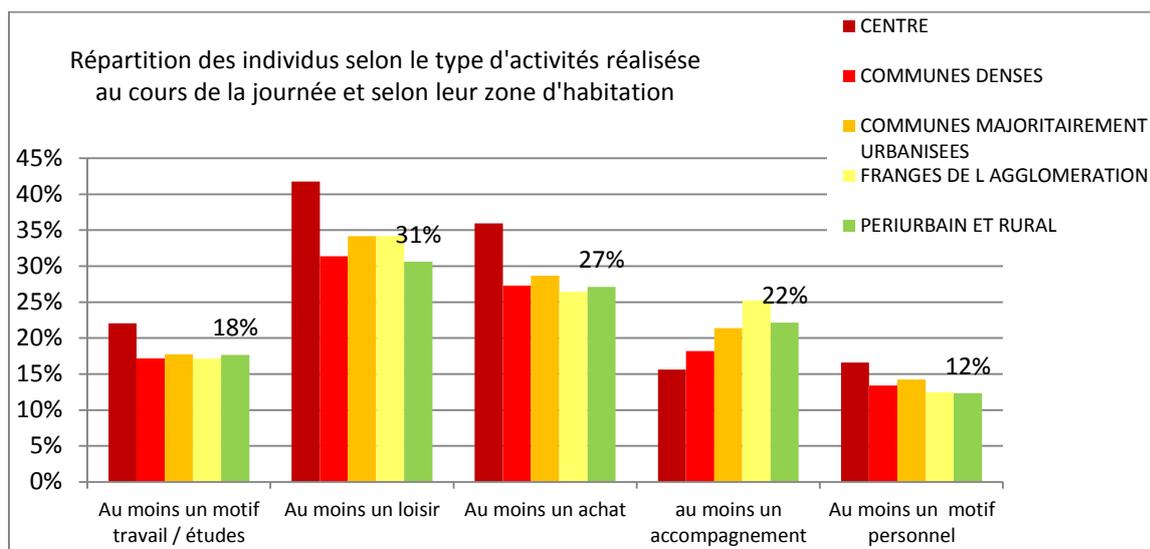


Figure 16. Répartition des individus selon le type d'activités réalisées pour chaque zone d'habitation, EGT 2010. Lecture : 31% des habitants du périurbain ont réalisé au moins un loisir au cours de la journée, et 22% ont réalisé au moins un accompagnement

Les résultats sont les mêmes concernant les activités détaillées (cf. Figure 17): les habitants du périurbain sont aussi nombreux que les habitants des autres zones à réaliser un achat quotidien, un achat hebdomadaire, exceptionnel, à réaliser une visite à des amis ou des parents, ou une activité tardive. Systématiquement ce sont les habitants du centre qui se distinguent par leur atypisme vis-à-vis du reste de l'Île-de-France.

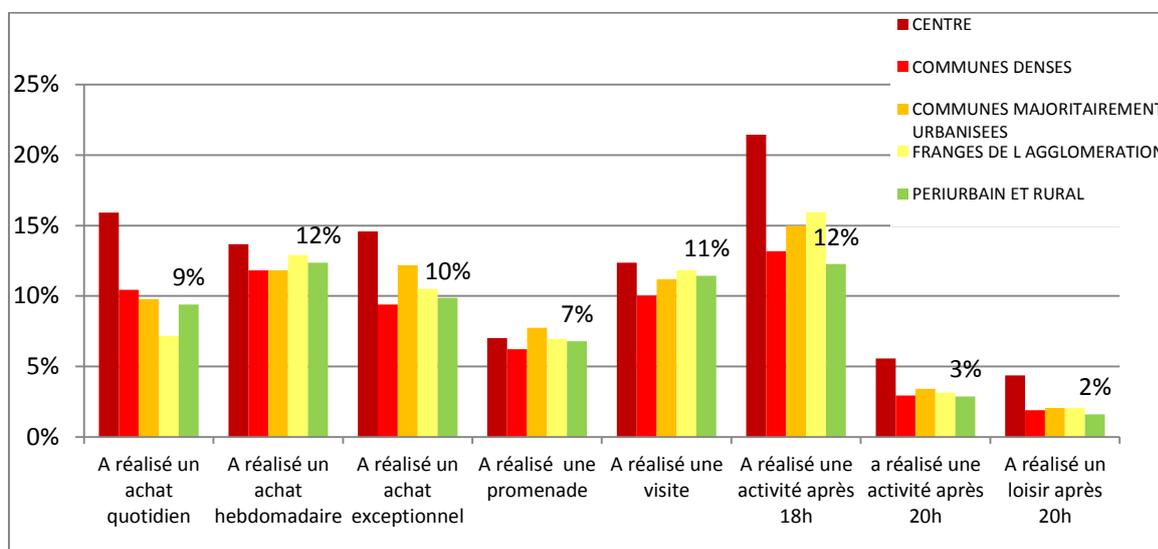


Figure 17. Répartition des individus selon les activités réalisées pour chaque zone d'habitation, EGT 2010. Lecture : 9% des habitants du périurbain ont réalisé au moins un achat quotidien au cours de la journée, et 12% ont réalisé au moins une activité après 18h (autre qu'un retour au domicile)

La forte proportion d'achats quotidiens était particulièrement forte dans le périurbain dans les années 80 (cf. Figure 18) puis a considérablement baissé comme dans toutes les zones de l'Île-de-France. Néanmoins la part d'individus ayant réalisé au moins un achat quotidien dans la journée ré-augmente en 2010 dans les communes périphériques et les communes rurales.

La structure des lieux d'achat (cf. Figure 19) met en évidence les différences entre le périurbain et les franges de l'agglomération, souvent confondus en terme d'image dans les médias. Les pratiques des résidents de chaque territoire est à l'image de l'offre commerciale francilienne. Les

très grandes surfaces et hypermarchés sont situés majoritairement dans les franges d'agglomération. La densité de population dans le périurbain a été plutôt propice au développement des moyennes surfaces et des petits supermarchés à proximité des communes principales. Ainsi les périurbains utilisent beaucoup plus les petits commerces que les habitants des franges d'agglomération, et le poids du petit commerce augmente encore hors des communes principales et dans les communes rurales où sont réalisés 43% des achats (seul le centre dépasse cette proportion). De la même façon, il est intéressant de noter la faible utilisation des centres commerciaux, encore une fois à l'image de l'offre. À l'inverse, le centre commercial est un lieu extrêmement structurant des franges de l'agglomération où il concentre près de 20% des achats.

L'enquête commerce 2012, réalisée par le CREDOC (cf. Dembo A. et Colin J, 2012) montre une hausse simultanée du commerce de proximité et du hard discount, entre 2005 et 2012. Elle met en avant le fait que les consommateurs fréquentent des circuits de plus en plus diversifiés en organisant et rationalisant leurs courses afin de se rendre moins fréquemment dans chacun d'eux. Ils optimisent leur utilisation de l'offre en jonglant entre la distance à parcourir, les prix et la qualité des produits. La proximité est le premier facteur de choix, suivi du prix. Mais la qualité, les labels, l'engagement lié à celui-ci sont des critères de plus en plus importants.

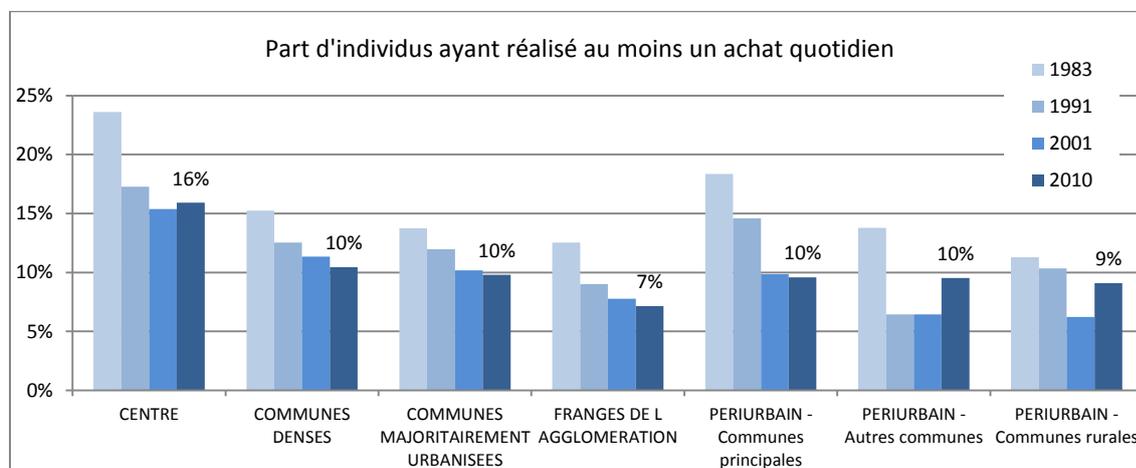


Figure 18. Part d'individus ayant réalisé au moins un achat quotidien la veille du jour d'enquête selon leur zone d'habitation, en détaillant les 3 zones morphologiques du périurbain, cf. p. 10).

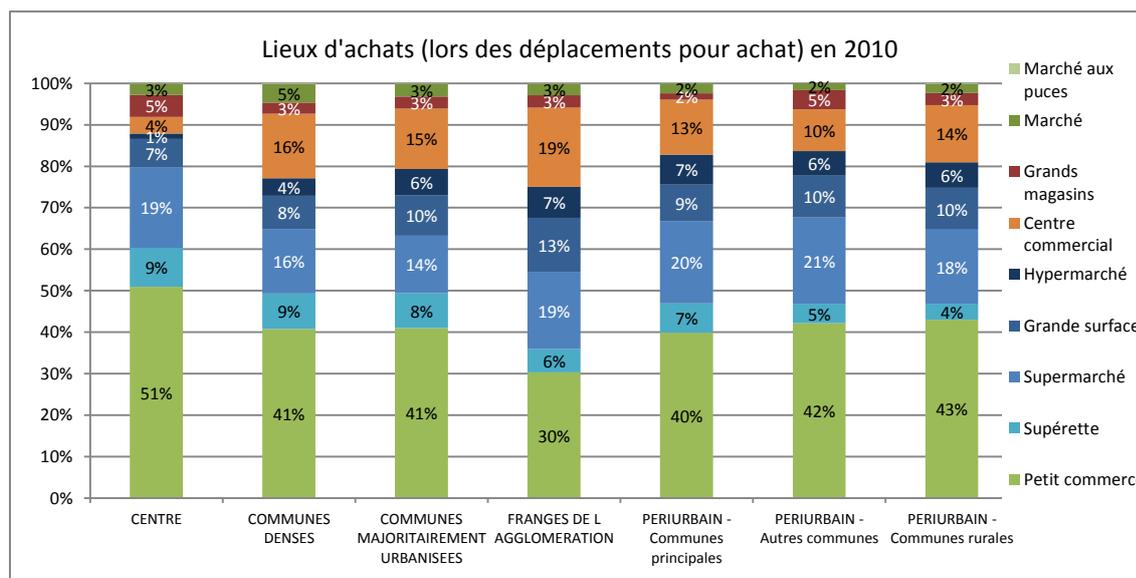


Figure 19. Lieux dans lesquels sont réalisés les déplacements pour achats, selon le territoire de résidence, EGT 2010

## B. Organisation du programme journalier

Depuis la fin des années 70, les programmes journaliers réalisés par les habitants du périurbain se sont progressivement complexifiés (cf. Figure 20 en haut). En 2010, les habitants du périurbain ont des programmes journaliers aussi chargés et aussi denses que les habitants des autres zones situées à l'extérieur du centre (cf. Figure 20 en bas). De la même façon, les activités tendent à être de plus en plus souvent réalisées en chaîne<sup>1</sup>, sans revenir au domicile entre chacune d'elles (cf. Figure 22). Ainsi entre 1976 et 2010, la part d'habitants du périurbain ayant un programme journalier en boucles est passé de 27% à 18% alors que les programmes intermédiaires et optimisés sont passés de 27% à 37%.

Mais malgré cette évolution, les habitants du périurbain n'ont pas en 2010 des programmes journaliers plus optimisés que dans les autres zones. Les habitants de l'agglomération ont, en effet, également rationalisé leurs déplacements. Les temps de parcours longs (cf. étude des temporalités p. 31), souvent dû à la congestion plus forte, les ont incités assez vite à chainer leurs déplacements. Les longues distances, l'apparition de congestion dans les petits bourgs, et la médiatisation du coût du carburant produisent aujourd'hui les mêmes évolutions dans le périurbain.

Néanmoins, on voit apparaître des petits écarts à l'intérieur du périurbain : les retours au domicile sont moins fréquents dans les communes secondaires du périurbain (cf. Figure 21) et les programmes journaliers sont légèrement plus optimisés dans les communes rurales (16% de programmes en boucles contre 19% dans les communes principales du périurbain).

---

<sup>1</sup> On distingue usuellement les programmes en boucles, qui enchainent peu d'activités entre 2 retours au domicile (à l'image des « mamans-taxis » assez médiatisées qui alternent les accompagnements et les retours au domicile) et les programmes en chaîne (plus « optimisés ») qui par définition enchainent les activités et n'ont qu'un seul retour au domicile le soir.

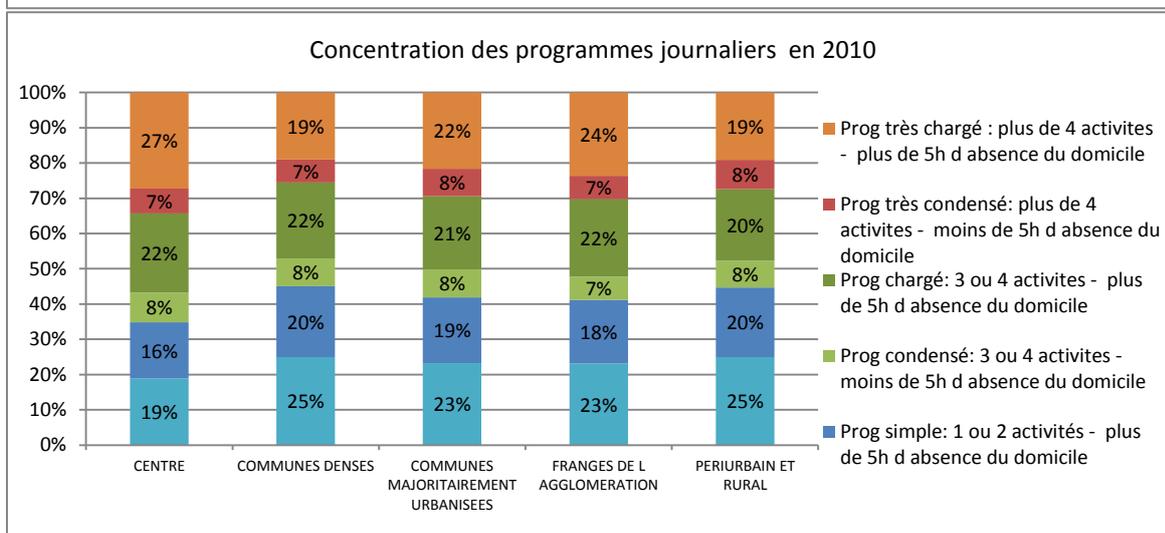
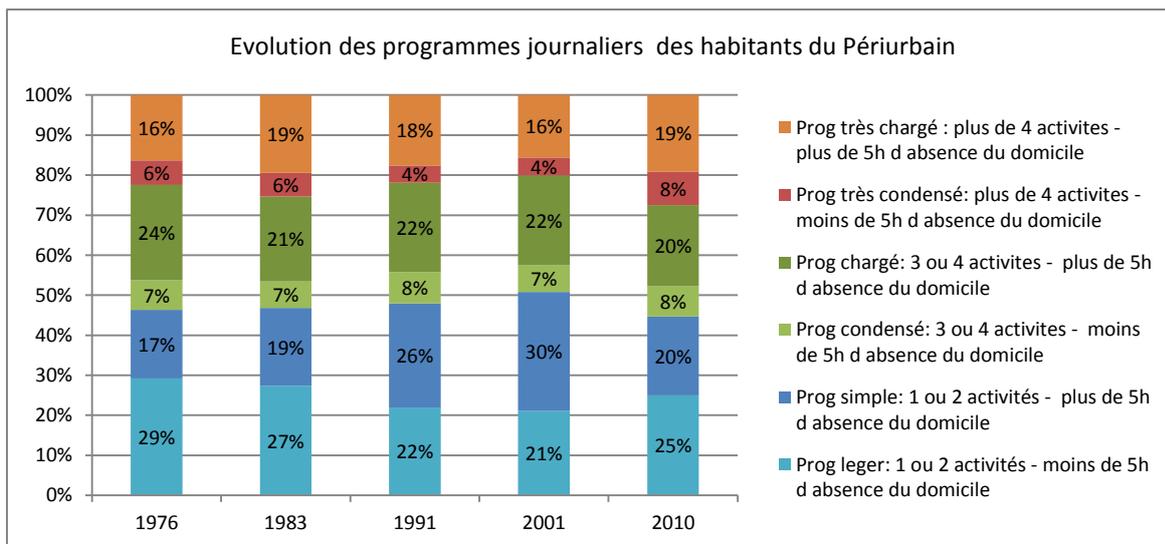


Figure 20. Evolution depuis 1976 de la concentration des programmes journaliers des habitants du périurbain (en haut) et situation en 2010 des programmes journaliers pour chaque zone d'habitation (en bas)

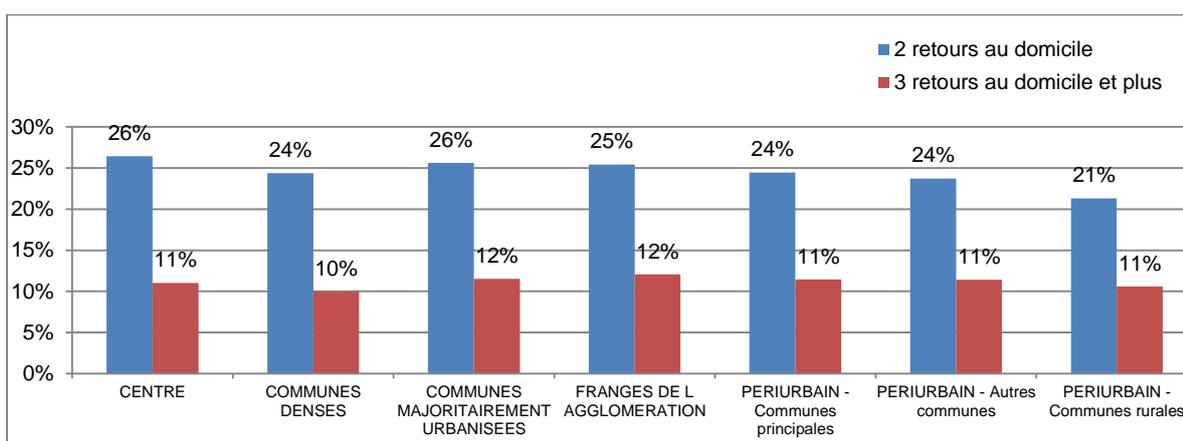


Figure 21. Proportion d'individus réalisant plus de 2 retours au domicile par jour selon la zone morphologique détaillée, EGT 2010

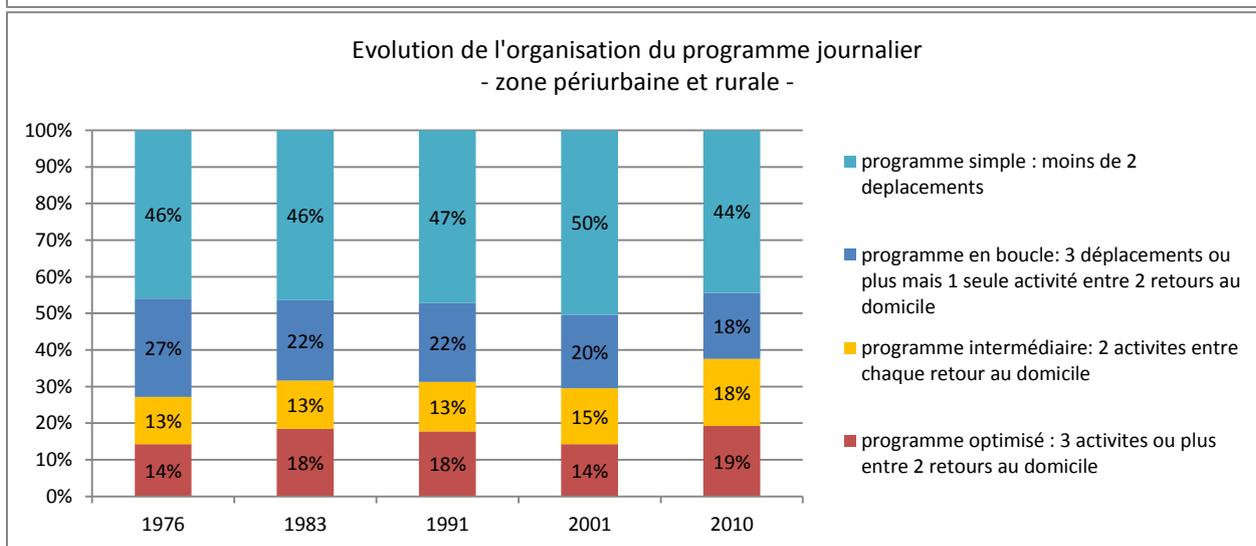
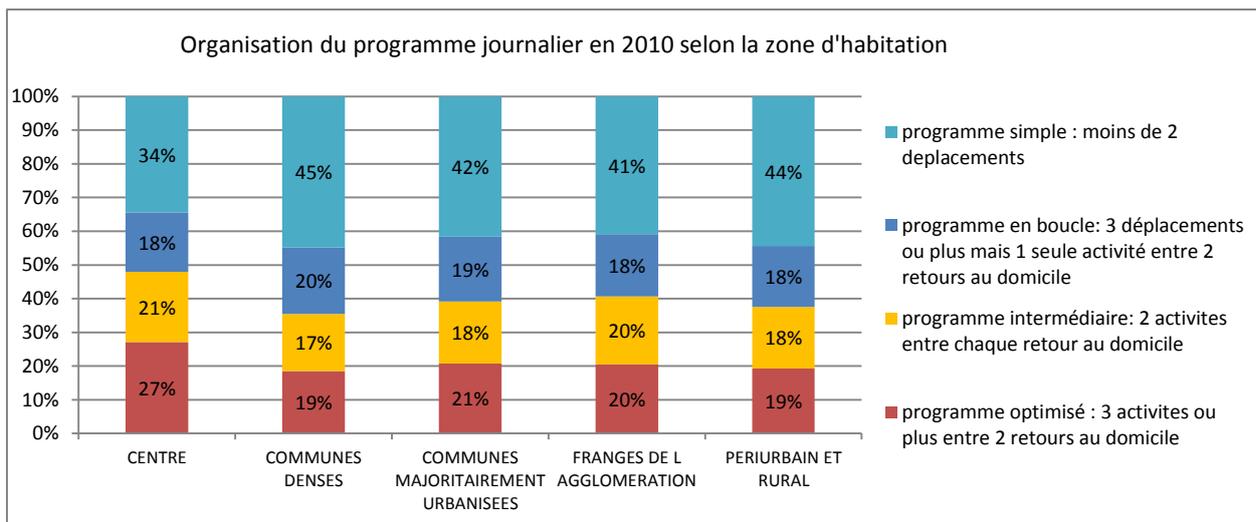


Figure 22 Enchaînement des activités au cours de la journée, selon la zone d'habitation en 2010 (en haut) et évolution de cette organisation depuis les années 80 pour les habitants du périurbain (en bas)

## C. Des distances longues mais en baisse

Les distances parcourues par les habitants du périurbain sont en moyenne presque 2 fois plus longues que celles des autres Franciliens. Le périurbain était, de plus, la seule zone où les distances continuaient encore fortement de croître en 2001 alors qu'elles étaient stabilisées dans toute l'agglomération depuis les années 70.

En 2010, les distances se stabilisent enfin dans le périurbain francilien. La longueur moyenne d'un déplacement est même en baisse.

Le constat diffère selon les zones morphologiques internes au périurbain : les distances sont en baisse dans les communes principales et leurs communes périphériques et se stabilisent dans les communes rurales (cf. Figure 23). Parallèlement, il est intéressant de noter, qu'au sein de l'agglomération, bien que les évolutions soient faibles, les distances tendent à s'allonger dans le centre et à se raccourcir dans les franges.

Néanmoins en 2010, 10% des habitants du périurbain cumulent plus de 80 km sur une journée (cf. Figure 24) alors que ce type de comportement est extrêmement rare dans l'agglomération.

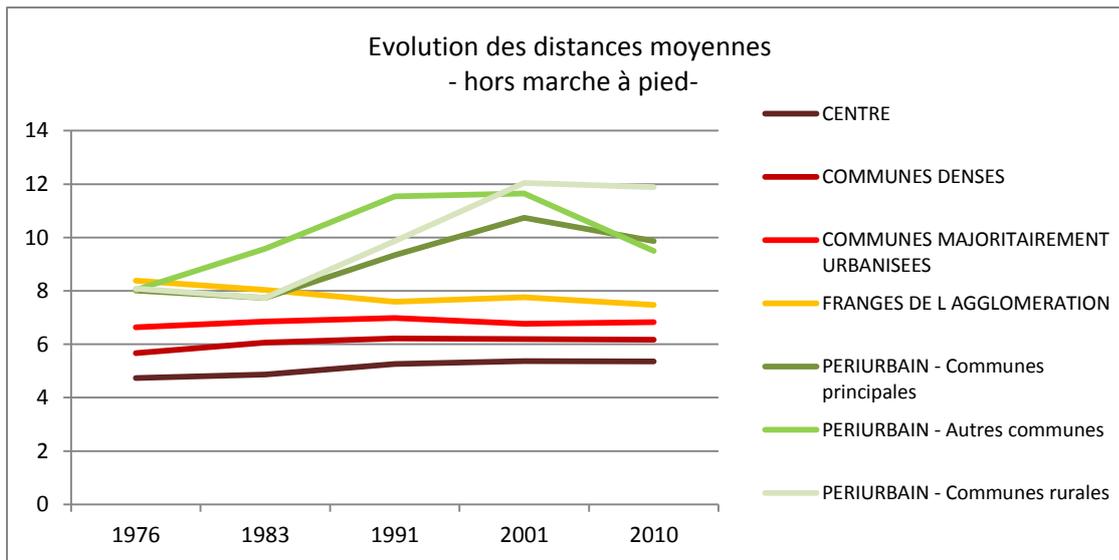


Figure 23. Evolution des distances moyennes d'un déplacement selon la zone d'habitation, EGT 1976-2010

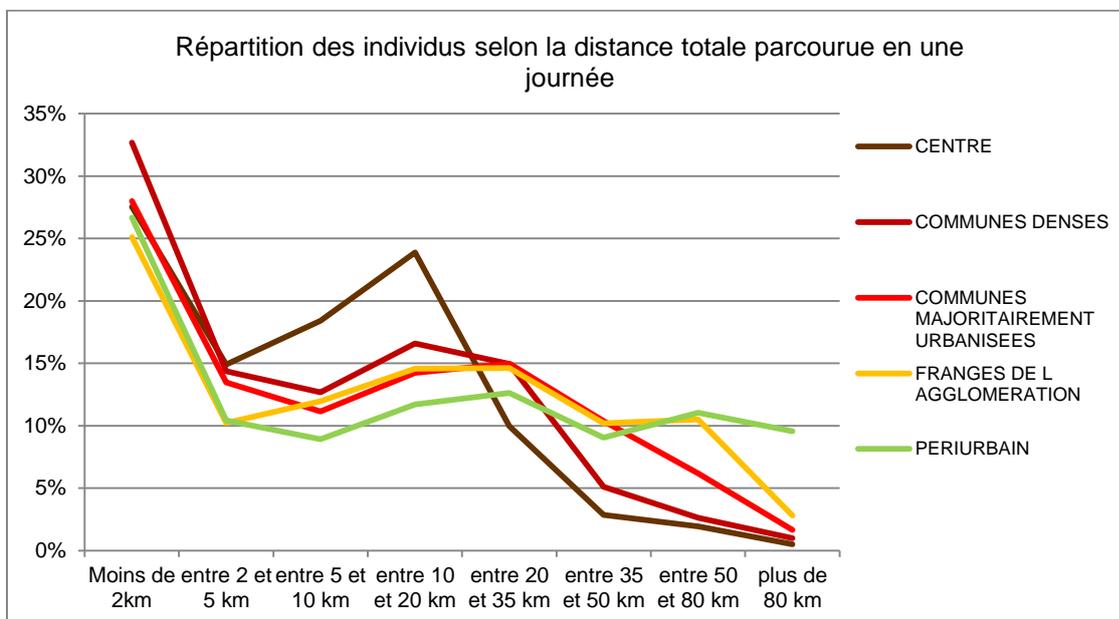


Figure 24. Répartition des individus selon la distance totale parcourue sur une journée (somme des portées des déplacements) et selon leur zone d'habitation, EGT 2010

## D. Un cercle de vie qui se reconcentre

La longueur moyenne d'un déplacement est presque 2 fois plus longue dans le périurbain que sur l'ensemble de la région et les distances sont plus longues quel que soit le motif du déplacement. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre, c'est tout l'espace de vie qui se dilate (cf. Figure 25). Les espaces de vie s'inscrivent quasiment les uns dans les autres, car les distances parcourues pour chacun des motifs principaux de la vie quotidienne s'éloignent progressivement depuis le centre jusque dans le périurbain.

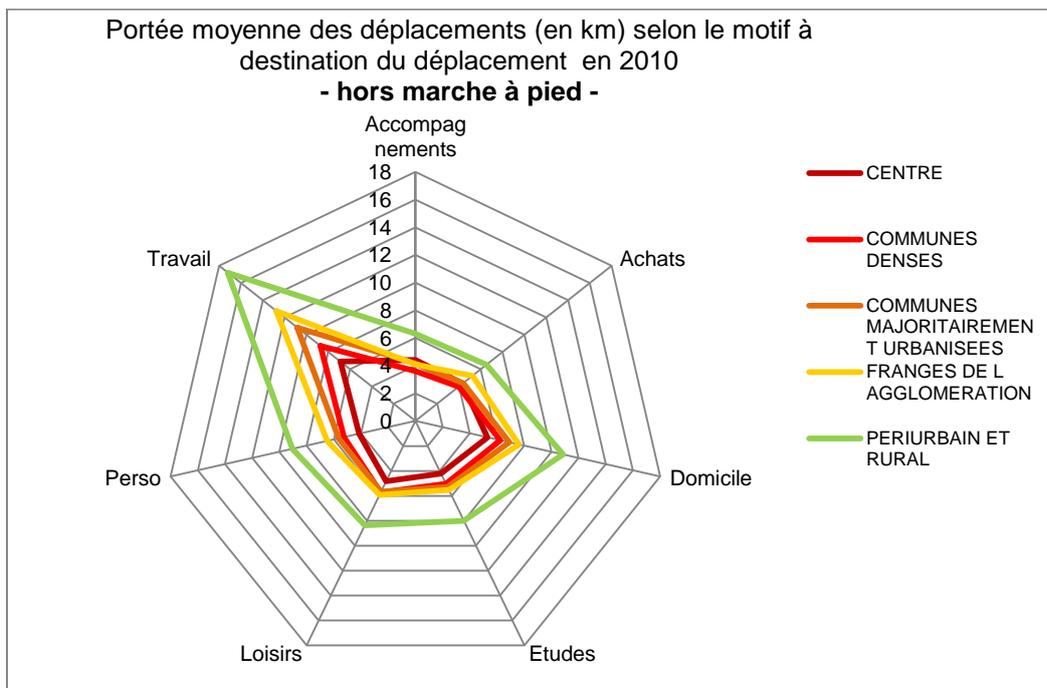
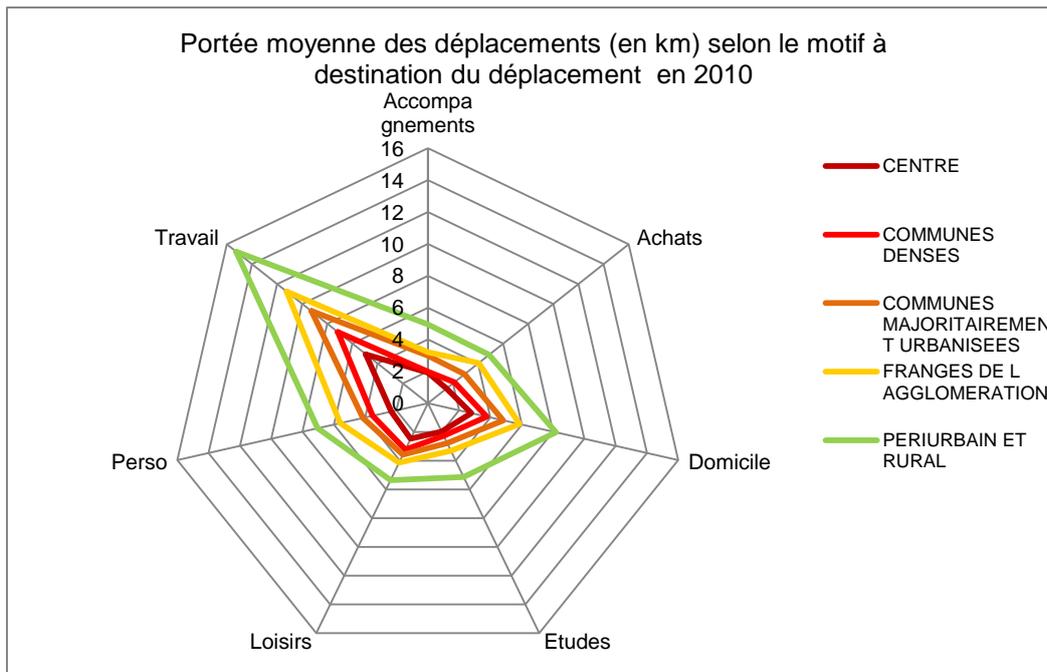


Figure 25. Portée des déplacements en km selon le motif à destination et la zone d'habitation au global (en haut) et hors marche à pied (en bas), EGT 2010

Au sein du périurbain lui-même le lien entre densité et taille des formes urbaines est un peu moins clair (cf. Figure 26). S'il est net que ce sont les habitants des communes rurales qui ont les espaces de vie les plus dilatés, certaines communes de périphérie de pôle ont des distances moyennes moins importantes sur certains motifs (loisirs, études) que les habitants du pôle lui-même.

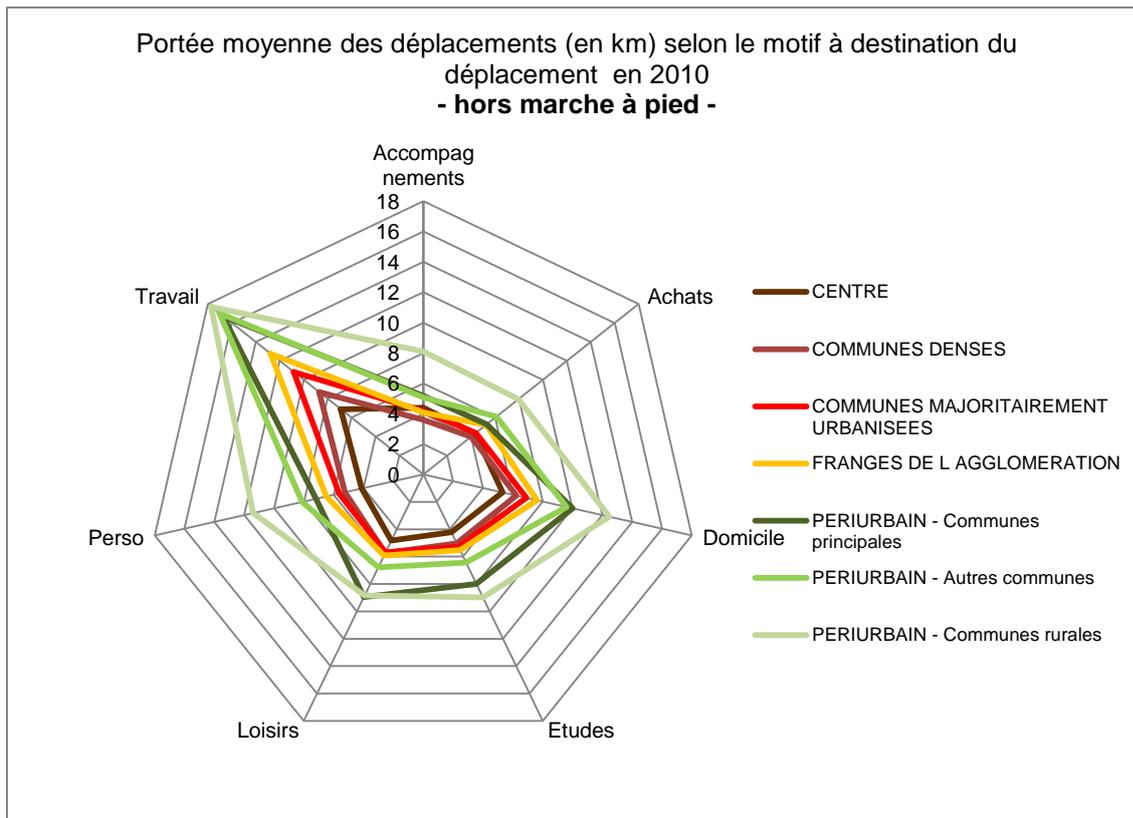


Figure 26. Portée des déplacements en km selon le motif à destination et la zone d'habitation hors marche à pied en distinguant les 3 zones morphologiques du périurbain, EGT 2010

En revanche, si l'on étudie les distances en détaillant les motifs, on perçoit alors des différences de structure entre le périurbain et l'agglomération (cf. Figure 27). Ainsi, pour certains motifs détaillés, les écarts entre les distances parcourues dans le périurbain et dans l'ensemble de l'Île-de-France ne sont pas très élevés comme pour les visites à des amis, l'enseignement primaire, les promenades ou les loisirs. Lors que pour d'autres motifs comme l'enseignement secondaire et technique, l'enseignement supérieur et les spectacles, les distances font plus que doubler.

L'enseignement supérieur est le motif pour lequel les habitants du périurbain doivent parcourir les plus longues distances, près de 22 km en moyenne, allant de 21 km dans les communes principales du périurbain ou leur périphérie à 24 km pour les habitants des communes rurales. Les habitants du centre n'ont à parcourir quant à eux que 4,4 km en moyenne pour leur enseignement supérieur, 7,7 km dans les communes denses, 11,5 km dans les communes majoritairement urbanisées et 14 km dans les franges d'agglomération. Ce fossé pose de nombreuses difficultés chez les jeunes qui doivent nécessairement acquérir un véhicule, le permis ou un logement s'ils souhaitent entreprendre des études (cf. partie **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, p. 56).

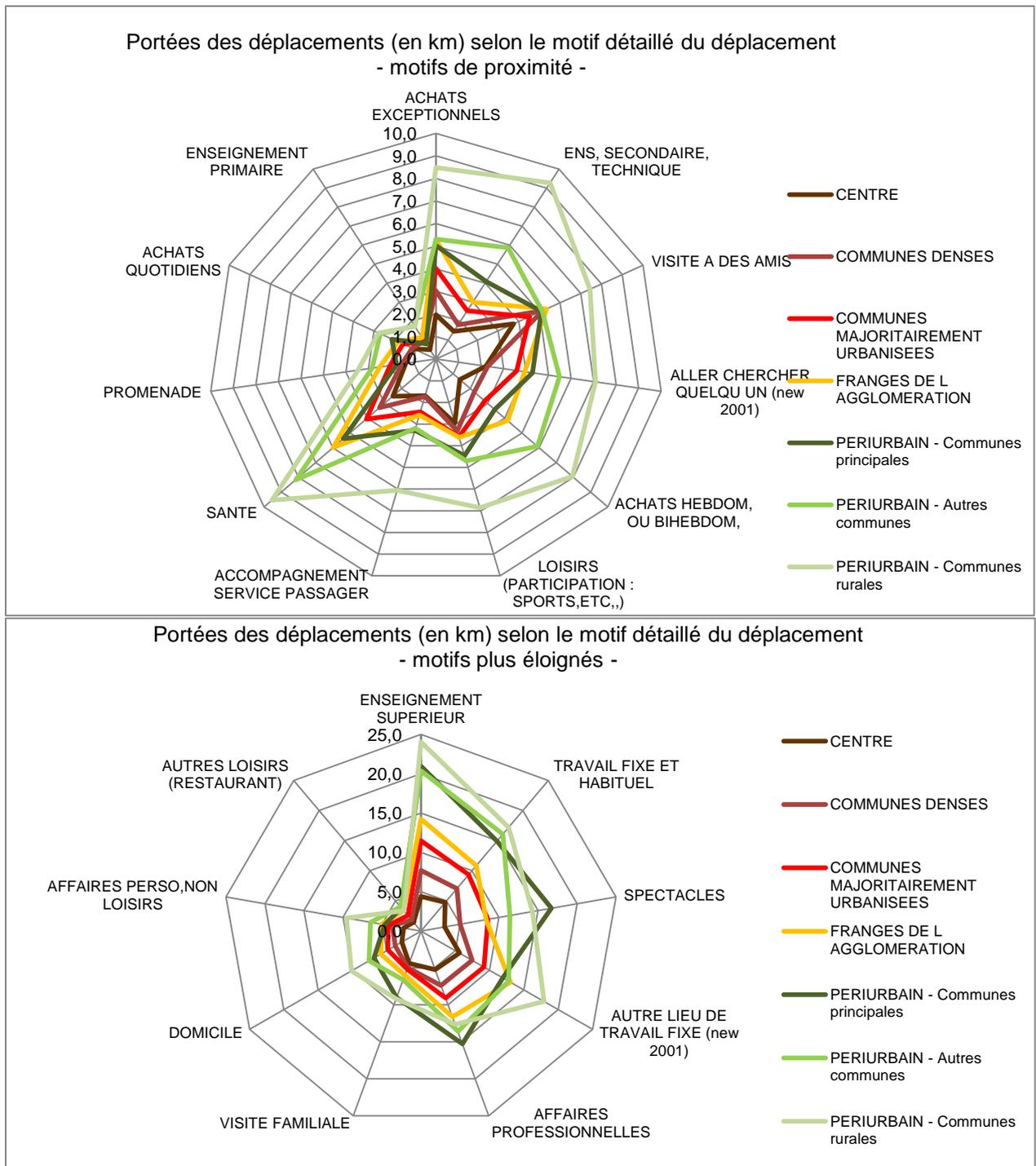


Figure 27. Portée des déplacements en km selon le motif à destination détaillé et la zone d'habitation. Pour des raisons de clarté le graphique a été scindé en deux : les motifs dont les distances sont inférieures à 10km (motifs de proximité) sont représentés en haut et les motifs plus longues distances en bas, EGT 2010

Par ailleurs, s'il l'on étudie l'évolution dans le temps des distances parcourues par les habitants du périurbain, ce cercle de vie n'a fait que s'agrandir jusqu'en 2001, et se reconcentre pour la première fois en 2010 pour tous les motifs autres que le travail (cf. Figure 28). Pour la première fois les formes urbaines vécues semblent se reconcentrer, faisant écho au désir d'ancrage des périurbains et à l'intérêt marqué pour les centres de bourgs de proximité exprimé dans les entretiens qualitatifs.

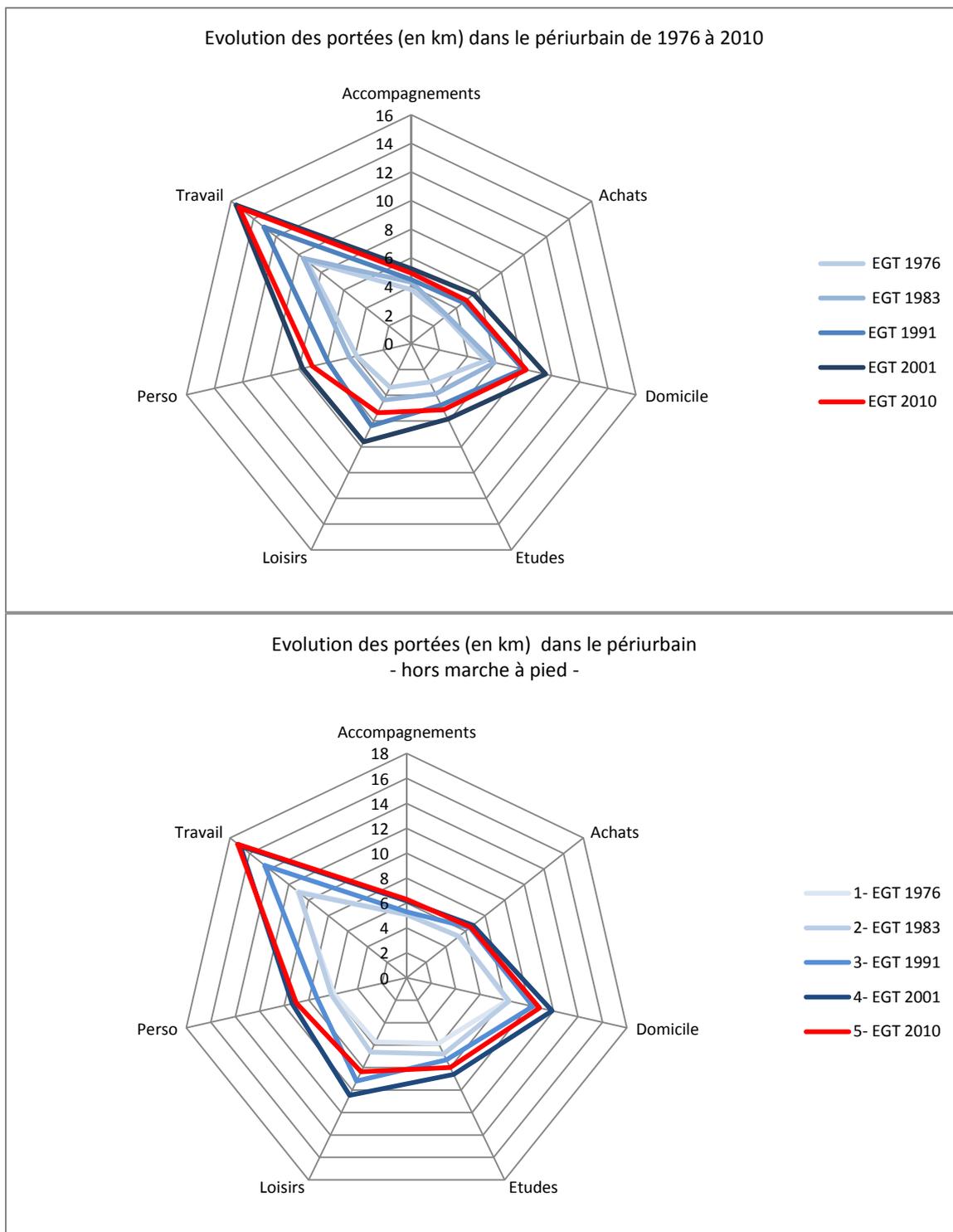


Figure 28 Evolution des portées (en km) des déplacements des habitants du périurbain selon le motif à destination entre 1976 et 2010 au global (en haut) et hors marche à pied (en bas)

Si l'on met de côté la marche à pied (pour laquelle l'enquête 2010 a une rupture de méthodologie), la baisse des portées moyennes en faible, voire minime. Néanmoins, le simple fait que ces distances soient stabilisées est en soi un phénomène nouveau important.

## E. Des vitesses pour la première fois en baisse

Pour la première fois depuis les années 70, la vitesse moyenne d'un déplacement dans le périurbain est en baisse (cf. Figure 29). Alors que les vitesses étaient globalement stabilisées sur toute l'agglomération, elles continuaient de croître en 2001 dans le périurbain, atteignant près de 25 km/h contre 14,5 km/h pour l'ensemble de l'Île-de-France (distance à vol d'oiseau sur la durée totale du déplacement). Elle est en 2010 de 23 km/h dans le périurbain contre 13,4 km/h pour l'ensemble de la région.

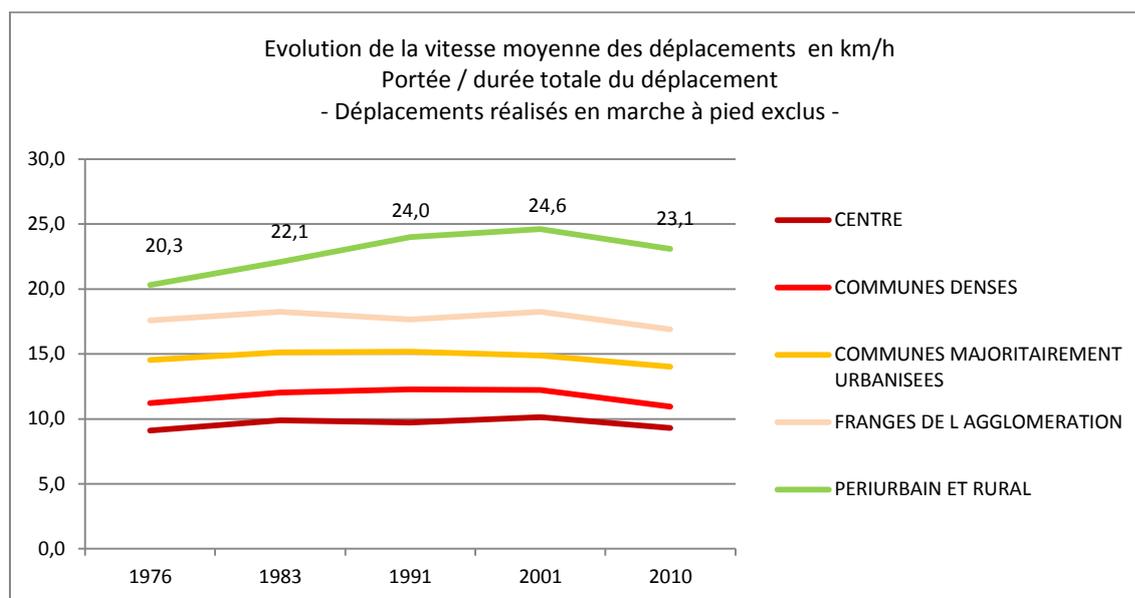


Figure 29. Evolution de la vitesse moyenne des déplacements selon la zone d'habitation des individus. La vitesse est calculée par le rapport de la portée (distance à vol d'oiseau) sur la durée totale du déplacement (incluant la marche à pied pour se rendre jusqu'au mode de transport principal, l'éventuelle recherche de stationnement, etc.).

Si l'on distingue les 3 zones du périurbain, les résultats sont très proches, la vitesse moyenne monte à 25 km/h en moyenne pour les zones rurales alors qu'elle n'est que de 21 km/h dans les communes principales du périurbain, mais la tendance est en baisse partout (calcul réalisé hors déplacements à pied).

Cette évolution est vraisemblablement le résultat de plusieurs phénomènes qui se cumulent : la congestion de plus en plus courante dans de nombreuses villes du périurbain, la réglementation du stationnement (le temps de recherche d'un stationnement est inclus dans la durée du déplacement), le plus grand respect des limitations de vitesse, ainsi que l'aménagement de nombreuses voiries (zone 30, voie de bus, piste cyclable, etc..) limitant la vitesse des véhicules particuliers.

## F. Une temporalité similaire

Malgré une vitesse en moyenne en baisse (cf. partie précédente), les vitesses restent encore aujourd'hui plus élevées en moyenne dans le périurbain. Ainsi, les habitants parviennent à parcourir des distances plus longues en des temps équivalents aux zones plus denses, respectant la conjecture de Zahavi (Zahavi Y, Talvitie A. 1980). Les habitants du périurbain réinvestissent en distance le temps gagné grâce aux vitesses plus élevées et ont ainsi des budgets temps quasiment égaux à ceux de l'agglomération.

Le temps passé en dehors du domicile et le budget temps de transport sont en moyenne les mêmes pour toutes les zones (cf. Tableau 2).

	Zone d'habitation	Temps entre la 1ère absence et le dernier retour (en minutes)	Temps d'absence du domicile cumulé sur la journée (en minutes)	Budget temps de transport (en minutes)	Somme des portées des déplacements de la journée (en km)	Portée maximale de la journée (en km)
EGT 1976	CENTRE	548,1	475,8	88,9	10,7	4,3
	COMMUNES DENSES	546,2	486,1	84,7	13,2	5,5
	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	562,8	494,7	87,1	17,9	7,4
	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	562,3	495,8	91,5	23,3	10,1
	PERIURBAIN ET RURAL	526,9	452,4	76,4	21,1	9,2
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-4%</i>	<i>-5%</i>	<i>-14%</i>	<i>97%</i>	<i>115%</i>
EGT 1983	CENTRE	554,4	481,9	87,0	11,3	4,6
	COMMUNES DENSES	552,0	487,6	87,6	14,9	6,2
	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	548,3	484,8	85,5	18,5	7,8
	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	549,7	493,8	83,5	22,3	9,6
	PERIURBAIN ET RURAL	524,9	458,0	76,8	23,5	9,9
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-5%</i>	<i>-5%</i>	<i>-12%</i>	<i>107%</i>	<i>117%</i>
EGT 1991	CENTRE	560,4	501,1	91,0	12,0	5,1
	COMMUNES DENSES	540,7	492,6	87,4	15,1	6,4
	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	543,7	490,0	88,0	19,6	8,3
	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	550,2	494,6	82,2	21,8	9,3
	PERIURBAIN ET RURAL	531,7	473,7	81,0	28,8	12,7
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-5%</i>	<i>-5%</i>	<i>-11%</i>	<i>139%</i>	<i>151%</i>
EGT 2001	CENTRE	563,8	501,0	84,9	11,6	5,0
	COMMUNES DENSES	543,7	485,2	85,5	14,7	6,3
	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	544,8	482,1	85,7	18,5	7,8
	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	566,2	501,0	85,4	23,2	10,0
	PERIURBAIN ET RURAL	546,0	487,0	86,0	32,5	14,4
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-3%</i>	<i>-3%</i>	<i>1%</i>	<i>179%</i>	<i>186%</i>
EGT 2010	CENTRE	575,4	491,0	99,0	12,1	5,2
	COMMUNES DENSES	545,8	468,4	99,3	14,9	6,4
	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	556,8	474,6	100,5	20,1	8,6
	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	579,2	492,1	98,6	24,5	10,4
	PERIURBAIN ET RURAL	551,0	463,1	96,7	32,6	14,1
	<i>écart entre le périurbain et le centre</i>	<i>-4%</i>	<i>-6%</i>	<i>-2%</i>	<i>169%</i>	<i>172%</i>
EGT 2010	PERIURBAIN - Communes principales	554,0	458,6	95,3	28,0	12,6
	PERIURBAIN - Autres communes	544,1	460,0	92,9	30,6	12,9
	PERIURBAIN - Communes rurales	552,0	470,1	100,6	39,1	16,6
	<i>écart entre les communes rurales et les communes principales du périurbain</i>	<i>0%</i>	<i>2%</i>	<i>6%</i>	<i>39%</i>	<i>32%</i>

Tableau 2. Moyennes de quelques indicateurs spatio-temporels des programmes journaliers

De la même façon que les moyennes sont proches, les répartitions entières se ressemblent, à l'exception du centre (cf. Figure 30, en haut). Le centre concentre plus d'individus avec des temps moyens situés entre 1h et 3h par jour. Le périurbain est la zone ayant le plus d'habitants ayant des temps de trajets très courts (moins d'une heure sur la journée), mais est également parmi les zones ayant le plus d'habitants passant plus de 3h à se déplacer. La part d'extrêmes (moins de 30 minutes, plus de 180 minutes) tend d'ailleurs à augmenter dans le temps (cf. Figure 30 en bas)

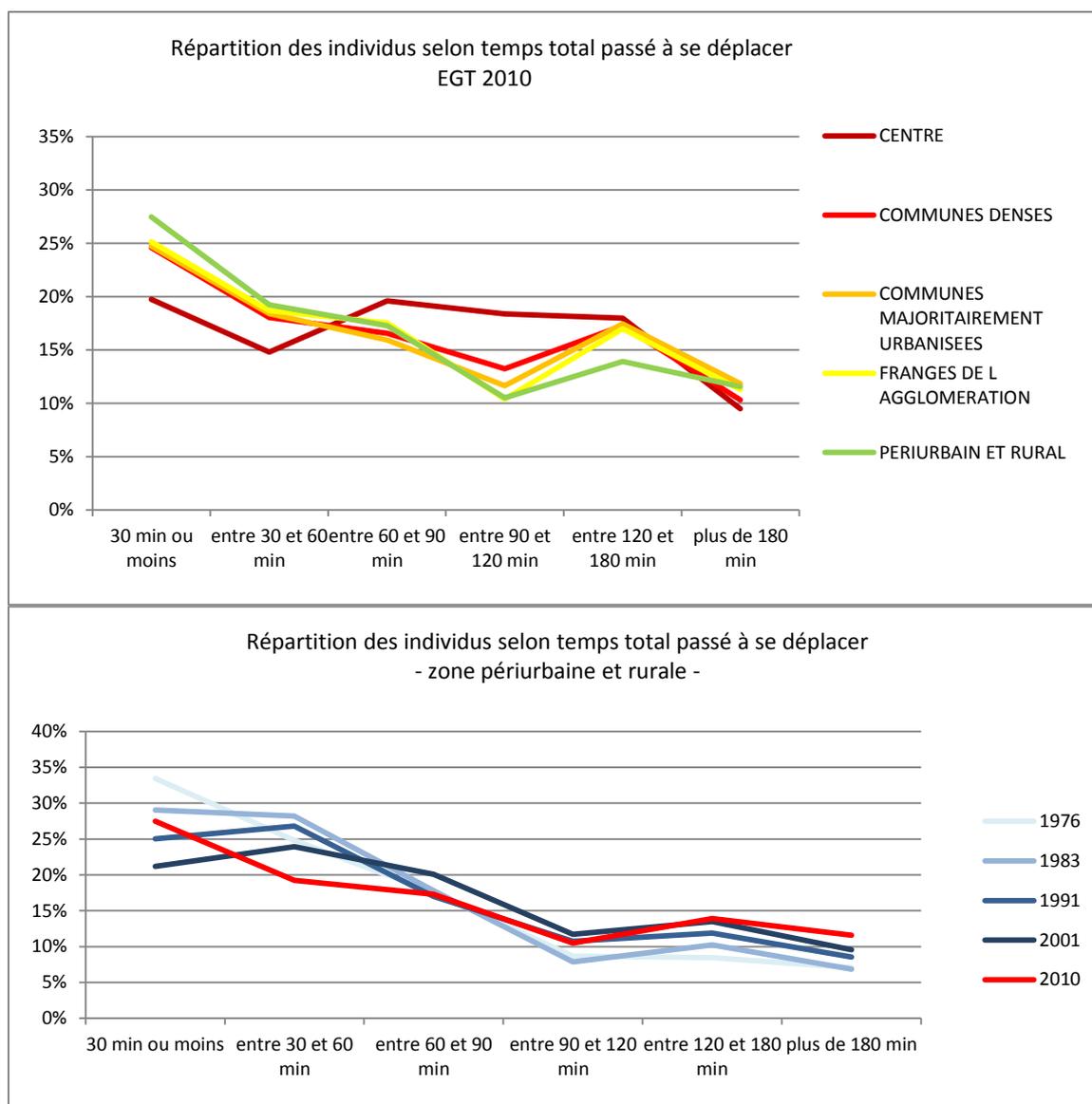


Figure 30 Répartition des individus selon le temps total passé à se déplacer sur une journée de semaine, selon leur zone d'habitation (en haut) et son évolution dans temps pour les habitants du périurbain (en bas)

## G. Un usage massif de l'automobile mais en voie de stabilisation

Les habitants du périurbains parviennent à réaliser des programmes d'activités similaires autres zones extérieures au centre en des temps de déplacements similaires grâce à un usage massif de l'automobile. Comme cela a été largement décrit dans la littérature, c'est évidemment la voiture qui a permis l'explosion périurbaine (Orfeuil 2000, le « pack périurbain » Cailly 2008).

Alors qu'elle est stabilisée en moyenne sur l'ensemble de l'Île-de-France, la mobilité automobile (le nombre de déplacements par jour et par personne réalisés en véhicules particuliers) augmente encore dans le périurbain (cf. Figure 31). La mobilité automobile, baisse depuis les années 90 dans le centre de l'agglomération, baisse depuis les années 2000 dans les communes denses et se stabilise entre 2000 et 2010 dans les communes majoritairement urbanisées. En revanche elle augmente encore en 2010 dans les franges d'agglomération et le périurbain qui se retrouvent en 2010 avec une mobilité automobile égale, alors que les distances à parcourir restent largement supérieures dans le périurbain (cf. p. 30). A l'inverse la mobilité en transports collectifs augmente partout sauf dans le périurbain.

En ce qui concerne enfin la mobilité piétonne, les évolutions sont difficiles à étudier entre 2001 et 2010 en raison d'un changement méthodologique (cf. La mobilité en Île-de-France, EGT 2010, fiche n°1, septembre 2012, STIF, DRIEA, IAU, OMNIL). Néanmoins, on constate en 2010 que la mobilité piétonne dans le périurbain rattrape celle des franges de l'agglomération alors qu'elle se situait nettement en dessous en 2001.

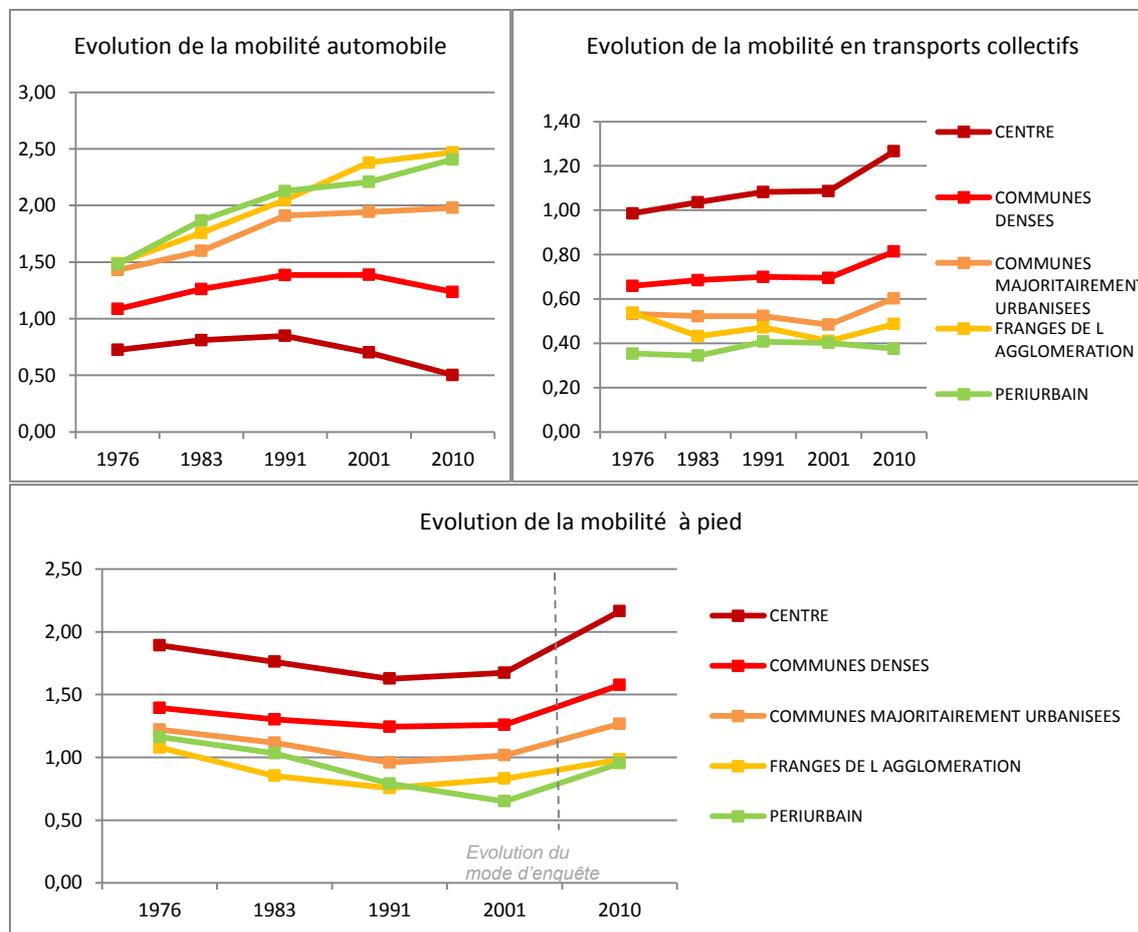


Figure 31 Evolution de la mobilité, c'est-à-dire le nombre de déplacements par jour et par personne, entre 1976 et 2010 selon le territoire d'habitation en automobile (en haut à gauche), en transports collectifs (en haut à droite) et à pied (en bas)

Encore une fois les situations sont assez différenciées à l'intérieur du périurbain. Les déplacements des communes principales ont des modes de transports très proches des communes majoritairement urbanisées (cf. Figure 32 en haut), alors que les communes limitrophes des communes principales et les communes rurales ont une part modale de la voiture nettement plus importante. Le poids des transports collectifs est relativement homogène, c'est la marche à pied qui passe d'un poids de 32% des déplacements dans les communes principales à seulement 21% et 19% dans le reste du périurbain.

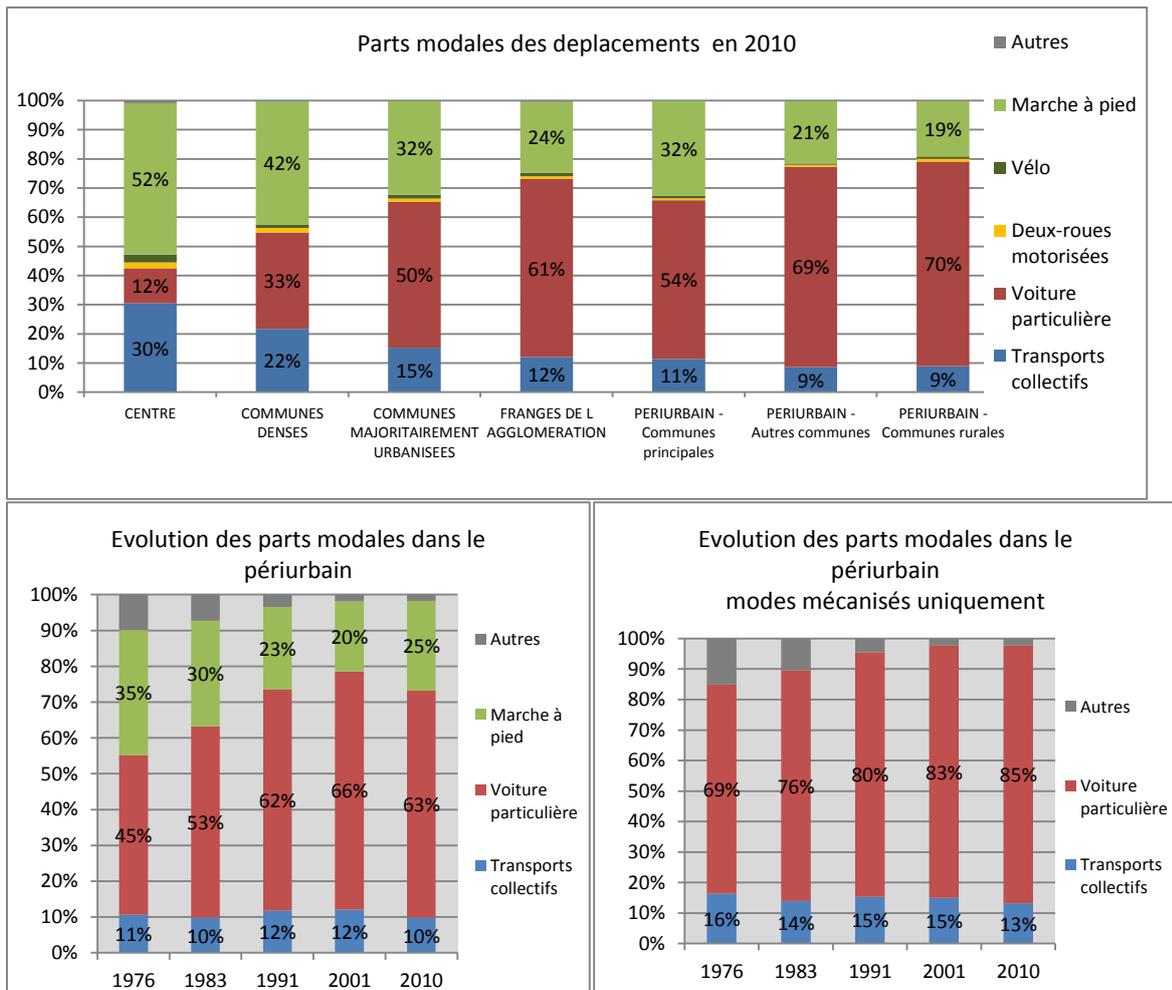


Figure 32. Parts modales des déplacements selon les territoires de résidence en 2010 (en haut) et évolution de ces parts modales dans le périurbain entre 1976 et 2010, au global (en bas à gauche) et hors marche à pied (en bas à droite). Un changement de la méthodologie d'enquête rend les déplacements à pied difficilement comparable après 2001 (cf. Fiche n°1 EGT 2010, STIF, DRIEA, IAU, OMNIL)

Mais des changements commencent à apparaître. Du point de vue des déplacements domicile-travail, en particulier, la part modale de la voiture est dorénavant en baisse jusque dans le périurbain (cf. Figure 33). Le poids de la voiture représentait en effet 76% des déplacements à destination du travail en 2001 alors qu'elle n'en représente plus que 73% en 2010, principalement au profit de la marche à pied. En ce qui concerne les seuls modes mécanisés, le poids de la voiture reste stable.

La marche, et les modes doux en général, sont de plus en plus médiatisés et valorisés comme des modes de transport à part entière (La marche en avant, Diagonal juin 2013, le vélo un atout du périurbain, ville et vélo n° 59, juin 2013). Même s'il existe encore de nombreuses communes périurbaines qui, bien que très proches en terme de distances, sont impossibles à relier en mode doux en raison de l'impraticabilité de la route qui les relie, les bourgs périurbains travaillent de plus en plus souvent leur aménagement pour réduire les fractures urbaines et rendre la marche agréable.

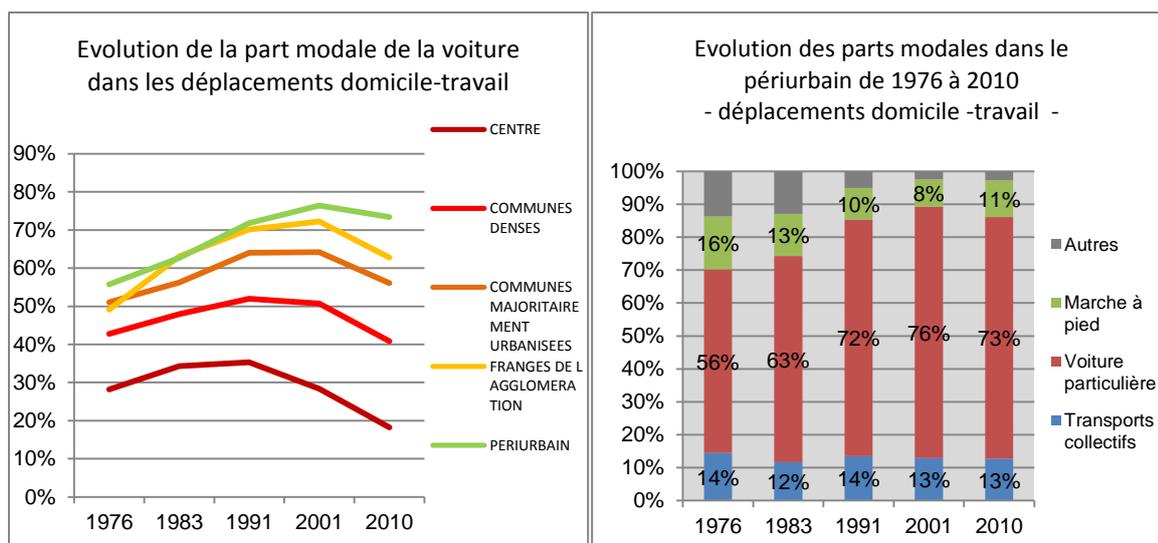


Figure 33. Evolution de la part modale de la voiture pour les déplacements à destination du travail (à gauche) entre 1976 et 2010, et évolution dans le périurbain des parts modales des déplacements à destination du travail (à droite)

## H. Une mobilité longtemps atypique le week-end mais qui s'homogénéise

Les comportements en termes de mobilité de fin de semaine ont fortement évolué entre 2001 et 2010. Lors de la première phase de l'étude, dont le rapport est paru en février 2012, une des conclusions principales était la mise en avant d'un écart entre le périurbain et le reste de l'agglomération quant à la mobilité de fin de semaine. Ce constat s'est quasiment effacé en 2010 (cf. Bouleau M., Activités quotidiennes et mobilité en Île-de-France, du centre au périurbain, IAU-IdF, février 2012).

Les habitants du périurbains sont un peu plus nombreux à ne pas se déplacer en semaine et le samedi, mais sont autant le dimanche que les autres territoires extérieurs au centre (cf. Figure 34). Pour les personnes mobiles, le nombre de déplacement est le même dans toutes les zones (cf. Figure 35). Alors qu'en 2001, il existait encore un net écart avec beaucoup plus d'habitants du périurbain restant chez eux le dimanche, la mobilité de fin de semaine est aujourd'hui proche d'être la même dans toutes les zones extérieures au centre, à l'image de la mobilité de semaine.

Les programmes journaliers sont, comme dans toute l'Île-de-France beaucoup plus légers le week-end (cf. Figure 36) et tendent à être légèrement plus concentrés dans le temps que pour la moyenne francilienne.

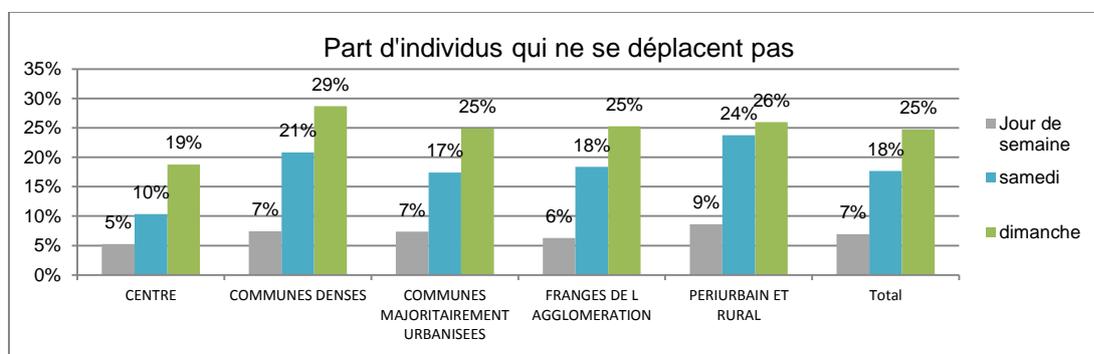


Figure 34. Part d'individus n'ayant réalisé aucun déplacement la veille du jour de l'enquête, selon le type de jour et le territoire de résidence, EGT 2010

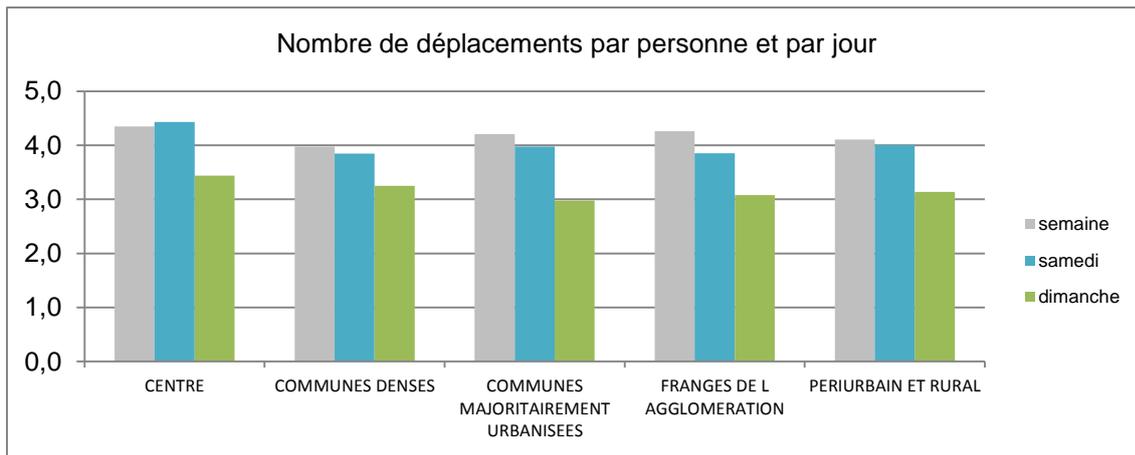


Figure 35. Nombre de déplacements par jour et par personne selon le type de jour et le territoire de résidence, sur la base des personnes mobiles, EGT 2010

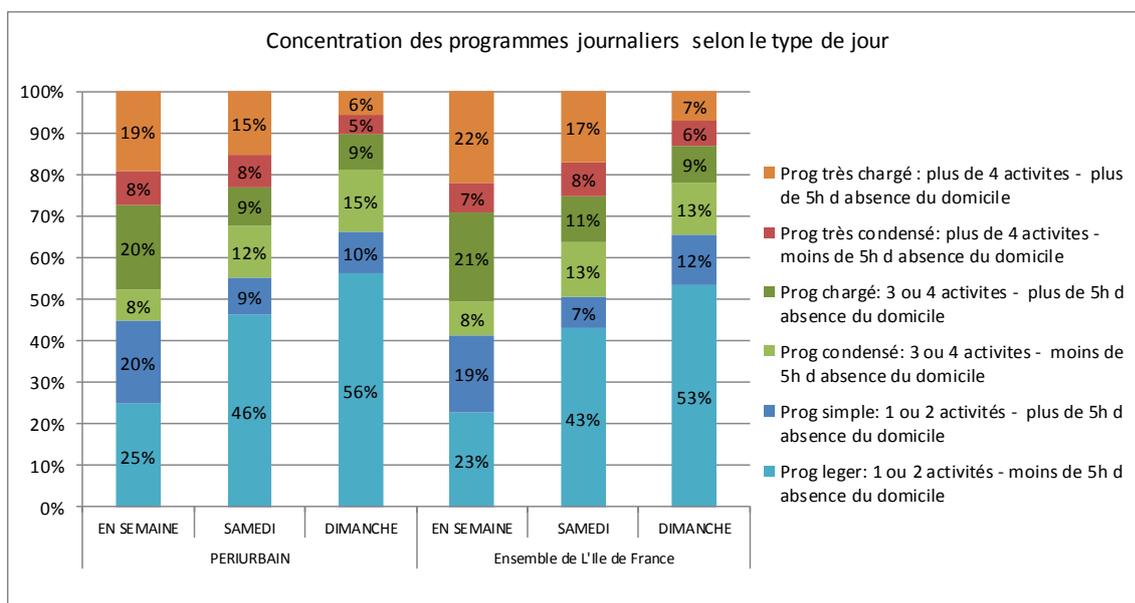


Figure 36. Etude de la concentration temporelle des programmes journaliers selon le type de jour, dans le périurbain et sur l'ensemble de la région, EGT 2010

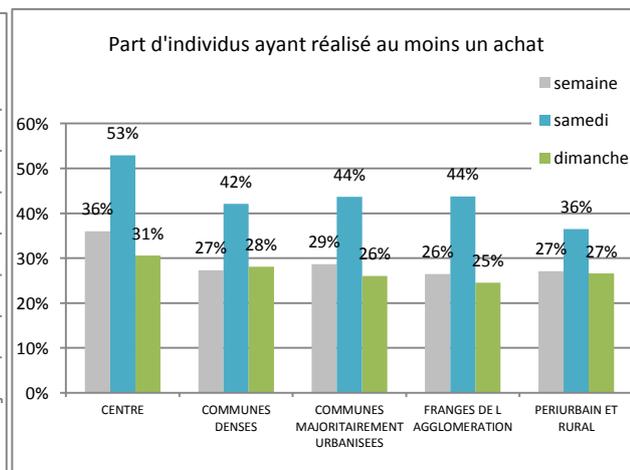
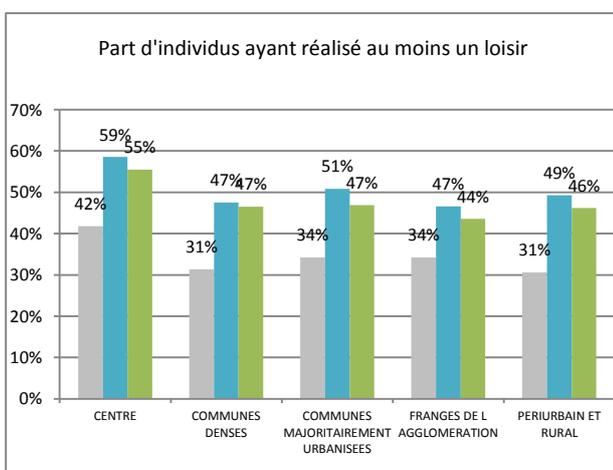




Figure 37. Caractéristiques des programmes journaliers des franciliens selon le type de jour et le territoire de résidence, EGT 2010

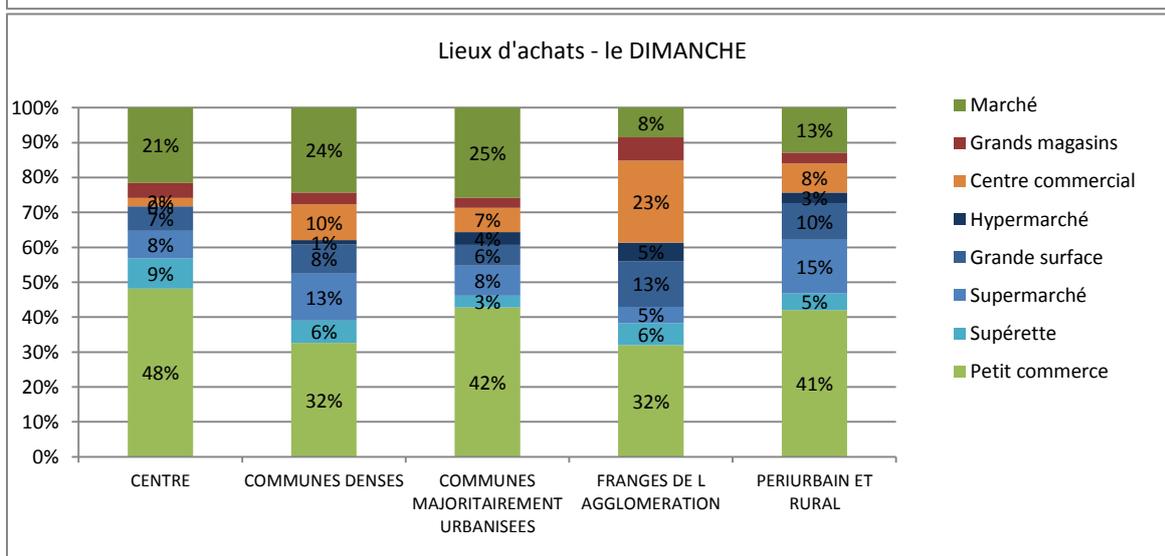
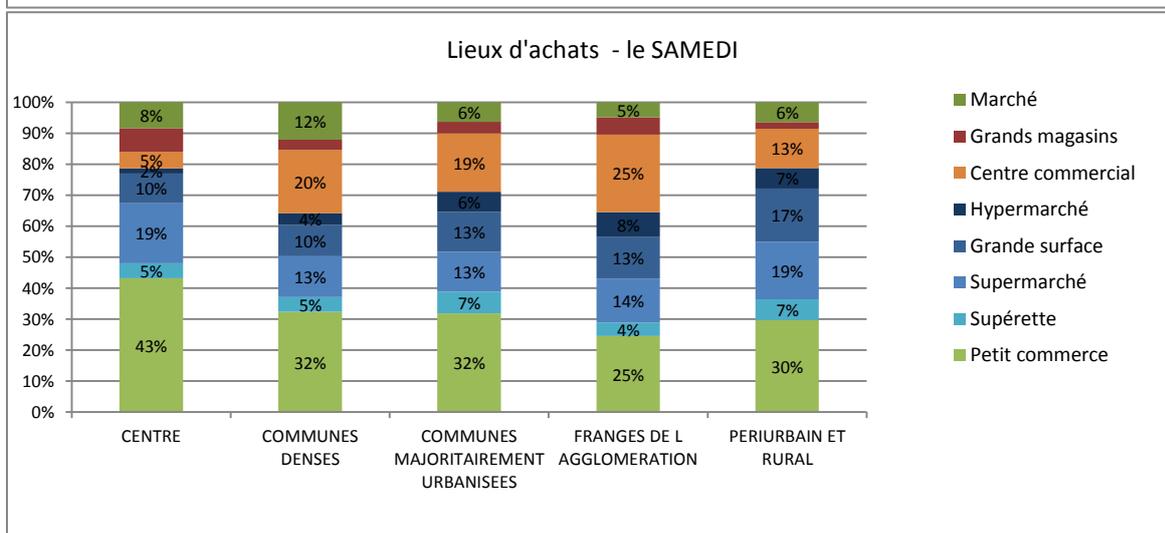
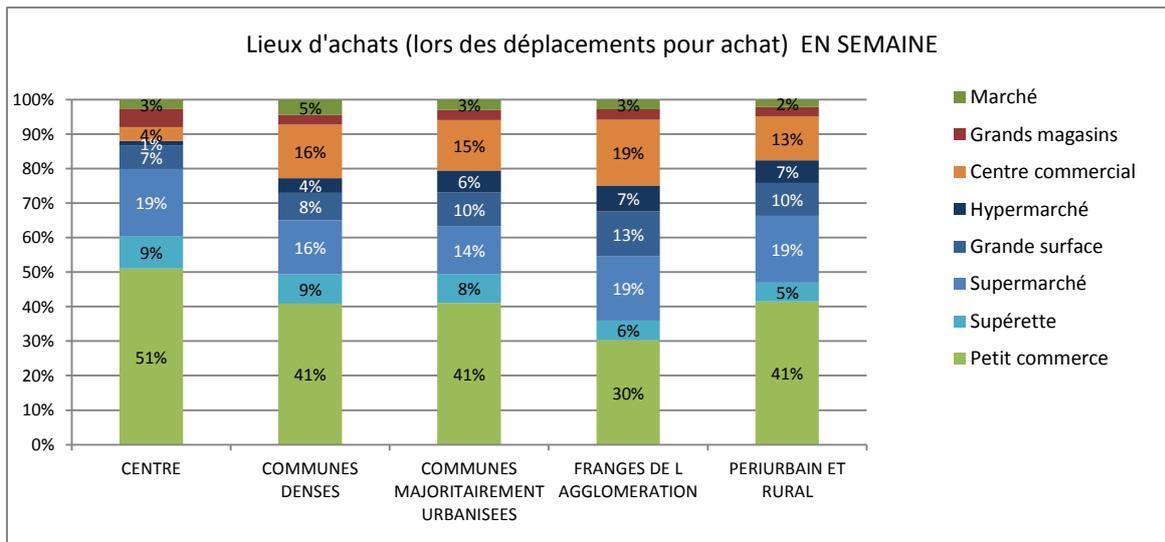


Figure 38 Lieux d'achats (sur la base des déplacements pour achats), les jours de semaine (en haut), le samedi (au milieu) et le dimanche (en bas)

Les activités pratiquées sont les mêmes le samedi et le dimanche depuis les communes denses jusque dans le périurbain (cf. Figure 37). Les habitants du périurbain réalisent un peu moins d'achats au global le samedi. Mais en différenciant les types d'achats il est intéressant de constater qu'ils réalisent autant d'achats quotidiens le samedi, et même nettement plus le dimanche que dans les autres zones, mais moins d'achats hebdomadaires et exceptionnels le samedi. L'offre commerciale dans le périurbain comprend moins de grandes surfaces que dans les franges d'agglomération mais plus de petits commerces et de marchés (cf. p. 27). Les lieux d'achats sont à l'image de cette offre. Les achats dans les petits commerces sont plus importants, quel que soit le jour dans le périurbain que dans les franges d'agglomération (cf. Figure 38). Dans les franges de l'agglomération, il est frappant de voir le poids des centres commerciaux en particulier le week-end, alors que leur poids est nettement inférieur dans le périurbain.

En ce qui concerne les portées, les durées et les vitesses, les différences sont très réduites entre un jour de semaine, un samedi et un dimanche (cf. Figure 39 et Tableau 3).

Les vitesses ont tendance à être légèrement plus élevées dans le périurbain le week-end, en particulier pour les déplacements en voiture, alors que les déplacements à pied sont plus lents, sûrement parce que les programmes moins chargés permettent de ne pas se presser.

Enfin, en ce qui concerne les modes de transports, comme dans toutes les zones le poids de la voiture est plus fort le week-end qu'en semaine, au détriment de la marche et des transports collectifs. Les répartitions modales sont les mêmes le dimanche dans les franges d'agglomération et le périurbain, alors que le poids de la voiture reste plus important dans le périurbain le samedi.

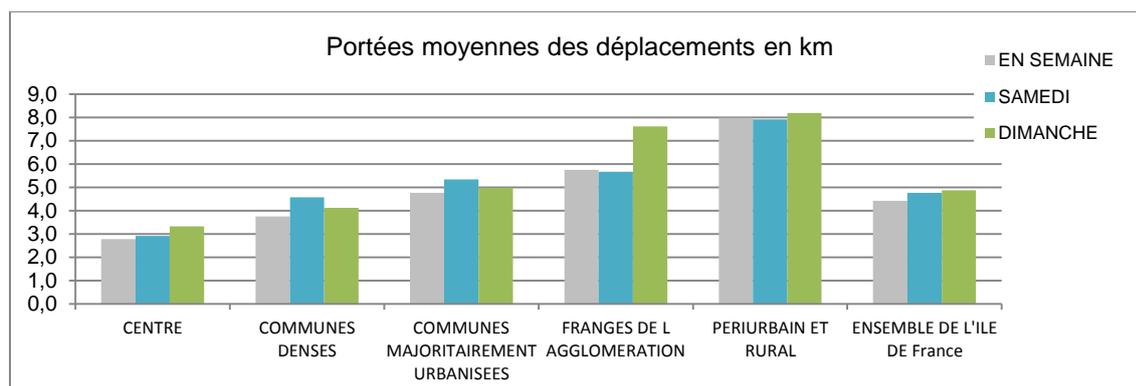


Figure 39. Portées moyennes des déplacements en km selon le type de jour et le territoire de résidence, EGT 2010

Déplacements en transports collectifs	EN SEMAINE			SAMEDI			DIMANCHE		
	PORTEE (en km)	DUREE (en min)	VITESSE (er km/h)	PORTEE (en km)	DUREE (en min)	VITESSE (er km/h)	PORTEE (en km)	DUREE (en min)	VITESSE (er km/h)
CENTRE	5,4	38,9	8,3	5,3	39,9	8,0	4,8	38,8	7,4
COMMUNES DENSES	7,9	49,0	9,6	7,5	48,3	9,4	8,0	55,7	8,6
COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	12,2	58,1	12,6	11,0	53,7	12,3	10,9	62,1	10,6
FRANGES DE L'AGGLOMERATION PERIURBAIN ET RURAL	16,1	61,6	15,7	11,0	47,9	13,7	18,1	82,1	13,2
	22,4	65,5	20,5	22,2	74,6	17,8	28,2	80,4	21,1

Déplacements en voiture	EN SEMAINE			SAMEDI			DIMANCHE		
	PORTEE (en km)	DUREE (en min)	VITESSE (er km/h)	PORTEE (en km)	DUREE (en min)	VITESSE (er km/h)	PORTEE (en km)	DUREE (en min)	VITESSE (er km/h)
CENTRE	6,4	29,9	12,8	7,5	29,0	15,5	8,4	31,4	16,0
COMMUNES DENSES	5,3	24,9	12,7	6,7	23,7	17,0	6,0	21,7	16,5
COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	5,3	20,9	15,2	6,2	21,1	17,7	6,7	22,9	17,5
FRANGES DE L'AGGLOMERATION PERIURBAIN ET RURAL	5,8	19,8	17,6	6,8	19,8	20,7	9,4	23,7	23,8
	8,7	21,5	24,4	9,3	21,4	26,0	9,3	21,1	26,4

Déplacements à pied	EN SEMAINE			SAMEDI			DIMANCHE		
	PORTEE (en m)	DUREE (en min)	VITESSE (er km/h)	PORTEE (en m)	DUREE (en min)	VITESSE (er km/h)	PORTEE (en m)	DUREE (en min)	VITESSE (er km/h)
CENTRE	430	11,9	2,1	500	14,3	2,1	530	15,0	2,1
COMMUNES DENSES	440	12,9	2,1	490	14,8	2,0	550	16,9	2,0
COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	430	12,5	2,1	470	14,4	2,0	550	17,6	1,9
FRANGES DE L'AGGLOMERATION PERIURBAIN ET RURAL	440	12,7	2,1	460	15,4	1,8	710	23,6	1,8
	430	12,6	2,1	550	16,9	1,9	570	19,9	1,7

Tableau 3. Portées moyennes en km, durées moyennes en minutes, et vitesses moyennes en km/h des déplacements selon le territoire de résidence et le type de jour, pour les déplacements en transports collectifs (en haut), en voiture (au milieu) et à pied (en bas) EGT 2010

## Partie 3. La mobilité à travers les âges

Alors que la mobilité de l'ensemble des habitants a été largement détaillée quantitativement dans la partie précédente, cette troisième partie aborde les spécificités de chaque classe d'âge en s'appuyant sur les résultats d'une enquête qualitative réalisée en Seine et Marne. La méthodologie précise de l'enquête est détaillée en page 52 **Erreur ! Signet non défini.** Ces éléments sont introduits de quelques résultats de cadrage issus de l'EGT 2010.

### A. Cadrage quantitatif

Comme cela a déjà été indiqué dans la première partie, la structure démographique par âge est à peu de choses près la même dans toutes les zones du découpage morphologique de l'Île-de-France. Il y a la même proportion de jeunes et de seniors dans le périurbain que dans les autres territoires de résidence (cf. Figure 40).

La mobilité (nombre de déplacements par jour et par personne) des jeunes (moins de 25 ans) et des 26-65 ans est globalement la même depuis les communes denses jusque dans le périurbain. En revanche les seniors sont moins mobiles dans le périurbain (cf. Figure 41). Au sein du périurbain, la mobilité des seniors est encore plus faible dans les communes rurales où l'on atteint 23% de non-mobiles un jour donné. Cette sédentarisation est d'autant plus forte que l'âge augmente (cf. Tableau 4).

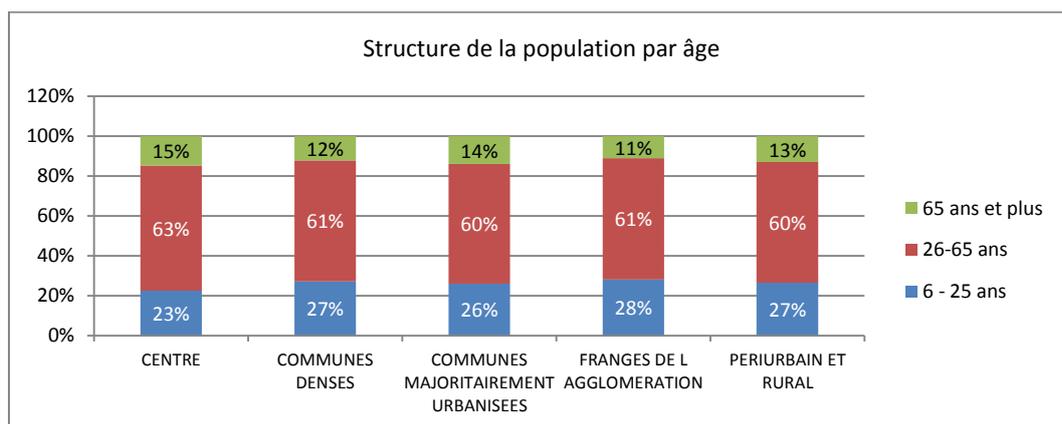


Figure 40 Structure de la population par âge selon son territoire de résidence, EGT 2010

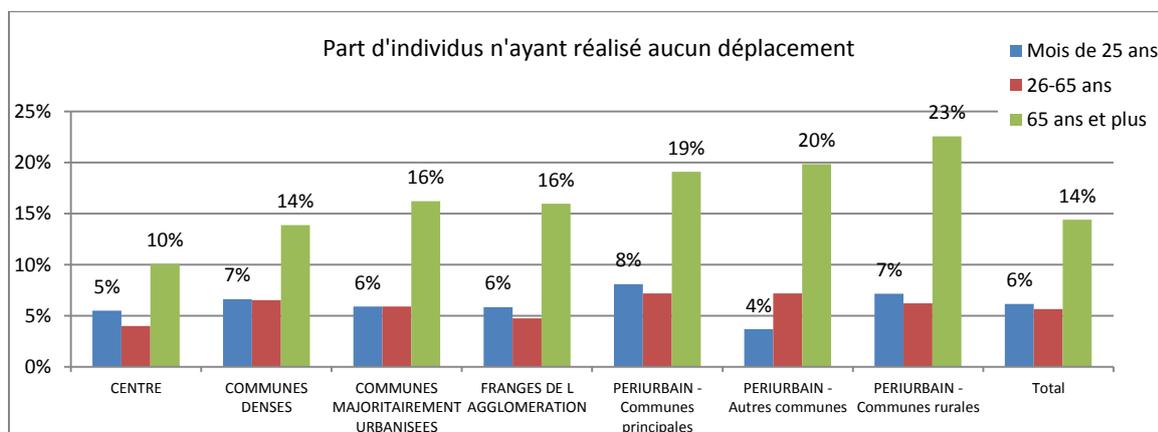


Figure 41. Part d'individus de chaque classe d'âge n'ayant réalisé aucun déplacement la veille du jour d'enquête, EGT 2010 (sur la base des individus de 6 ans et plus)

Part d'individus n'ayant réalisé aucun déplacement

	CENTRE	COMMUNES DENSES	COMMUNES MAJORITAIREMENT URBANISEES	FRANGES DE L'AGGLOMERATION	PERIURBAIN ET RURAL	Ensemble de l'Île-de-France
Moins de 10 ans	3%	4%	4%	4%	5%	4%
Entre 11 et 15 ans	3%	4%	4%	1%	5%	4%
Entre 16 et 20 ans	5%	7%	6%	8%	7%	7%
Entre 21 et 25 ans	9%	13%	11%	13%	12%	11%
Entre 26 et 65 ans	4%	7%	6%	5%	7%	6%
Entre 66 et 75 ans	7%	10%	11%	13%	12%	10%
Entre 76 et 85 ans	11%	14%	22%	23%	28%	17%
86 ans et plus	36%	40%	33%	27%	49%	38%

Tableau 4. Part d'individus au sein de chaque classe d'âge n'ayant réalisé aucun déplacement la veille du jour d'enquête, selon son territoire de résidence, EGT 2010

Lorsqu'un habitant du périurbain se déplace, sa mobilité est similaire à celle des habitants d'autres territoires. Elle est cependant moins intense à l'adolescence (entre 11 et 20 ans) et chez les plus de 85 ans (cf. Figure 42).

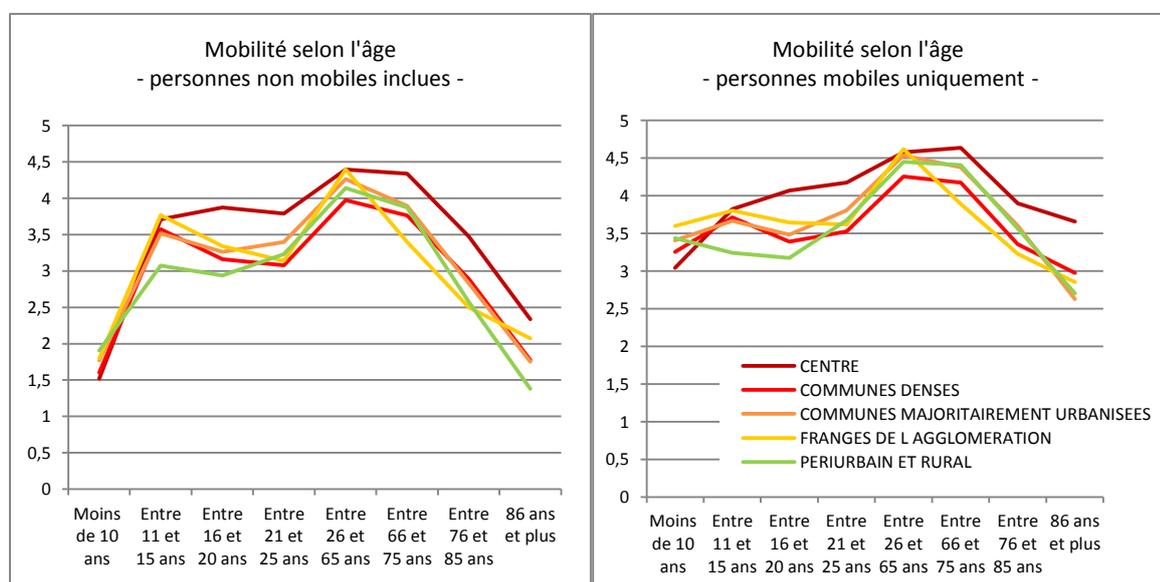


Figure 42. Nombre moyen de déplacements par jour et par personne, par classe d'âge et par territoire de résidence, en incluant les personnes n'ayant réalisé aucun déplacement la veille du jour d'enquête (à gauche) et sur la base des personnes mobiles (à droite), EGT 2010

En ce qui concerne les activités pratiquées, les programmes journaliers sont très proches, que ce soit chez les jeunes ou les seniors, de ceux des habitants des mêmes tranches d'âge vivants dans un autre territoire extérieur au centre. Les jeunes du périurbain pratiquent autant de loisirs, d'achats, de sorties que les jeunes des franges d'agglomération, ou de territoires plus denses. De la même façon les activités des seniors périurbains sont aussi riches et variées que celles des autres seniors franciliens (vivant à l'extérieur du centre).

Si les budgets temps ont également peu d'écarts, les distances sont en revanche assez différentes selon l'âge (cf. Figure 43, Figure 44 et Figure 45). Comme cela a été vu en partie 2, les distances parcourues par les habitants du périurbain sont beaucoup plus longues que celles des autres Franciliens. Chez les jeunes, les distances parcourues augmentent avec l'âge (cf. Figure 44) jusqu'à 21 ans. Elles atteignent ensuite leur maximum à la fin de la vie active, où les distances commencent alors à décroître. Ce rythme est le même pour tous les territoires.

Enfin, les modes utilisés diffèrent radicalement selon l'âge (cf. Figure 46 et Figure 47). Si, comme dans toutes les zones, les habitants du périurbain utilisent plus les transports collectifs lorsqu'ils sont jeunes, la part de jeunes utilisant au moins une fois les transports collectifs va jusqu'à dépasser celle des jeunes des franges d'agglomération et atteindre celle des communes denses.

Cette très forte part est tirée par les transports scolaires très organisés dans le périurbain. En terme de part modale il est intéressant également de noter le poids de la marche à pied chez les seniors qui est nettement plus importante que chez les autres seniors franciliens.

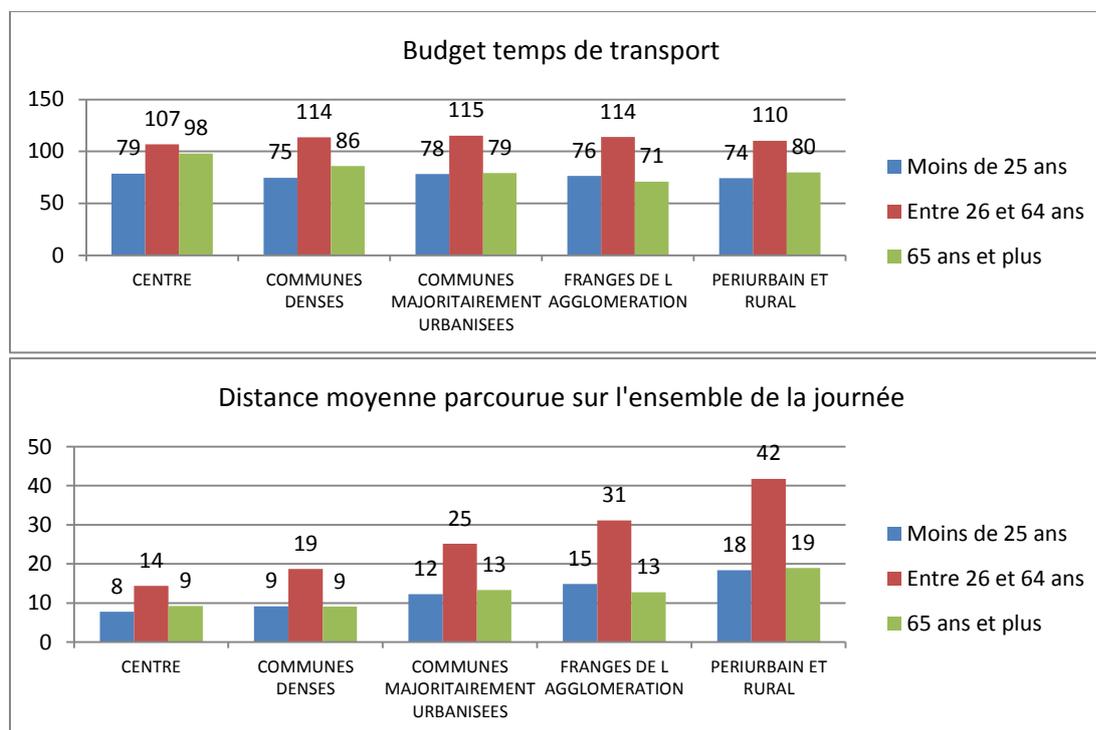


Figure 43. Temps total passé à se déplacer sur une journée en minutes (en haut) selon l'âge et le territoire de résidence, et distance totale (en bas) parcourue sur une journée en kilomètres (comme des portées des déplacements) EGT 2010

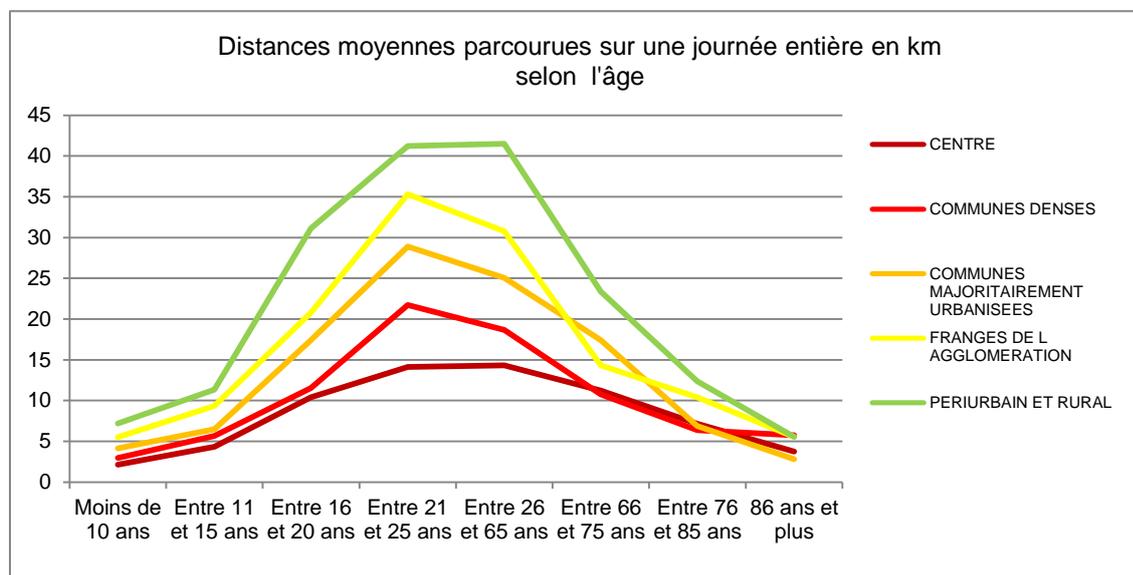


Figure 44. Distances moyennes parcourues sur une journée entière (somme des portées des déplacements) selon l'âge de l'individu et son territoire de résidence, EGT 2010

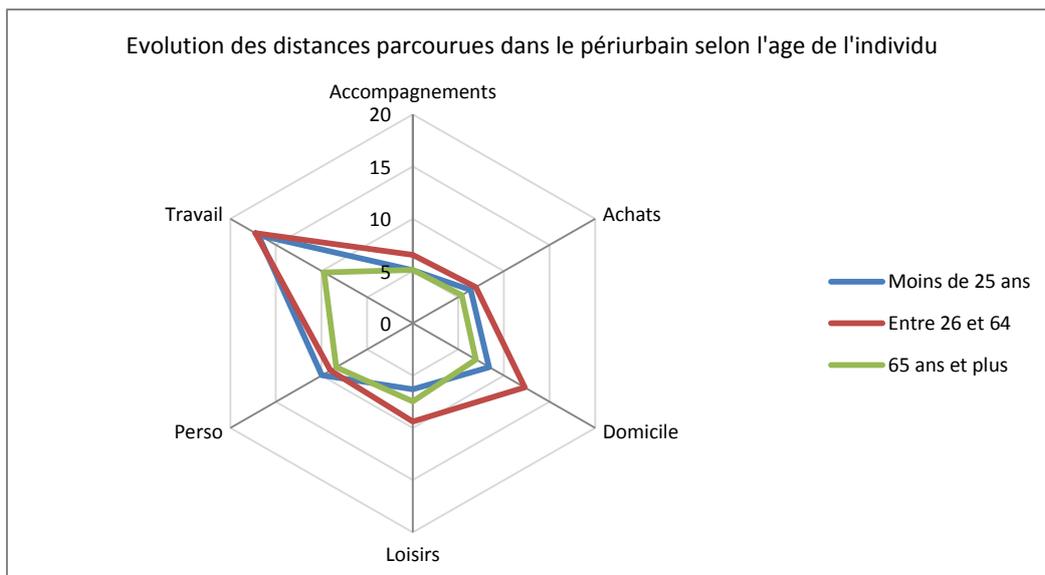


Figure 45. Evolution du cercle de vie (portées moyenne des déplacements selon les motifs de destination) en fonction de l'âge de l'individu dans le périurbain francilien, motifs communs aux 3 ages uniquement (hors motif études et autres) EGT 2010

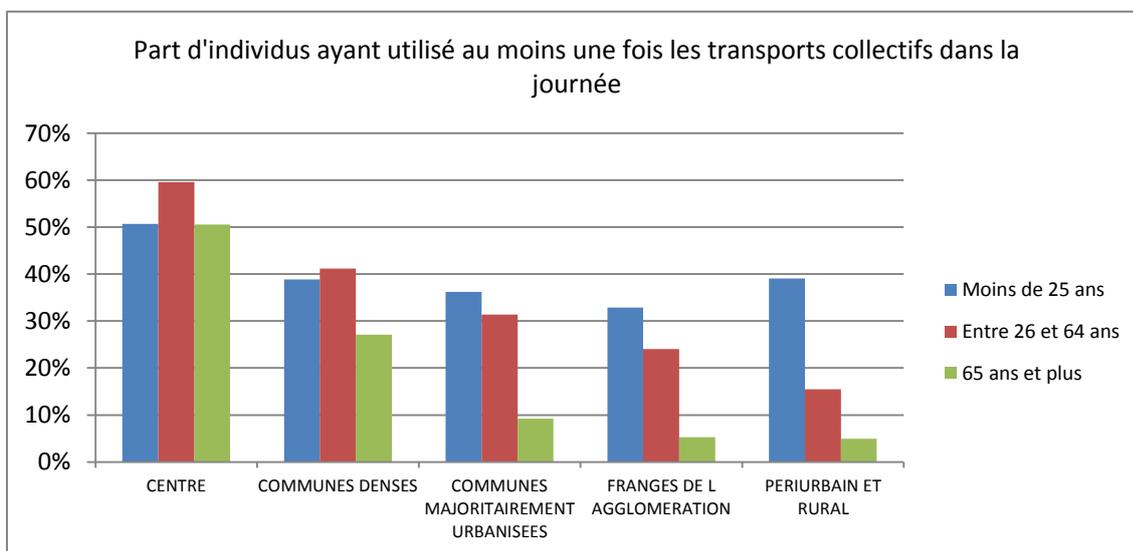


Figure 46. Part d'individu ayant utilisé au moins les transports collectifs dans la journée, selon l'âge et le territoire de résidence, EGT 2010

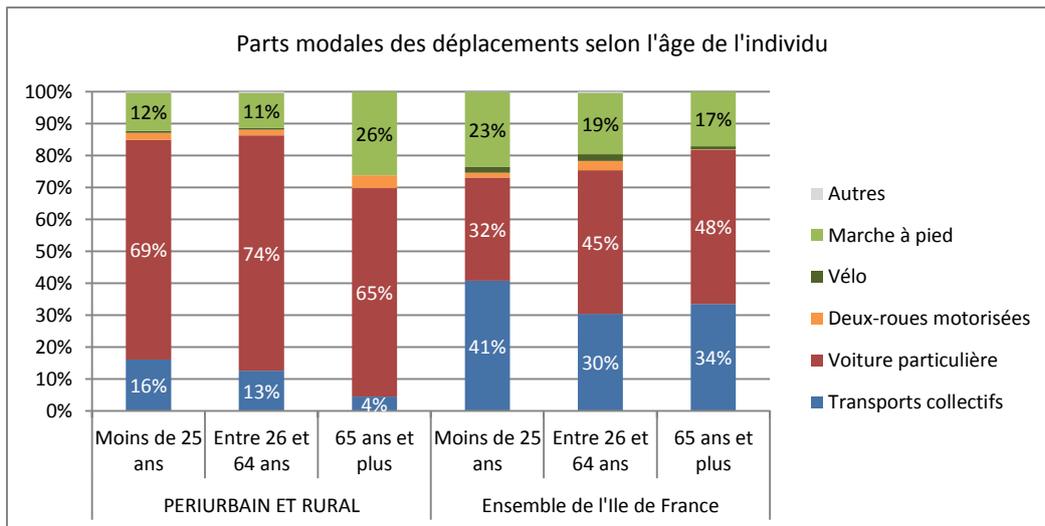


Figure 47. Parts modales des déplacements, selon l'âge de l'individu, EGT 2010

## B. Une enquête qualitative

Cette enquête qualitative vient en complément de l'exploitation statistique de l'EGT et permet d'affiner la connaissance des pratiques et stratégies des ménages des zones peu denses, par le biais d'entretiens réalisés auprès d'habitants du département de la Seine-et-Marne.

Même s'il s'agit bien souvent d'un mode de vie choisi, d'une étape désirée dans la trajectoire résidentielle des ménages, l'habiter périurbain semble incompatible avec les exigences du développement durable. La mobilité automobile, indissociable de la vie périurbaine, mais aussi consommatrice d'énergie, polluante et socialement discriminante, pose en effet la question de la durabilité de ces territoires.

L'isolement et les distances imposent aux habitants du périurbain un engagement journalier en moyens, en temps, en argent, en fatigue et en coût d'organisation pour accéder à l'emploi et aux ressources, pour combiner ses activités ou constituer son réseau social (Le Breton, 2012). Choix ou contrainte, c'est un fait, l'habitant périurbain doit être mobile.

Au-delà d'une dimension contextuelle liée à la performance du réseau, chaque personne se caractérise par des propensions plus ou moins prononcées à se mouvoir ; cette aptitude à bouger dépend des capacités physiques de l'individu, de ses revenus, de ses envies, de ses aspirations aux changements, mais aussi de connaissances ou de compétences acquises, lui permettant de se repérer dans l'espace sans appréhensions, de négocier avec les aléas, et d'affronter la nouveauté.

Dans un contexte de pression économique et environnementale, les ménages des espaces périurbains, souvent qualifiés d'anti-durables, ont-ils des marges de manœuvre pour s'adapter et y sont-ils prêts ? Quelles sont leurs attentes et leurs revendications ? Quelles réponses peuvent apporter les pouvoirs publics et à quelle échelle ?

En réaction à certaines condamnations stériles, des chercheurs appellent à la nuance et tendent à révéler les potentialités des espaces périurbains et les capacités d'adaptation des habitants. Parce que de nouvelles polarités se dessinent, induisant un recentrage des activités autour du lieu de résidence (Bonnin-Oliveira et alii), parce que les pratiques des habitants expriment un besoin d'ancrage et de proximités, parce que de nouvelles solidarités se mettent en place, parce qu'entre spécificités locales et injonctions nationales, l'élus local apprend à bâtir un projet..., le périurbain, ainsi appréhendé dans sa réalité permet d'envisager des pistes d'action pour le rendre plus durable.

### METHODOLOGIE

Les enquêtes qualitatives visent à comprendre les processus et le sens que les individus donnent à leur conduite. Ces enquêtes renseignent d'abord sur les rationalités propres aux acteurs. Ce n'est que de manière indirecte que ce type d'enquête permet de dégager des causalités, des facteurs ou des déterminants de l'action (DESJEUX *et alii* 2009)

**L'entretien individuel** permet d'étudier les pratiques d'un individu en lien avec ses caractéristiques sociales (CSP, situation familiale, âge, sexe etc.), son parcours (origines géographiques et sociales) et ses représentations de la réalité.

**Le groupe de discussion** est une méthode moins courante en urbanisme, qui consiste à faire dialoguer un groupe d'individus sur des thématiques introduites par l'enquêteur. Elle est développée aux Etats-Unis par Merton et Lazarsfeld au début de la seconde guerre mondiale. Elle naît donc au sein des sciences sociales, mais elle est principalement reprise par les commerciaux pour étudier les comportements des consommateurs et développer ainsi des techniques marketings (Jenny Kitzinger et alii. 2004). Les noms donnés à cette méthode sont variés. On trouve fréquemment l'expression « focus group » et parfois celle d'« entretien collectif ».

Le groupe de discussion repose sur l'idée que les représentations sociales des individus ne se dévoilent complètement que dans la communication, car chacun construit ses représentations en

réagissant au discours d'autrui, donc dans le dialogue (Ivana Marková, 2004). Les échanges incitent chaque individu à argumenter, révélant ainsi son système de valeurs. Mieux encore, le groupe de discussion permet d'étudier l'évolution des positions de chacun, car « les sujets mobilisent un ensemble hétérogène de savoirs et de valeurs qu'ils soumettent à une permanente négociation dans la confrontation aux discours de l'autre et aux situations envisagées » (Anne Salazar Orvig, 2004).

### **Plusieurs thèmes de recherche ont guidé la construction de la méthodologie :**

**La structuration des mobilités :** quels sont les éléments structurants de la mobilité des périurbains ? Comment construisent-ils leur mobilité en rapport avec la morphologie des tissus périurbains ? Comment s'organise leur emploi du temps ?

**Le niveau de vulnérabilité des ménages :** à quelles tensions les ménages sont-ils soumis ? Peut-on observer des renoncements et de quels types ? Et dans ce cas, quels sont leurs arbitrages ?

**La perception de leurs pratiques :** comment perçoivent-ils leur situation et leurs pratiques ? Estiment-ils leur mode de vie durable ? Que pensent-ils de l'injonction à protéger l'environnement ? Influence-t-elle leurs pratiques ?

**La durabilité :** leurs pratiques laissent-elles entrevoir des marges de manœuvre permettant d'améliorer la durabilité des territoires périurbains ? Si oui, comment la puissance publique peut-elle s'en saisir ? Comment peut-elle accompagner les habitants pour faire évoluer leurs pratiques ?

## **Déroulement des entretiens**

Nous avons mené soixante-trois entretiens individuels, en distinguant trois catégories d'âge (une vingtaine d'entretiens pour chacune).

**Les jeunes (15 – 25 ans non actifs) :** ils n'ont pas encore le permis de conduire ou viennent de l'avoir. Ils sont en phase d'émancipation mais dépendent encore souvent des parents. Ils s'interrogent sur leur avenir résidentiel.

**Les actifs (y compris ceux de moins de 25 ans) :** ils se distinguent notamment par la contrainte des déplacements domicile-travail et une organisation parfois tendue.

**Les retraités :** ils disposent au contraire d'un emploi du temps dégagé, et ont peu de contraintes de déplacements. Cependant leurs capacités physiques et cognitives se réduisent.

Le guide d'entretien est conçu pour mener des entretiens semi-directifs. Il s'organise en plusieurs séquences.

- **Profil de l'enquêté :** âge, statut d'occupation, adresse, type de logement.
- **Parcours résidentiel :** ancien lieu d'habitation et motif d'implantation dans ce logement et cette commune.
- **Attrait du logement et du quartier :** avantages et inconvénients à habiter ici. Cette séquence interroge la perception de l'habiter périurbain.
- **Habitudes de déplacement :** véhicules à disposition ; budget consacré aux déplacements ; raisons qui amènent à utiliser un mode de transport plutôt qu'un autre (temps de transport, sentiment d'insécurité, recherche du confort, budget etc.).
- **Les courses :** lieu des achats (par type : « grosses courses », « petites courses », « shopping », et par structure : dans une épicerie ou un centre commercial etc.), et fréquence.
- **Les loisirs :** activités domestiques et extérieures ; vacances (nombre de semaines par an et mode de transport utilisé pour s'y rendre).
- **Les déplacements médicaux :** localisation du médecin et de l'hôpital fréquenté ; fréquence des déplacements médicaux et mode de transport utilisé.

- **Semaine type** : nous demandons à l'enquêté comment s'organise sa semaine (heure du réveil, types d'activités à chaque horaire, mode de transport utilisé pour chaque motif).
- **Perspectives** : l'enquêté envisage-t-il de déménager et pourquoi ? Que regretterait-il en quittant sa commune ?
- **Si vous aviez le pouvoir**, que feriez-vous pour améliorer votre quotidien ?
- **Hierarchies des gênes** : nous proposons une grille à l'enquêté, dans laquelle il sélectionne et classe les principales gênes qu'il rencontre dans son quotidien.
- **Perception du discours sur la protection de l'environnement.**
- **Niveau de ressources.**

## Déroulement des groupes de discussion

Deux groupes de discussion ont été menés, l'un avec les jeunes à Coulommiers et l'autre avec les retraités à Villeneuve-le-Comte. Chacun se structurait en deux parties :

- **Première partie : pratiques et perceptions.** Les thèmes abordés étaient à peu près similaires à ceux des entretiens individuels mais il s'agissait de susciter des discussions entre les participants. Notre intervention se bornant à éclaircir des positions, souligner des contradictions ou aborder des sujets non évoqués spontanément.
- **Deuxième partie : perspectives.** Cette partie a été menée différemment avec les retraités et avec les jeunes. Pour le groupe de discussion avec les retraités, nous leur avons demandé de piocher des images évoquant différents aspects de la mobilité et le les commenter spontanément. Quant au groupe de discussion avec les jeunes, nous avons davantage suscité des propositions, en leur présentant différents scénarios dans lesquels ils incarnaient la puissance publique.

## Présentation des terrains

Trois terrains ont été sélectionnés avec l'avis du Conseil général de Seine-et-Marne :

- **Coulommiers** : cette commune d'environ 14 000 habitants représente un pôle périurbain important. Elle dispose notamment de deux lycées (aux filières professionnelles et générales confondues), d'un cinéma, d'une piscine et d'une zone commerciale avec une grande surface. La ville dispose par ailleurs d'un centre-ville animé, avec de nombreux commerces et un marché important. Notons aussi la présence d'un hôpital, et de nombreuses spécialités médicales. Elle se situe sur l'un des terminus de la ligne P du Transilien. Elle est ainsi reliée à la gare de l'Est à Paris en 60 à 80 minutes selon les horaires. Par ailleurs, Coulommiers bénéficie de multiples lignes de bus, dont notamment la ligne 17 du Seine-et-Marne Express qui permet d'atteindre le pôle de Marne-la-Vallée/Chessy en 40 minutes. Coulommiers est cependant mal située par rapport au réseau routier : les deux voies rapides voisines (l'autoroute A4 et la nationale N4) sont à plusieurs dizaines de kilomètres de la commune. Seules des départementales, souvent congestionnées, permettent de les rejoindre.
- **Brie-Comte-Robert** : avec 16 000 habitants, Brie-Comte-Robert constitue elle aussi un pôle dans le périurbain seine-et-marnais. Elle bénéficie également d'équipements importants : un lycée, un cinéma, une piscine, une zone commerciale avec de nombreux magasins dont une grande surface. La commune dispose elle aussi d'un marché. Cependant, son centre-ville semble moins attractif que celui de Coulommiers. Notons également l'absence d'hôpital et un nombre plus réduit de services médicaux. Brie-Comte-Robert est par ailleurs beaucoup moins éloignée de Paris : elle se situe sur la bordure Est de la Seine-et-Marne, à proximité de la Francilienne. Elle n'est cependant pas reliée à la capitale par la voie ferroviaire. Pour se rendre à Paris, il faut passer par Combs-la-Ville et prendre le RER D ou par Noisiel pour prendre le RER A. Il faut ainsi une heure environ pour arriver dans le cœur de Paris en transport en commun.
- **Villeneuve-le-Comte** : avec 1 800 habitants environ, cette commune dispose de peu d'équipements. On note néanmoins la présence de quelques commerces de proximité, tels qu'une boucherie, un tabac-presse, ou encore une pharmacie. Trois médecins généralistes sont présents sur la commune. Pour accéder à des équipements importants, il faut se

déplacer dans les communes de Marne-la-Vallée telles que Serris ou Lagny-sur-Marne. La liaison routière vers Paris est bonne, puisque l'autoroute A4 se situe à proximité. En revanche, la commune est peu desservie par les transports en commun : mis à part les bus scolaires, et quelques liaisons pour les actifs le soir et le matin, la commune est faiblement reliée à Marne-la-Vallée.

Nos techniques d'approche nous ont permis d'interroger quelques habitants des communes voisines de nos trois terrains d'enquête, notamment en interrogeant les jeunes à la sortie des lycées de Coulommiers et de Brie-Comte-Robert, ou en abordant les actifs devant la gare de Coulommiers. Certains prenaient ensuite leur voiture ou empruntaient un bus pour rejoindre leur résidence principale située dans une commune plus éloignée.

Nous avons interrogé des actifs et des retraités dans les trois communes. En revanche, l'absence d'établissement scolaire, au-delà de l'école primaire, à Villeneuve-le-Comte ne nous a pas permis d'interroger les jeunes de cette commune.

Quant aux groupes de discussion, celui avec les retraités fut mené au « Club du bel âge » de Villeneuve-le-Comte et celui avec les jeunes dans une « commission extra-municipale des jeunes » pilotée par la municipalité de Coulommiers. Les retraités du groupe étaient âgés de 63 à 81 ans, et les jeunes de la « commission extra-municipale » présentaient des profils sociaux divers mais avaient tous 18 ans minimum.

### Localisation des trois terrains d'enquête<sup>2</sup>



<sup>2</sup> Source : <http://www.la-seine-et-marne.com/visuals/carte77.gif>

## C. Les jeunes, entre captivité et débrouille

Les jeunes du périurbain n'ont pas choisi d'y vivre, ils héritent du choix de leur parents. Mais cette « soumission » n'implique pas nécessairement une mauvaise image de leur environnement : certains épousent le rêve de leurs parents, quand d'autres le rejettent. Les jeunes n'ont pas les mêmes contraintes que leurs aînés, avant l'obtention du permis ils doivent apprivoiser l'offre de transport, et acquérir un certain sens de la débrouille. Mais encore faut-il en avoir envie et en être capable.



### 1. Perceptions du milieu périurbain et aspirations selon le profil des jeunes

Selon leur origine résidentielle, leur âge, leur milieu social et leurs aspirations, chaque jeune perçoit et appréhende l'espace périurbain différemment. Issus de Paris, de la proche couronne, de province, ou du périurbain où ils ont grandi, ces jeunes décrivent leur rapport au territoire périurbain.

#### Les jeunes attachés au territoire périurbain

L'enracinement et l'attachement au territoire sont caractéristiques de certains jeunes qui sont nés et ont grandi dans le périurbain. Sensibles au cadre de vie et à l'environnement, ils mettent en avant les avantages de l'habiter périurbain en s'appropriant parfois le discours de leurs parents : « Chevy c'est la campagne, mais ce qui est bien c'est qu'à côté on a beaucoup de choses à disposition, c'est pas coupé de tout. C'est pas paumé non plus », « il n'y a pas de racailles ». Ils soulignent également le compromis que peut constituer le milieu périurbain. « C'est calme, c'est pas très loin de Paris, c'est bien entouré, on n'est pas trop à l'écart » ou encore « c'est calme mais on a tout à disposition ». Franciliens mais pas provinciaux comme ils le revendiquent, ils sont fiers d'être à la fois à l'écart et proche de Paris. La notion de « ville à la campagne », d'« entre deux » est volontiers associée à une certaine qualité de vie et une forme d'équilibre satisfaisant. Et vouloir conserver un cadre de vie paisible sera un des critères dans le choix de leur future localisation résidentielle. « C'est vrai qu'un endroit comme Brie ou Servon où j'ai toujours vécu ou dans des petits patelins comme ça j'aimerais bien. Je ne me vois pas dans une grande ville quoi », « Dans l'idéal j'aimerais rester dans la commune parce-que toute ma famille est dans le coin, ce serait vraiment dans cette zone-là. Après si je suis amenée à partir ce serait toujours dans une petite ville type Brie mais toujours en restant au niveau de la banlieue parisienne quoi, pas trop éloignée quand même ». Consciemment ou inconsciemment, cette envie de rester entretient l'idéal du mythe périurbain : celui de la « maison avec un jardin, et un chien ».

Parfois, plus que le résultat d'un attachement ou d'une affection au territoire, la volonté de rester dans la commune de résidence traduit une forme de repli. Issue d'un milieu modeste, une jeune fille de vingt ans qui vit à Coulommiers depuis sa naissance, et qui y travaille, n'envisage pas de partir. Très attachée à la vie locale, à la proximité familiale et à celle du voisinage, elle ne manifeste aucune aspiration à découvrir d'autres lieux en dehors de sa commune de résidence. Son appréhension à la quitter, « J'ai peur de me perdre », contribue à l'affaiblissement d'une propension à se déplacer en dehors des espaces familiers et à envisager une mobilité

résidentielle. Cette jeune fille n'est pas un cas isolé. Lors du groupe de discussion, d'autres jeunes ont manifesté l'envie de rester à Coulommiers, et cela, même au prix d'une période de chômage.

Pourtant non natifs du périurbain, certains jeunes « propulsés » apprécient leur nouvel environnement. Ces jeunes ont suivi la trajectoire résidentielle de leurs parents et ont souvent quitté Paris ou l'agglomération parisienne (Val de Marne, Seine-Saint-Denis). Urbains d'origine, ils se sont bien adaptés à leur nouveau cadre de vie et semblent l'apprécier. Certains préfèrent « *l'ambiance plus tranquille* » du périurbain à la vie « *en cité* » qu'ils ont connue auparavant, et soulignent, malgré leur jeune âge, la qualité de vie de ce nouvel environnement « *ça va c'est tranquille par rapport à des endroits que j'ai fréquentés* », « *c'est plus agréable, plus calme qu'à Champigny* ».

### **Les aspirants à un autre mode de vie**

Tous les jeunes interrogés n'ont pas les mêmes aspirations. Alors que ceux que nous venons de décrire envisagent un avenir dans l'espace périurbain francilien ou seine-et-marnais, d'autres aspirent à une vie plus urbaine ou dans certains cas, à quitter la région.

### **Le désir d'émancipation**

Ils ont déménagé plusieurs fois, ont voyagé et découvert d'autres modes de vie. Ils expriment le souhait d'une vie quotidienne plus urbaine, plus par désir d'émancipation que par un phénomène de rejet de la vie périurbaine. Certains souhaitent trouver un logement et un emploi dans l'agglomération parisienne, tout en conservant un lien avec le périurbain qu'ils apprécient : « *moi j'aimerais bien avoir un côté ville là où je travaille, et revenir à Brie pour me reposer le weekend* ».

Parce qu'ils étudient ailleurs, certains jeunes ne reviennent chez eux que le week-end. Ils restent attachés au territoire dans lequel ils ont grandi et portent d'ailleurs un discours très positif sur l'espace périurbain. Certains soulignent notamment l'influence bénéfique de Paris et de sa croissance, qui a eu une répercussion favorable sur les communes périurbaines, leur développement et leur accessibilité notamment, « *c'est une ville qui a le côté agréable de la campagne* », « *c'est une ville qui change au fil des années, qui se transforme d'une ville de province à une ville de la banlieue parisienne. Avant, pour aller à Paris, par exemple, fallait prendre l'autorail à la gare de Coulommiers...et aujourd'hui, on a un système Transilien qui se rapproche du RER et on peut avoir un train toutes les heures pour aller à Paris* ». Malgré ce discours, ces jeunes aspirent à un autre mode de vie depuis qu'ils ne vivent plus que partiellement chez leurs parents « *C'est bien quand on est petit, mais après...* ». « *Moi, je reviens juste le week-end à Coulommiers et ça me suffit le weekend. J'habite à Reims et j'ai vraiment une vie beaucoup plus... t'as beaucoup plus de services, beaucoup plus d'accessibilité* ». Parmi les aspects négatifs, le manque d'équipements dédiés aux jeunes, et la faible attractivité des espaces périurbains en termes d'emploi, sont largement évoqués. Familiarisés avec les déplacements lointains, ces jeunes envisagent sans difficultés de s'installer dans un endroit inconnu. Cette aptitude à quitter l'environnement dans lequel on a grandi résulte d'un certain apprentissage de la mobilité, acquis depuis le plus jeune âge, comme nous le verrons par la suite.

### **Le rejet**

Les jeunes qui vivaient dans un espace urbain avant de venir s'installer en milieu périurbain se sentent, pour certains, isolés voire asphyxiés. « *On s'ennuie* », « *Brie c'est la campagne, les transports c'est galère, il n'y a pas de gare* ». Une jeune fille rejette sa commune de résidence : « *Ça se voit que vous ne connaissez pas Périgny Monsieur ! Il n'y a rien que des champs. Il n'y a même pas une boulangerie ; donc voilà, y a rien !* ». Parfois, ce discours est relativisé par une certaine qualité de vie, mais l'accent mis sur le manque de services et d'équipements, ainsi que l'attractivité des pôles urbains voisins traduisent leur envie de quitter leur commune pour la ville, ou pour s'en rapprocher. Le rejet est parfois brutal : « *Je n'aime pas les gens, je n'aime pas l'environnement, dès que je peux, je pars...* », et peut dissimuler certaines difficultés familiales.

Les déterminants de la perception du périurbain et de l'ancrage plus ou moins fort des jeunes dans cet espace sont pluriels et traduisent des aspirations bien différentes, selon leur origine sociale et géographique. Ces différences s'illustrent-elles également par une diversité des pratiques de mobilité?

## **2. Les déplacements des jeunes du périurbain : une dépendance aux transports collectifs**

L'offre de transport, les aspirations, le milieu social ou encore la maîtrise de l'environnement sont des déterminants des pratiques de mobilité des jeunes en milieu périurbain. Contraints à la fois par l'âge, l'absence de permis de conduire ou encore l'argent, les jeunes sont pour la plupart tributaires des transports collectifs s'ils veulent être indépendants.

### **Des vies rythmées par la scolarité**

L'ensemble de la semaine est rythmé par les déplacements liés aux études. Pour les lycéens, le recours aux transports collectifs est quotidien s'ils n'habitent pas dans le pôle périurbain accueillant le lycée. Pour eux, il n'est pas rare que la journée commence à 5h30 du matin et se termine à 18h. Tributaires des transports scolaires qui se limitent parfois à un aller-retour par jour, les lycéens ont souvent de longues heures d'attente chaque jour. En conséquence, le bus souffre d'une image négative. Le manque de fréquence et la perte de temps sont des thèmes récurrents. En effet, il n'est pas rare qu'un bus effectue en trois quart d'heure un trajet qui peut être fait en un quart d'heure avec un véhicule particulier. Pour ceux dont le lycée est situé dans leur commune, le transport collectif a plutôt un usage de « dépannage ». Abonnés annuels, ils prennent le bus quand ils sont en retard, fatigués, ou lorsque la pluie tombe, ce mode de transport devenant presque une convenance. Ce décalage entre les jeunes dans l'obligation de prendre les transports en commun et ceux qui ont le choix témoigne de l'inégalité de l'offre et de desserte en milieu périurbain.

Pour les étudiants, l'éloignement des établissements d'enseignement supérieur est contraignant en termes de déplacement, surtout s'ils ne sont pas motorisés. Nécessitant des ruptures de charge importantes, les transports collectifs suscitent des réactions négatives et des revendications. Plusieurs étudiants souhaiteraient un maillage plus complet, des liaisons interurbaines performantes et directes. Une jeune fille de 25 ans, étudiante à Chelles et habitant Coulommiers, explique qu'elle passe quatre heures par jours dans les transports en commun : deux heures le matin et deux heures le soir. Ceci s'explique par un trajet complexe. Ou bien elle se rend à la gare de l'Est en train, puis reprend un autre train pour Chelles et enfin un bus pour atteindre le lycée, ou bien elle utilise le Seine-et-Marne Express jusqu'à Meaux, puis le train jusqu'à Chelles et à nouveau un bus pour atteindre le lycée.

### **Où et comment se déplacent-ils ?**

En dehors des déplacements liés aux études, les jeunes du périurbain se déplacent pour d'autres motifs : sorties entre amis, sport, shopping, cinéma... Désireux d'acquérir une certaine autonomie mais contraints par l'absence de permis de conduire, ils ont souvent recours aux transports collectifs pour se déplacer. En dehors de l'offre de transport, ces déplacements illustrent une attraction plus ou moins prononcée des pôles urbains voisins.

### ***L'attractivité des pôles urbains voisins***

On peut observer chez les jeunes une hiérarchisation de ces pôles, selon les services et les activités qu'ils proposent et selon leur niveau de desserte.

Quel que soit leur lieu de résidence, la plupart préfère se rendre dans les polarités urbaines de Marne-la-Vallée (Chessy, Disney, Val d'Europe), de Melun-Sénart (Centre commercial Carré-Sénart) ou dans l'agglomération parisienne (Centre commercial de Créteil-Soleil), là où ils considèrent qu'il existe une offre adaptée aux jeunes (commerces, cinémas, restaurants).

L'attractivité de Paris, elle, diffère selon les jeunes et dépend de nombreux critères : le parcours résidentiel, l'environnement dans lequel on a grandi, les ressources et surtout la localisation géographique dans l'espace périurbain. Les jeunes n'ont pas tous l'habitude d'aller à Paris.

Certains s'y sont rendus seuls, sans leurs parents, pour la première fois à l'âge de 14 ans tandis que d'autres ont découvert la capitale pour la première fois à l'âge de 18 ans, à l'occasion d'un déplacement familial. Par ailleurs, un jeune qui habite Brie-Comte-Robert a un rapport bien plus régulier à Paris qu'un jeune qui habite Coulommiers, moins tourné vers Paris, et qui se sent plus proche de Marne-la-Vallée.

Plus localement, les jeunes sont attirés différemment par les pôles périurbains. Ceux qui habitent un espace périurbain à caractère rural et se sentent isolés, comme à Lésigny, considèrent parfois que le pôle urbain de proximité est Brie-Comte-Robert, ville dans laquelle ils trouvent tous les services, là où les habitants de Brie-Comte-Robert considèrent Paris ou Créteil comme les pôles urbains voisins. « *J'habite à Brie, donc pour moi le pôle urbain c'est Paris, mais comme je fréquente des gens aux alentours je me dis que le pôle urbain pour eux c'est Brie quand même. Pour eux c'est Brie, ils me disent, t'as de la chance d'être à Brie* ». Cette idée a été renforcée lors du groupe de discussion, « *Maintenant, c'est vrai que si Coulommiers est aussi rattachée au centre de Paris, Coulommiers est aussi un centre pour tous les autres villages alentours. Je pense à la Ferté-Gaucher notamment. Tous les gens de la Ferté-Gaucher viennent à Coulommiers prendre le train. Et je pense qu'on peut multiplier les cas, avec tous les différents villages et hameaux autour de Coulommiers* ». Toutefois, l'ensemble des jeunes enquêtés semble déplorer un manque d'équipements destinés à leur catégorie d'âge en milieu périurbain. Pour eux, les loisirs intéressants et accessibles financièrement sont majoritairement situés dans l'espace urbain.

### **Le recours aux transports collectifs**

L'attractivité des pôles urbains n'est pas le seul critère dans les déplacements des jeunes. Encore faut-il en effet pouvoir s'y rendre.

L'offre de transport est inégale selon les communes et leur localisation. Alors que la commune périurbaine de Coulommiers bénéficie d'une gare et d'une ligne allant jusqu'à Paris, les jeunes en sont privés lorsqu'ils habitent à Brie-Comte-Robert, géographiquement plus proche de Paris. Pour eux, la gare symbolise une forme de « liberté », un accès facile à Paris et à toute son agglomération.

L'offre est également déséquilibrée entre les pôles périurbains et les villages à caractère rural, isolés et très peu desservis. Les jeunes qui habitent Coulommiers ou Brie-Comte-Robert bénéficient de plusieurs dessertes en bus : le Seine-et-Marne Express à destination des pôles urbains de Melun, Meaux, Marne-la-Vallée ou d'autres lignes à destination de Créteil ou des stations RER de Boissy-Saint-Léger ou Combs-la-Ville. Dès qu'on s'éloigne de ces communes, les difficultés commencent. A Chevry-Cossigny, Lésigny ou Villeneuve-sur-Bellot, la desserte est peu fréquente ou même absente. Dans ces villages, les jeunes doivent mettre en place des stratégies pour pallier le manque de transports en commun. Dans certains villages, la difficulté est d'autant plus forte que le transport scolaire est privé, et les jeunes ne bénéficient pas du Pass Navigo ou d'une carte *Imagine R*, leur permettant de circuler gratuitement le week-end et pendant les vacances scolaires dans l'ensemble de l'Île-de-France. Ces derniers sont alors dépendants d'autrui : leurs parents ou leurs amis qui ont le permis de conduire. D'autant plus que certains parents, pour des raisons évidentes de sécurité, sont réticents à l'usage du deux-roues motorisé.

Dépendants des transports collectifs, les jeunes n'en ont pas une bonne image. Les réclamations sont toujours les mêmes : augmenter la desserte, la fréquence et l'amplitude horaire des transports collectifs, renforcer le maillage entre les communes périurbaines, installer un système de géolocalisation pour être informé des retards ou des suppressions en temps réel pour prévoir d'autres alternatives comme à Paris, etc. Le groupe de discussion a montré dans ce sens une certaine déception face au manque d'innovations dans les espaces périurbains. Ils se sentent à l'écart des nouvelles technologies « *comme à Paris* ».

### **Des jeunes qui aspirent pour la plupart à l'automobile**

Cette dépendance aux autres est telle que tous les jeunes enquêtés aspirent à passer le permis de conduire. L'automobile est associée à l'autonomie et à la liberté, celle de pouvoir se passer

des autres, ne plus être tributaire des parents ou des amis. « *C'est plus pratique* ». En plus d'être pratique, l'usage de l'automobile semble être nécessaire. « *A Lésigny, la voiture c'est indispensable* », « *C'est inévitable le permis* ». Le désir est tel, qu'une jeune fille propose même de passer le permis dès l'âge de seize ans, comme aux Etats-Unis. Par ailleurs, le permis de conduire est un « *passerport pour l'emploi* » en milieu périurbain. Un jeune homme confie devoir emprunter de l'argent pour passer le permis, seul frein à son recrutement.

### **3. Dépasser l'offre de transport en commun**

Au-delà de la qualité du réseau de transport en commun, d'autres facteurs influent sur la mobilité des jeunes. Aptitudes et aspirations jouent un rôle important, puisqu'à offre de transport équivalente, on constate des pratiques de mobilité très différentes selon les jeunes.

#### ***L'emprise des parents***

De 15 à 25 ans la mobilité des jeunes se transforme considérablement, avec la disparition progressive de l'emprise des parents. Avant l'obtention du permis, il est difficile d'y échapper car les parents jouent régulièrement le rôle de chauffeur. Une emprise appréciée par certains parents qui peuvent ainsi mieux contrôler les déplacements et les horaires de leurs adolescents. L'obtention du permis de conduire les libère de cette emprise, et les parents admettent volontiers que cette autonomie est nécessaire.

#### ***Une volonté de s'extraire de sa commune pour les loisirs***

Les destinations de sortie des jeunes rencontrés tendent à montrer une volonté d'échapper au contrôle parental. Ainsi, si les plus jeunes aiment encore se retrouver dans la maison familiale, dès le lycée, ils aspirent à sortir de la commune pour leurs loisirs. La plupart vont dans les grands centres commerciaux voisins : les jeunes de Coulommiers au Val d'Europe, ceux de Brie-Comte-Robert à Carré Sénart ou à Créteil Soleil. Ils s'y retrouvent pour discuter, faire du shopping, flâner ou aller au cinéma. Lorsque nous leur demandons pourquoi ils ne fréquentent pas le cinéma de Brie-Comte-Robert, et celui de Coulommiers, les arguments ne sont pas toujours très convaincants. Un jeune homme de 17 ans nous confie qu'il ne va jamais au cinéma de Brie-Comte-Robert parce qu'il n'est « *pas confortable* ». A Coulommiers l'argumentation est plus poussée : le prix du cinéma de leur commune est le même que celui de Disney qui présente une meilleure offre à leurs yeux.

Mais au-delà de l'argumentation, qui justifie leur non-fréquentation des équipements de la commune au profit des pôles commerciaux voisins, cela traduit une volonté de s'extraire d'un territoire sous haute surveillance. La commune représente un périmètre sous contrôle, maîtrisé par les parents. A l'inverse, la zone commerciale leur procure une sensation de liberté.

Se rendre dans les centres commerciaux s'avère relativement aisé pour ceux qui ont accès à des bus, mais pour ceux qui habitent dans les petites communes aux alentours de Coulommiers et de Brie-Comte-Robert, se déplacer jusqu'au centre commercial nécessite une certaine débrouillardise. Les différences d'efforts mis en œuvre révèlent une aspiration plus ou moins élevée à la mobilité. La comparaison de ces deux exemples en témoigne : une jeune fille de 17 ans vit à Chevru, une petite commune située à quelques kilomètres de Coulommiers. Chevru ne comporte aucun équipement et n'est desservie en transport en commun que par les bus scolaires. Elle raconte sortir assez peu, car elle a besoin de ses parents pour la conduire. Ses loisirs sont le plus souvent domestiques, même si ses parents acceptent de l'emmener voir des amis à Coulommiers de temps en temps. Lorsqu'elle se rend dans les centres commerciaux, c'est toujours en compagnie de sa mère. Le cas d'un jeune homme illustre un comportement radicalement différent, dans une situation résidentielle pourtant semblable : il a 17 ans lui aussi, vit à Lésigny, une petite commune située à quelques kilomètres de Brie-Comte-Robert. Lésigny est elle aussi desservie uniquement par le transport scolaire. Il aurait bien aimé avoir un scooter, mais ses parents s'y sont opposés. Il se donne cependant les moyens d'une grande mobilité en comparaison de la jeune fille : il marche ainsi 2h par jour le week-end, pour pallier l'absence de transport en commun, il fait beaucoup d'autostop (malgré l'interdiction des parents), et n'hésite pas à monter sur le scooter d'un ami si l'occasion se présente. Il explique ainsi que « *quand on n'a pas de moyen de transport faut bouger un peu. [...] Il faut savoir se déplacer* ». Une fois qu'il

a réussi à atteindre Brie-Comte-Robert, il rencontre alors des amis sur place, ou profite de la desserte en bus pour se rendre à Paris.

Si certains font de l'auto-stop ou marchent des heures pour pouvoir se déplacer, quasiment aucun n'utilise le vélo, même ceux qui en ont. Dans certains cas les routes sont jugées dangereuses, et elles le sont, mais il semble que ce soit avant tout la mauvaise image du vélo qui explique ce rejet. Ainsi les jeunes évoquent rarement les routes inadaptées, l'absence d'aménagement et les risques d'accident, mais qualifient fréquemment le vélo de « *ringard* » et « *fatigant* ». Lors du groupe de discussion, le seul à l'utiliser a fait l'objet de moqueries de la part des autres participants. Loin de la tendance parisienne, le vélo a une image désuète auprès des jeunes périurbains, image d'un mode inadapté à leur époque.

### **Le sentiment d'insécurité, frein à la mobilité**

L'envie de sortir se confronte parfois au sentiment d'insécurité. « *C'est vrai que le Transilien, passé 21h, que ce soit dans un sens ou dans l'autre, je le prendrais pas toute seule* » (une jeune fille de 20 ans). Une insécurité parfois fantasmée, celle du wagon vide dans lequel on se sent vulnérable. Des réticences qui sont bien souvent liées à l'inquiétude des parents eux-mêmes. Au sentiment d'insécurité peut s'ajouter une appréhension liée à la complexité du réseau et à la peur de se perdre.

### **Des inégalités socioéconomiques**

Armelle Choplin et Matthieu Delage (2011) ont montré que même si la moitié des étudiants de Marne-la-Vallée ont le permis de conduire, seuls 28% disposent d'un véhicule personnel. Le niveau de ressources des parents jouent là un rôle important. Certes la débrouillardise permet aux jeunes de se déplacer, mais elle ne leur permet pas d'atteindre tous les lieux, ni de consommer n'importe quel service. Plusieurs jeunes de Coulommiers, qui n'avaient pas la carte Imagine R, nous ont ainsi confié que le prix du train les empêchait de se rendre à Paris régulièrement.

Vincent Kaufmann rappelle que les déplacements lointains ne sont pas nécessairement ceux qui procurent le plus de mobilité. Ainsi, fréquenter un univers social différent, à quelques centaines de mètres de chez soi est une forme de mobilité. Néanmoins, le niveau de ressources financières peut constituer une barrière pour l'accès à cette mobilité de proximité. L'exemple de cette jeune fille l'illustre : lorsque nous lui demandons si elle aime Coulommiers, elle explique qu'« *on s'ennuie, y a rien à faire* ». Nous l'interrogeons alors sur ce qu'il manque à Coulommiers et elle répond « *il faudrait plus d'argent !* ». Elle corrige alors son propos initial : la commune de Coulommiers est bien équipée mais elle manque d'argent pour aller au cinéma ou à la piscine. Le niveau de ressources des parents a un impact encore plus visible lorsque certains jeunes nous confient « *sortir moins* » car leurs parents doivent limiter leur consommation en essence. De même l'usage ou non du TGV reflète l'impact des ressources. Ainsi, lors du groupe de discussion, si la présence d'une gare TGV à Chessy est perçue comme un avantage certain, les jeunes identifiés comme venant de milieux modestes ont signifié ne jamais en profiter.

Au-delà du niveau de ressources, le fait de faire des études supérieures ou non instaure visiblement des écarts de mobilité. Outre leurs déplacements pendulaires vers le lieu d'étude, les étudiants sortent plus facilement de la commune de résidence. Le fait de s'éloigner pour leurs études les amène à découvrir d'autres univers, d'autres personnes, si bien qu'ils sont moins repliés sur la sphère communale et aspirent à une plus grande mobilité, un phénomène qui se vérifie également pour la mobilité résidentielle : le groupe de discussion de Coulommiers a montré que les étudiants imaginaient beaucoup plus facilement quitter Coulommiers que les autres, soulignant à ce titre que le territoire ne leur offrait pas d'emplois correspondant à leur niveau de qualification. Notons également que si les étudiants ne manifestent pas tous un besoin de mobilité important, force est de constater que les études les y obligent. L'un d'eux nous confie que ses fréquentations estudiantines l'incitent à se rendre plusieurs fois par mois à des soirées parisiennes. Ainsi les études l'obligent non seulement à se déplacer, mais aussi à maintenir une vie sociale, élément essentiel de la mobilité.

Au contraire les plus de 18 ans qui ne font pas d'études, et qui viennent d'un milieu social défavorisé, ont un périmètre de déplacements restreint. Ils sont peu partis en vacances pendant leur enfance, et n'ont pas découvert d'autres univers que celui de leur commune de résidence. Le rapport qu'ils entretiennent avec Paris et, à ce titre, révélateur. Lorsqu'on leur demande s'ils se rendent souvent dans la capitale, un élève de terminale, aspirant à faire des études, déclare « *c'est assez dur de résister à une ville, la plus grande de France qui se trouve à une heure de Coulommiers* », tandis qu'un autre de 24 ans dans une situation précaire (chômage, vit chez sa sœur) répond « *non, non, pas besoin* ». Des situations de repli illustrées par cette jeune fille de 20 ans : elle ne fait pas d'études, mais a un travail de service civique à Coulommiers, vit encore dans l'appartement de ses parents, et n'a pas le permis de conduire. Elle pense le passer un jour, lorsqu'elle en aura les moyens, tout en précisant qu'elle n'en a pas réellement besoin à Coulommiers. Mis à part le cinéma de Disney qu'elle fréquente plusieurs fois par mois, elle ne sort jamais de sa commune. L'un de ses lieux de rencontre avec ses amis est un parking de la zone commerciale de Coulommiers : « *on va sur un parking, on se pose et on parle* ». Le discours tranche avec ceux du même âge qui sont étudiants.

Plus largement, ces différences de mobilité entre étudiants et non étudiants trahissent certainement des inégalités sociales importantes. En effet, on sait que les étudiants sont globalement issus de milieux plus favorisés que les autres. Et Eric Le Breton (2012) a justement montré dans quelle mesure l'origine sociale influence l'apprentissage de la mobilité et donc la motilité future des jeunes : « *comme la langue, la mobilité relève de l'apprentissage. Dès l'enfance puis au cours de l'adolescence, s'acquièrent des compétences et des savoirs être qui encadrent le comportement des individus. Comparons deux enfants de milieux sociaux différents. Dès son plus jeune âge, l'enfant du milieu favorisé a un usage courant et banalisé de l'automobile, du train, voire de l'avion. Il intègre comme allant de soi les déplacements lointains et fréquents de week-end, les déplacements réguliers et encore plus lointains des vacances. [...] Ces apprentissages lui seront utiles au moment du choix des études ou d'un premier emploi : voilà un jeune qui n'hésitera pas à partir loin de sa famille et parviendra à s'approprier des espaces inconnus. [...] Le jeune d'un milieu plus modeste part moins souvent en week-end et en vacances, il part moins loin et son rapport au déplacement ne va pas de soi, qu'il s'agisse de l'automobile, du train, à fortiori de l'avion. Son outillage affectif et cognitif est plus réduit. Au moment des études ou de l'entrée dans le monde du travail, son potentiel d'éloignement sera plus faible* ».

## **Conclusion**

A l'image de la diversité des espaces périurbains, les jeunes ont des comportements de mobilité qui varient selon le niveau d'équipement de la commune, mais aussi selon un sens de la « débrouille » plus ou moins développé, et des envies de bouger très différentes d'un jeune à l'autre. Seul aspect qui les réunit, l'aspiration à l'automobile, et même pour ceux qui souhaitent vivre en ville plus tard. Ainsi le périurbain, parce qu'il se caractérise par une dépendance à l'automobile, semble produire de futurs conducteurs.

## **D. Les actifs du périurbain : des pratiques de mobilité rythmées par un programme d'activités chargé**

Figure emblématique des habitants périurbains par leur choix résidentiel, leur dépendance automobile et leur programme d'activités structuré autour des navettes domicile-travail, les actifs ont fait le choix d'un mode d'habiter spécifique, incarné par la maison individuelle et l'automobile, mais aussi par l'éloignement au lieu de travail. Si la plupart des actifs ont un recours quotidien à l'automobile, véritable condition pour accéder aux ressources, les populations les plus défavorisées non motorisées doivent, quant à elles, s'adapter à une offre de transport plus ou moins développée. Au fil du temps, la maîtrise et la connaissance du territoire participe à l'ancrage des ménages, qui tendent à privilégier les ressources locales et la proximité.

### **I. Les actifs du périurbain : profils et choix résidentiels**

Entre choix, contrainte ou opportunité, le périurbain est alimenté par des ménages aux profils variés et aux motivations diverses, à l'image de leur trajectoire résidentielle et de leur histoire particulière. A partir des enquêtes réalisées et en s'inspirant de la typologie dressée dans le rapport final de la proposition de recherche de Bonnin-Oliveira et alii (2012), trois catégories de ménages d'actifs habitant le périurbain seine-et-marnais apparaissent.

#### **Les natifs ayant un lien ancien et affectif au territoire**

Pour certains enquêtés, le choix d'habiter le périurbain traduit un attachement ancien et affectif au territoire. Nés dans la commune et y ayant toujours vécu, sans discontinuité, ces personnes choisissent d'y rester, « *Pourquoi je suis venu ? Bah parce-que j'y suis né, j'dois être une des plus vieilles familles de Brie donc...voilà... j'ai racheté la maison de mon grand-père, mon père habite juste à côté... voilà pourquoi je suis là. Je suis un briard, tout simplement, et c'est la plus belle ville du monde [...] Ah, je reste ici oui !* ». Certains ont quitté leur commune d'origine pour des raisons scolaires, professionnelles ou familiales, puis sont revenus par attachement à leurs racines, au patrimoine familial, mais également au patrimoine local. Ils tiennent à la terre, à la « ruralité » du territoire et à l'histoire de leur commune. L'environnement dans lequel ils vivent leur est très familier, et ils évoquent spontanément l'entraide et la solidarité développées entre les membres du voisinage ou de la famille. Attachés à cette vie solidaire, ils sont d'ailleurs sensibles à l'arrivée de nouveaux habitants et aux évolutions de la commune en rejetant des éléments typiquement urbains assimilés à « la ville », qu'ils n'ont, pour certains, jamais connus (Desjardins, Mettetal, 2011). Selon eux, l'extension urbaine ou l'arrivée d'une gare leur fait craindre une forme de dégradation de leur environnement social, la présence de « *voyous* », de « *racaille* » ou « *de bandes* ». Mais le rejet n'est pas toujours systématique, certains prônent l'évolution démographique qu'ils associent à la présence de nouveaux services bénéfiques au dynamisme de leur commune.

#### **Les actifs arrivés dans le périurbain : entre ancrage et utilitarisme**

Un autre profil est celui des ménages qui se sont installés dans le périurbain à la recherche d'un épanouissement familial (Sencébé, 2012), en quête d'un environnement de qualité pour les enfants (Rougé, 2012). A cette volonté « pragmatique » s'ajoute une opportunité d'accéder à la propriété dans un espace où la disponibilité foncière est bonne et les prix du logement plus accessibles qu'au sein de l'agglomération. Toutefois, cette opportunité d'espace et de verdure conduit souvent les ménages à chercher plus loin, bien au-delà des franges de l'agglomération parisienne. « *Dans la qualité de vie, bon là y a pas photo, je suis passé d'un petit studio, à ...même si c'est pas un château...à une maison qui est quand même sur deux étages avec un jardin...c'est sûr que c'est une grosse évolution pour moi* ». Les personnes interrogées habitaient auparavant dans des espaces plus denses proches de Paris (première ou deuxième couronne) et dans des logements « *trop petits* ». Pour eux, l'installation dans l'espace périurbain résulte d'un arbitrage et d'un choix réfléchi, « *On cherchait une maison et on voulait devenir propriétaires et dans le secteur c'était ce qu'il y avait de moins cher ou sinon, après on s'éloigne énormément*

*[...] si on prend géographie et prix, on va dire que le plus intéressant c'est Coulommiers en fait, après faut aller sur la Ferte-Gaucher, mais là, je vous raconte pas au niveau du trajet ! ».*

### **Les actifs arrivés dans le périurbain qui développent un rapport affectif au territoire**

Il s'agit de ménages qui ne viennent pas simplement chercher des prix fonciers moins élevés, mais aussi, bien souvent, renouer avec des attaches familiales, un mode de vie perdu ou un imaginaire rural (Desjardins, Mettetal, 2010). Arrivées par choix ou par alliance, ces personnes se sont appropriées le territoire et consomment localement (commerces de proximité, cinéma du centre-ville, marchés, etc.). Travaillant dans la commune de résidence ou pratiquant une activité sur place, elles sont bien insérées dans la vie de la commune. Parfois, elles s'investissent dans la vie associative ou municipale et entretiennent une vie sociale locale importante. Un ancrage qui se traduit par des activités recentrées autour de leur résidence, comme pour compenser parfois les longues distances parcourues pour se rendre au travail. Loin d'être captives, elles s'approprient l'espace périurbain de manière positive et prévoient de pérenniser leur installation dans la commune. On note chez ces personnes un lien distancié avec l'agglomération et avec « la ville », au sens symbolique du terme, et qui s'illustre par une faible fréquentation de Paris.

Monsieur Y nous raconte,

*« Dans le principe, j'aurais jamais pu penser un instant habiter à Coulommiers [...] c'est vraiment le hasard de la vie qui a fait que je me suis installé à Coulommiers, parce que déjà, ayant toujours travaillé à Paris dès le départ [...] c'est vrai que Melun ça a toujours été plus direct pour travailler à Paris [...] Avant de m'installer, j'avais bien précisé à mon amie qu'il fallait que je me renseigne par rapport aux transports, voire si c'était faisable d'aller travailler à Paris et comme ça s'est un peu débloqué ces dernières années et que les horaires se sont renforcés [...] Après on va dire que le choix de Coulommiers au début c'était un peu difficile...mais je me suis bien intégré en fait. Et on va dire à la limite que si y avait machine arrière à refaire, je le referais, c'est une bonne expérience. Voilà, c'est une ville qui me plaît maintenant ».*

### **Les actifs arrivés dans le périurbain qui développent un rapport utilitaire au territoire et montrent un ancrage timide**

Contrairement aux profils décrits précédemment, ce profil d'actifs ne s'est que partiellement inséré dans l'espace périurbain local en termes d'ancrage.

#### *Un choix résidentiel pragmatique et un rapport utilitaire au territoire*

Moins que l'ancrage territorial, c'est un bassin de vie de qualité, riche en services que ce profil d'actifs recherche. En effet, outre l'accession à la propriété, d'autres paramètres rentrent en compte dans leur choix d'habiter le périurbain. Consommateurs de services, ces actifs ont un rapport utilitaire au périurbain. Ils regardent ce que le territoire peut leur offrir avant de s'installer : la localisation par rapport au lieu de travail, le cadre et la qualité de vie, les commerces et services de proximité, la présence d'écoles de qualité, de l'élémentaire jusqu'au lycée, la proximité d'une polarité, etc. Les motifs sont donc divers. La recherche d'un logement individuel valorisant (Sencébé, 2012) a d'ailleurs conduit certains ménages à fuir un territoire plus pauvre dans lequel ils ne souhaitaient pas que leurs enfants grandissent. Ceux-là mettent en avant de manière récurrente l'argument des écoles. « *Bon d'abord je ne voulais pas que mes enfants aillent dans une école de cité, et aussi, j'ai eu la possibilité d'acheter la maison de mon oncle et de ma tante à un prix moins élevé que celui du marché* ». Ils prévoient généralement de rester au moins jusqu'à la fin de l'adolescence de leurs enfants. D'autres recherchent le calme de la campagne avec les commodités de la ville (Stebé, in Rérolle, 2012). « *C'est pas Paris, c'est plus tranquille, plus calme [...] c'est super d'avoir un jardin* ».

#### *Malgré un passé résidentiel encore présent, une vie locale qui se forge peu à peu*

Pour des raisons professionnelles notamment, mais aussi en raison d'un passé résidentiel encore présent, certains ménages restent attachés à la ville dense et à l'agglomération parisienne, leur principal bassin d'emploi. Ils continuent, pour quelques uns, de fréquenter leur ancien bassin de vie et multiplient ainsi leurs territoires de consommation et leurs sphères sociales (ancien médecin, visites à la famille, aux amis, centres commerciaux), (Hervouet, 2007).

Moins bien ancrés dans leur territoire que le profil précédent, et oscillant entre leur ancien et leur nouveau bassin de vie, ces ménages fréquentent néanmoins l'offre commerciale et les services proposés localement, des ressources qu'ils ont évaluées avant de s'installer sur le territoire.

#### *Un ancrage timide du fait d'un habitat pavillonnaire à l'écart des centres-bourgs*

Chez certains ménages d'actifs arrivés récemment en milieu périurbain, il apparaît que le désir d'un ancrage territorial soit freiné par une rupture géographique entre le lieu de résidence et le centre de la commune périurbaine. Participant au processus de périurbanisation, les nouveaux arrivants sont souvent relégués dans des zones d'habitat pavillonnaire aux limites de la ville et peu intégrées au reste de la commune. Le quartier de Vaux à Coulommiers illustre bien cet exemple. Isolées, certaines personnes trouvent « dans l'entre-soi pavillonnaire » (Rougé, 2010) un moyen de sociabiliser avec de nouveaux voisins aux trajectoires de vie semblables (Rougé, 2012). « *C'est super ! On se donne les clés, on s'invite. C'est vraiment du bon voisinage, on peut compter sur eux* ». Mais cet entre-soi traduit un attachement au quartier plutôt qu'à la commune et contribue à la non-intégration de ces nouvelles populations d'actifs qui se sentent parfois rejetées, ou simplement peu attachées à leur nouveau lieu de vie.

#### *Un bassin de consommation de plus en plus local*

Au vu des résultats de notre enquête, il semble que l'offre locale soit privilégiée par les ménages nouvellement arrivés dans le périurbain. Bien que certains actifs soient encore attachés à la ville-centre, notamment par leur emploi, la fréquentation des polarités de proximité est importante. Avec le temps, la dépendance à Paris ou son agglomération se fait plus rare. Malgré l'absence ou la faiblesse de liens affectifs avec leur territoire, les pratiques locales sont bien présentes.

Les profils des ménages périurbains sont ainsi divers. Parfois contraignants, leur choix résidentiel et l'éloignement à la ville-centre, souvent motivés par une pression foncière trop forte dans l'agglomération parisienne, sont rarement regrettés. La vie périurbaine offre même pour certains de nouvelles ressources (Ramos, 2006) : un épanouissement familial et la propriété d'une maison.

## **2. Le programme d'activités des ménages : un quotidien rythmé par le travail et les enfants**

Les ménages actifs qui ont fait le choix de s'installer dans le périurbain sont contraints par leur éloignement à leur bassin d'emploi et en payent le prix en termes de mobilité. Ils doivent constamment jongler entre les trajets domicile-travail, les activités des enfants et leurs activités personnelles. Les ménages interrogés ont un emploi du temps hebdomadaire très contraint et par conséquent bien organisé et planifié avec précision.

### **Migrations domicile-travail : « la colonne vertébrale <sup>3</sup> » des déplacements**

Axe structurant autour duquel doivent s'organiser les déplacements des actifs, qu'ils s'effectuent en transport collectif, en voiture ou à pied, les migrations domicile-travail rythment la semaine des ménages périurbains.

Pour trouver du travail, il faut se déplacer. Qualifiées d'agréables, les communes d'enquête (Coulommiers, Brie-Comte-Robert et Villeneuve-le-Comte et leurs alentours) ne sont pourtant pas attractives en termes d'emplois. Les personnes interrogées utilisent le terme de « chance » lorsqu'elles confient travailler dans leur commune de résidence. Ces navettes quotidiennes domicile-travail sont d'autant plus contraignantes qu'elles sont longues (Berger, 2004). Ainsi de nombreux ménages travaillent dans les pôles urbains voisins, à Marne-la-Vallée, Paris ou plus généralement dans l'agglomération parisienne. Il n'est pas rare que les actifs interrogés au cours de l'enquête parcourent une quarantaine voire une cinquantaine de kilomètres par jour. A noter que la distance moyenne parcourue par les actifs seine-et-marnais pour se rendre sur leur lieu de

---

<sup>3</sup> Cf. Hervouet, 2007

travail est de 18 kilomètres par jour, contre 10,3 kilomètres pour l'ensemble des actifs franciliens et 6,4 kilomètres pour un actif parisien<sup>4</sup>.

Selon le lieu de travail, le périmètre de l'ensemble des déplacements effectués au cours d'une semaine n'est pas le même. Lorsque les personnes travaillent dans leur commune de résidence ou à proximité, elles ont tendance à fréquenter des équipements locaux (loisirs, courses, commerces) ou ceux des pôles urbains voisins (Coulommiers, La Ferté-Gaucher) ou le village (Rebais) plutôt que les grands pôles urbains (Meaux, Marne-la-Vallée). Si la personne travaille dans la banlieue parisienne (Boissy-Saint-Léger, Créteil, Bonneuil-sur-Marne, Villejuif) ou dans la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (Serris, Champs-sur-Marne, Chessy, Lognes, Torcy), on observe chez elle une propension plus forte à pratiquer cet espace à travers les loisirs, les courses sur le chemin du retour (commerces de proximité ou grandes surface : Auchan du Val d'Europe, Carrefour de Pontault-Combault, ...). Enfin si elle travaille à Paris, la ville-centre, sa relation avec celle-ci en dehors de l'emploi reste limitée, car Paris incarne le lieu de travail et la lassitude des déplacements quotidiens.

### **Un programme d'activités chargé**

Aux déplacements domicile-travail se greffent les déplacements liés aux activités des actifs : sorties d'école, courses et activités diverses. Selon la localisation et le niveau d'équipement de la commune de résidence, l'offre de services n'est pas la même et par conséquent, la propension à se déplacer est plus ou moins forte.

#### ***Les déplacements liés aux courses : la proximité pour les moins contraints***

Petites ou grosses courses, elles sont un passage obligé dans l'emploi du temps des actifs et s'effectuent souvent le samedi ou dans la continuité des déplacements domicile-travail. Selon le profil des ménages, leurs contraintes et leur localisation dans l'espace périurbain, les courses ne s'effectuent pas aux mêmes endroits.

#### *Grandes communes périurbaines*

Pour les habitants des grandes communes périurbaines de Coulommiers ou Brie-Comte-Robert, les déplacements liés aux courses se cantonnent souvent au périmètre de la commune. « *Alors ce qui me plaît c'est le côté calme tout en ayant tout ce qu'il vous faut sans se déplacer. Ça reste une petite ville calme, mais niveau commerces on manque de rien à Coulommiers* ». Les actifs fréquentent le supermarché situé dans le centre-bourg ou dans les franges de la ville et achètent, pour les moins contraints d'entre eux, les produits frais dans les commerces de proximité lorsqu'ils en ont les moyens financiers (boulangerie, boucherie, poissonnerie, marché, etc.). Les actifs les moins contraints sont ceux dont les enfants sont grands et déjà partis, qui travaillent dans leur commune de résidence ou qui n'ont pas de contraintes financières. La plupart d'entre eux ont pour souhait de faire vivre le commerce local. Ils se rendent rarement dans les supermarchés situés dans d'autres communes, et sont friands des petits commerces, marchés et autres services de proximité qu'ils n'avaient pas forcément dans leur lieu de résidence antérieur. Pour eux, le dépannage se fait plus volontiers dans une épicerie locale. « *Les achats je les fais à Coulommiers. Je ne vais jamais aller au Val d'Europe faire mes courses, je faisais ça avant. Mais bon là on a tout.* ».

Pour les ménages contraints par un emploi du temps complexe et un budget limité, les courses sont un passage obligé, mensuel ou hebdomadaire, et doivent être, avant tout, efficaces. Leurs pratiques de consommation relève d'une stratégie de regroupement des déplacements. Pour eux, les achats sont utilitaires, doivent être organisés et font partie intégrante d'un emploi du temps bien planifié. Ce sont ces mêmes actifs qui utilisent les services *Drive* (commande par internet et retrait en magasin) pour gagner du temps.

---

<sup>4</sup> Source : Note rapide de l'IAU IdF « Un actif sur deux travaille à proximité de chez lui », n°600 – Juillet 2012

### *Isolement et contraintes des déplacements*

Les modes de vie dépendent beaucoup du niveau d'équipement de la commune de résidence. Si les habitants des pôles périurbains bénéficient de services de proximité particulièrement appréciés, pour les habitants du périurbain rural, l'isolement s'ajoute aux autres contraintes et l'offre commerciale est réduite. Obligés de sortir de leur commune pour faire leurs courses, ils se déplacent en voiture et fréquentent le supermarché du pôle périurbain ou urbain voisin. Les actifs qui vivent à Rebais, Saint-Cyr-Sur-Morin ou encore Boissy-Châtel, des petites communes autour de Coulommiers, font leurs courses au supermarché de Coulommiers, qui se situe aux marges de la ville. Les actifs qui résident autour de Brie-Comte-Robert à Santeny ou Chevry-Cossigny fréquentent la zone d'activités de la commune. Enfin, les actifs d'un village comme Villeneuve-le-Comte, situé à moins de cinq kilomètres de Marne-la-Vallée, vont faire leurs courses dans l'hypermarché le plus proche situé au Val d'Europe.

De manière plus globale, les enquêtes menées semblent révéler une diminution de la fréquentation des très grandes surfaces ou hypermarchés par l'ensemble des ménages. On leur préfère au contraire des commerces à taille humaine « *Je me dépêche d'en sortir [Leclerc], c'est asphyxiant* » ou les épiceries « *J'aime de moins en moins les supermarchés* ».

### **Les déplacements liés aux loisirs**

#### *Des loisirs domestiques : des déplacements restreints le dimanche*

Souvent accablés par une semaine chargée en déplacements, les loisirs de nombreux actifs se cantonnent à la sphère domestique : télévision, console, ordinateur, lecture, jardinage, bricolage. Le week-end on profite de la maison et du jardin, et on renonce à utiliser la voiture pour des raisons économiques ou tout simplement pour se reposer : « *Le dimanche c'est journée glandouille !* », « *On évite de se déplacer oui, on profite du jardin et des enfants* », « *Moi je suis très maison le weekend, pour être justement..., c'est la première fois que j'ai une maison avec jardin, donc j'aime bien être chez moi* ».

#### *Des déplacements liés aux loisirs des enfants*

Les déplacements liés aux loisirs des enfants sont privilégiés, des activités souvent pratiquées dans la commune de résidence ou à proximité, en semaine comme pendant le weekend, excepté pour les ménages habitant de petites unités comme Villeneuve-le-Comte. C'est à ce titre qu'une mère de quatre enfants nous raconte son quotidien, presque exclusivement consacré à conduire ses enfants « *à droite et à gauche* » pour qu'ils puissent pratiquer leurs activités à plusieurs kilomètres de leur commune de résidence, et toujours en voiture. « *Même si c'est fatiguant et couteux en essence, c'est la dernière chose que je pourrais sacrifier* ».

#### *Des déplacements liés à la recherche d'une offre culturelle plus développée*

En ce qui concerne l'offre culturelle et commerciale, le périmètre de déplacement varie. Considérant les équipements culturels (cinémas, salles de spectacles) « *trop chers* », « *inconfortables* », « *pas accueillants* » et l'offre pas suffisamment « *riche* » et régulière dans les communes, les actifs vont la chercher ailleurs. Ils se rendent dans les espaces commerciaux des pôles urbains voisins pour profiter des activités diverses et pour flâner (activités des enfants, courses, cinéma, sport, shopping). Les habitants de Coulommiers et de Villeneuve-le-Comte se tournent vers Marne-la-Vallée (cinéma Gaumont à Disney, magasins d'habillement au Val d'Europe, Disneyland). Les habitants de Brie-Comte-Robert vers les zones commerciales de Créteil-Soleil ou de Carré-Sénart (Melun-Sénart).

Ces déplacements se font en général le samedi, plutôt régulièrement (une fois tous les mois ou tous les deux mois). Paris est privilégiée pour les musées et le théâtre, mais les actifs rencontrés s'y rendent assez rarement.

### 3. L'hégémonie de la voiture

#### Le transport collectif : un mode non concurrentiel

Dans l'ensemble, et bien que l'offre de transport soit bien différente dans les trois terrains d'études, la propension des ménages à modifier leurs habitudes de déplacements, et plus précisément à passer de la voiture aux transports en commun, est faible.

Pour les personnes non-motorisées, le transport en commun est le seul moyen, plus ou moins efficace, de se rendre sur le lieu de travail. Pour d'autres, motorisées ou non-motorisées, ce mode de transport est souvent utilisé pour des raisons pratiques car il amène au plus près du lieu de travail pour un coût moindre. La course Coulommiers-Chessy par le bus Seine-et-Marne Express coûte 1,70€. Enfin, le transport collectif permet pour certains de se faire transporter passivement, sans fatigue « *c'est quand même plus reposant d'être dans le train assis [...]* ».

Bien sûr, la propension des individus à utiliser le transport collectif dépend du niveau de desserte et de l'efficacité du maillage. Si à Coulommiers, la desserte ferroviaire vers Paris et la desserte en bus vers Marne-la-Vallée sont largement utilisées, à Brie-Comte-Robert, la voiture semble obligatoire pour l'ensemble des déplacements.

L'inadéquation entre leurs horaires de travail et celles des trains, ou des bus, est également évoquée par les personnes rencontrées, comme la complexité du rabattement, parfois dissuasive : « *Imaginons si j'avais en transport, donc j'prendrais la voiture jusqu'à Coulommiers. Donc déjà on compte cinq minutes. Ensuite, il y a 35 minutes de bus jusqu'à Chessy. Donc ça fait 40 minutes. Ensuite, il faut que j'attende le RER pour aller jusqu'à Serris. Donc c'est 3 minutes en RER, mais bon l'attente entre les deux est très longue. Et après, j'ai dix minutes de marche pour arriver à mon lieu de travail. Donc du coup faudrait vraiment arriver à calculer que tout tombe dans les horaires quoi, c'est pas...facile* ».

Le coût du titre de transport, des abonnements ou du stationnement est souvent déterminant et incite certains habitants à utiliser leur véhicule particulier : « *y a pas de place pour se garer ou alors il faut payer, mais franchement, je ne vais pas aller prendre les transports pour payer, laisser ma voiture et payer ou si je le paye pas je me prends un PV ça va me coûter plus cher que de prendre ma voiture et d'y aller, sans compter la perte de temps, faut aller là-bas, trouver une place, attendre le RER qui t'amène pas directement au boulot...* ». « *Si je prends le RER pour aller travailler, je mets ½ heure en voiture pour aller à Boissy-St-Léger et me garer, je mets ½ heure en RER A pour arriver à Nation. En tout ça fait une heure et je paye le parking à Boissy, et en voiture je mets une heure* ».

Des raisons plus subjectives sont énoncées par certains actifs, privilégiant le tout-voiture sans se préoccuper de l'offre de transport collectif. V. Kaufmann (2008) parle d'une « prédisposition à l'usage de l'automobile indépendante de la comparaison des temps de déplacement ». Ainsi, une enquêtée nous raconte que son lieu de travail va déménager plus près du RER, et nous confie qu'elle pourrait envisager l'utilisation du transport collectif mais qu'elle n'est pas prête à changer d'habitudes « *quand on a goûté à la voiture...* ». D'autres rejettent simplement l'inconfort, la promiscuité ou l'inefficacité des transports publics « *ça vaut quand même plus le coup de prendre la voiture* ». L'insécurité, ou une mauvaise image parfois fantasmée et entretenue par un mode de vie dans lequel les transports n'ont jamais été empruntés, sont aussi des raisons qui participent au rejet de ces modes, « *J'aime pas et je sais pas... je trouve que y a trop de monde, ils poussent, il faut être habitué je pense, pour prendre les transports en commun. Quand on n'est pas habitué...* ».

#### La voiture : le mode de transport privilégié

« *Indispensable* », « *nécessaire* », « *liberté* », « *autonomie* », « *on ne pourrait pas s'en passer* », « *on n'a pas le choix* », « *c'est obligatoire* », « *on pourrait difficilement vivre sans* », « *on peut aller d'un point A à un point B* » sont différentes expressions utilisées par les conducteurs pour décrire la vision qu'ils ont de l'automobile et de leurs pratiques individuelles de mobilité. « *C'est pas facile de vivre sans voiture honnêtement quoi, même s'il y a tout ce qu'il faut, parce qu'on a besoin de sortir quoi ! C'est quand même vachement petit [Villeneuve le Comte]* ». « *La voiture*

*c'est une contrainte financière, à l'achat ça fait suer etc. Faut l'entretenir et tout, mais sinon comme mode de transport si ça pouvait ne pas être polluant etc. c'est extraordinaire... On n'a rien fait de mieux. Pouvoir aller où on veut, quand on veut c'est génial ».*

La voiture est très ancrée dans les représentations. Elle est omniprésente dans le quotidien des périurbains et dans tous les motifs de déplacement. Elle représente l'absence de contrainte horaire, la flexibilité et s'adapte à la vie familiale (Hervouet, 2007) « *Et puis tant qu'ils sont petits les enfants ; si je suis en transport et qu'on doit m'appeler, je suis quand même assez loin, donc il faut que je sois véhiculée quand même* ». Elle incarne une certaine forme de liberté et d'indépendance (Dupuy, 1999) à laquelle sont attachés les habitants du périurbain. Elle constitue également un espace privé (Kaufmann, 2008) et intime (Hervouet, 2007) qui s'oppose à la promiscuité, l'inconfort, les retards, les imprévus et autres aléas. « *C'est une question de confort, on est tellement mieux dans sa voiture, avec la musique* ». Lionel Rougé et Marie-Christine Jaillet (2006) soulignent à ce propos que le temps passé en automobile n'est pas nécessairement du temps perdu et citent l'exemple de personnes qui apprennent une langue étrangère, écoutent leur émission favorite à la radio, etc.

L'usage du véhicule particulier est tellement ancré dans les modes de vie et dans les pratiques que seuls les « désagréments individuels » (Hervouet, 2007) subis en automobile sont évoqués dans les entretiens lorsqu'il s'agit de pointer les gênes quotidiennes. Ralentissements, embouteillages, problèmes de stationnement, prix du stationnement et plus généralement le trafic automobile sont cités comme gênes principales ressenties d'une manière ponctuelle ou quotidienne. Au contraire, des sujets de plus grande ampleur comme la nuisance collective, l'écologie ou encore la hausse du prix des carburants sont évoqués de manière évasive comme nous le verrons dans une dernière partie.

Ainsi, l'automobilité marque fortement les espaces périurbains. L'éloignement géographique, la faiblesse et le manque de performance des transports en commun, l'importance des infrastructures routières, et la relative fluidité du trafic, contribuent à donner à l'automobile un rôle central dans la mobilité périurbaine.

### **Mais un budget qui pèse lourd**

S'ajoutant à l'accession à la propriété, l'automobile coûte chère. Les ménages qui font le choix de vivre dans le périurbain sont conscients de dépendre de l'automobile et s'adaptent au coût qu'elle représente : achat de carburant, entretien et réparations. Malgré la hausse du prix du carburant observée ces dernières années, les ménages ne diminuent pas leurs déplacements en automobile pour autant : ils ne le peuvent pas du fait « des obligations familiales et professionnelles » (Hervouet, 2007). Certains s'accommodent de cette hausse tout en développant des stratégies pour ne pas consommer à tort et à travers, en regroupant leurs déplacements ou en faisant des économies ailleurs, dans les activités notamment. Lors des entretiens individuels, nous avons observé que les ménages interrogés ont pour certains une idée du prix qu'ils consacrent à l'automobile par mois ou par an : « *ça me coûte 88€ pour faire le plein ! Wahoo !* », « *là, on est sur du, allez, 150€ par mois ou 170€ par mois* », « *je pense qu'avec mon mari au minimum on dépense 100€ par semaine pour les deux voitures. Et sur l'ensemble de l'année, on dépense 5000 euros dans la voiture, si on compte l'entretien, le carburant...* ». D'autres sont conscients de consacrer une somme importante au carburant dans le budget global du ménage, mais préfèrent ne pas compter, considérant qu'ils ne pourront rien y changer, « *je n'ai pas le choix de toute façon, et je ne veux pas me prendre la tête* ».

Ainsi le coût de l'automobile peut peser lourd dans le budget du ménage et constituer un frein à la mobilité. Il n'est d'ailleurs pas rare qu'une réparation coûteuse prive un ménage modeste de vacances ou de loisirs. Pour les plus fragiles, le retour en zone dense est rarement envisagé, lui préférant une relocalisation périurbaine moins dépendante de la voiture, vers des lieux mieux équipés (Desjardins, Mettetal, 2010).

## **Conclusion**

Nécessitant une organisation bien précise et la mise en place de stratégies, le programme d'activités des actifs périurbains, rencontrés en Seine-et-Marne, est contraint et souvent complexe. Leur choix résidentiel leur impose un recours systématique et journalier à la voiture s'ils veulent conserver leur mode de vie. Cette dépendance semble inévitable chez les actifs qui ne sont pas prêts à réduire leurs déplacements, souvent obligatoires, malgré le prix du carburant. Conscients du caractère incompressible de leur mobilité, c'est sur d'autres postes que se feront les arbitrages.

## E. Les retraités, une mobilité repliée sur la sphère locale

Comme le notent Véronique Mondou et Philippe Violier (2010), l'arrivée d'actifs dans les espaces périurbains a été bien accueillie par les élus locaux dans les années 1970. Cela permettait de maintenir les services, tels que l'école ou la poste. Mais ces populations ont aujourd'hui vieilli et sont confrontées à leur dépendance automobile. La préservation d'une mobilité autonome n'est pas toujours possible.



Le *proxi'bus* à Brie-Comte-Robert.  
Cariou 2012

### I. Un attachement résidentiel important

La plupart des personnes retraitées interrogées ont passé leur vie dans le périurbain, et souvent dans la commune-même où elles vivent aujourd'hui. L'attachement local est fort et se traduit par la volonté de rester « *jusqu'au bout* » dans leur commune, et même au prix d'une mobilité réduite.

#### Un enracinement dans la commune de résidence

Trois parcours résidentiels-types se distinguent parmi les personnes interrogées :

- Ceux qui sont nés ici, y ont vécu toute leur vie, et souhaitent y passer le restant de leurs jours. Leur commune de naissance et de résidence constitue une véritable enveloppe protectrice.
- Ceux qui ont passé leur enfance ici, sont partis au moment de leur vie active, souvent pour des raisons professionnelles, puis sont revenus quelques dizaines d'années après, par attachement à la commune, et souhaitent généralement finir leur vie ici.
- Certains sont arrivés dans la commune au moment de leur retraite, afin de se rapprocher de leurs enfants. Cette catégorie de retraités n'a donc pas de relation affective avec la commune. Ils ont cependant choisi parmi d'autres dans un rayon de plusieurs kilomètres, parfois plusieurs dizaines, autour du logement de leurs enfants. Un choix préférentiel a donc été fait malgré tout.

#### La construction d'un capital social

En passant une grande partie de leur vie ici, les retraités se sont constitués peu à peu un capital social. Ils ont tissé des liens avec la plupart des habitants de leur génération et sont connus des commerçants. Un univers rassurant qui leur permet d'envisager plus sereinement la vieillesse : ils savent qu'ils peuvent demander de l'aide à leurs amis, et apprécient de partager du temps avec eux, pour jouer aux cartes, se promener ou simplement bavarder. Cet homme de 64 ans s'est par exemple constitué un réseau de relations important au sein de la paroisse catholique dans laquelle il est bénévole : il reçoit des gens pour parler de leurs problèmes et organise des réunions, répondant ainsi à son besoin de « *communiquer* » : « *trois jours sans parler à personne, je grimpe aux arbres, littéralement !* ». Le poids démographique de la commune joue un rôle important : il est notable que l'interconnaissance est plus forte entre les retraités de Villeneuve-le-Comte (1 800 habitants) qu'entre ceux de Coulommiers (14 000 habitants). Le

maire est aussi plus accessible dans les petites communes. Une femme de 80 ans, habitant Villeneuve-le-Comte, explique ainsi que le maire est conciliant, et qu'elle n'hésite pas à aller le solliciter régulièrement : « *lorsque le maire me voit arriver, il dit " voilà la râleuse !" Mais c'est pour rire qu'il le dit, car il est sympa aussi* ».

### **La famille comme ressource**

La famille joue un rôle central. On se rapproche des enfants à l'âge de la retraite pour des raisons affectives évidentes, et s'installent alors des mécanismes d'entraide. Les jeunes retraités s'occupent de leurs petits-enfants après l'école, et cette solidarité s'inverse avec l'âge lorsqu'ils perdent en autonomie et ont besoin d'être véhiculé, repoussant ainsi le moment du départ en maison de retraite.

Une solidarité familiale qui permet de compenser le manque de solidarité intergénérationnelle avec le voisinage. En effet, la plupart des personnes âgées interrogées se plaignent de l'ignorance des jeunes actifs à leur égard : « *ils ne s'occupent pas des personnes âgées* » ou encore « *les jeunes, ils partent le matin, ils rentrent le soir, on ne les voit pas...* »

Ceux qui n'ont pas de famille à proximité expriment une forte inquiétude quant à l'avenir en termes de difficultés à se déplacer. Ceux-là aspirent à pouvoir quitter leur maison excentrée pour un logement plus petit au centre du bourg, mais encore faut-il que cette offre existe.

### **Préserver le cadre de vie dans lequel on veut passer la fin de ses jours**

Le refus de quitter la commune est presque systématique chez les retraités. Ceux qui restent ouverts à une migration résidentielle lointaine sont bien identifiables : il s'agit d'une part des retraités venus là pour se rapprocher de leurs enfants, et qui sont prêts à les suivre s'ils déménagent ; il s'agit aussi de retraités qui veulent se rapprocher de leur famille pour anticiper la perte d'autonomie. Pour tous les autres, qui constituent la majorité des personnes interrogées, le départ de la commune est inenvisageable. Le discours d'une femme de 80 ans, qui vit dans le hameau dit de la « Dénicherie » de la commune de Villeneuve-Saint-Denis, est éloquent : « *mon mari m'a dit : " je crèverai ici ". Faut pas le bouger de sa Dénicherie. Il marche avec la canne, se recouche le matin, se recouche l'après-midi, et il a beaucoup travaillé dans cette maison, il y est trop attaché.* » Véronique Mondou et Philippe Violier (2010) notent que « cette forte résistance du mode d'habiter souligne l'ampleur de l'investissement tant matériel et économique, que symbolique, le sens d'une vie ». En effet, la maison représente souvent toute la mémoire familiale, les enfants ayant grandi ici, et symbolise le projet résidentiel qui a guidé une grande partie de leur vie. Quitter le logement reviendrait à renoncer à ce projet (Berger et alii. 2010). Par ailleurs, quitter la commune impliquerait un renoncement au capital social constitué peu à peu ici. Ainsi, lorsque nous les avons mis en situation de choix, sans contrainte financière, lors du groupe de discussion, les retraités ont été fermes sur leur volonté de ne pas déménager.

Un enracinement rendu possible par quelques aménagements de la maison. En effet, le pavillon offre une certaine plasticité qui permet, par exemple, de ne plus vivre qu'au rez-de-chaussée, condamnant alors l'étage (Berger et alii. 2010). Cependant, le jardin devenant difficile à entretenir, et les différentes pièces de la maison difficiles à nettoyer, certains envisagent de déménager dans un logement plus petit au sein même de la commune. Les statistiques montrent d'ailleurs qu'au-delà de 75 ans une grande part des personnes âgées déménage dans le parc collectif locatif (Berger et alii. 2010). Le discours de cette femme de 74 ans l'illustre : « *on a demandé au maire de nous faire un petit immeuble, pour qu'on puisse vendre nos maisons et qu'on y aille. [...] Un grand terrain c'est bien joli, mais bon il faut le tondre, faut tout ça, on a du mal à le faire. Alors bon, faut prendre des gens, faut les payer, tout le temps payer. On n'y arrive plus, hein. Et puis les grandes maisons c'est pareille : j'ai fait la bêtise d'avoir une grande maison, bon bah j'ai cinq chambres, et personne pour mettre dedans.* »

Cet attachement à la commune, et souvent au logement, implique généralement une opposition au changement. L'urbanisation et l'arrivée de nouvelles populations sont perçues comme des menaces. A l'évocation d'une gare RER dans la commune, certains retraités protestent, l'image du RER est associée à la croissance urbaine, à la dégradation de leur environnement, voire à l'insécurité : « *si c'est pour avoir des bandes de voyous* ». Une femme de 65 ans raconte ainsi

que lorsqu'elle vivait à Fontenay-Trésigny la fréquentation de la commune a changé le week-end suite à la construction d'une gare RER à Tournan-en-Brie, une commune voisine.

La construction de logements sociaux apparaît également comme un élément perturbateur : « *on est un petit peu ennuyé parce qu'on a appris qu'il y aurait peut-être des logements sociaux. On est pris entre euh... parce qu'on est tous fiers d'habiter une démocratie, entre l'éthique républicaine et la générosité, et c'est vrai qu'il y a un peu aussi de frilosité parce qu'on a une trouille bleue d'avoir des gens... on s'en fout pas mal qu'ils soient noirs, bleus ou rouges, mais des gens qui n'ont pas de travail. Ma théorie est que quelqu'un qui n'a pas de travail est euh... euh... potentiellement dangereux* ». Autre élément que les retraités souhaitent préserver dans leur environnement et qui fait le caractère de leur commune périurbaine : le petit commerce de proximité. Tous le disent, même si la plupart d'entre eux fréquentent aussi les centres commerciaux ou les supermarchés.

## **II. L'automobile, symbole d'une dernière autonomie**

La dépendance à l'automobile ne disparaît pas avec l'arrivée de la retraite : les habitants restent « accrochés » à leur véhicule tant qu'ils se jugent physiquement capables de conduire. « *Si je ne l'avais plus, j'aurais moins de liberté, la voiture c'est la liberté, on part quand on veut, on rentre quand on veut, on est tributaire de personne.* ». Le discours est semblable à celui des actifs. L'automobile offre en effet aux retraités une grande autonomie qui leur permet de continuer à vivre dans l'environnement périurbain sans recourir à l'aide des autres. Pour certains, l'automobile incarne même l'ultime moyen de se mouvoir, comme l'illustre le cas de cet homme : à 78 ans, alors qu'il a peine à marcher plus de cent mètres, il continue à conduire, notamment pour se rendre dans la zone commerciale facilement accessible en véhicule. L'automobile devient ainsi une sorte de prothèse. Ce besoin d'autonomie, que traduit la conduite de l'automobile, est tel que nous avons rencontré plusieurs personnes, conductrices, dont on peut douter de la capacité à conduire sans danger.

Certains ont conscience d'avoir un jour à renoncer à la conduite, pour leur sécurité et celle des autres. Telle cette conductrice de 81 ans, se plaignant que certaines personnes âgées conduisent alors qu'ils n'en ont plus les capacités physiques ou mentales. Elle cite l'exemple d'une de ses amies qui conduit à l'âge de 90 ans, ce qu'elle juge déraisonnable.

Même quand l'offre de transport en commun est bonne, à Coulommiers par exemple, l'automobile est préférée. Les rares qui ne conduisent pas n'ont jamais été automobilistes de leur vie. Cet ancrage de l'automobile dans les pratiques s'entretient par une très mauvaise image des transports en commun. Même si leur présence rassure, les retraités interrogés sont peu nombreux à utiliser les transports en commun, considérés comme une offre de secours. Dans les petites communes, comme à Villeneuve le comte, les horaires de bus sont adaptés aux actifs et aux élèves ; prendre le bus signifie partir le matin et revenir le soir. Par ailleurs, au-delà de la faible desserte, le manque d'accessibilité et de confort est souvent évoqué : marches trop hautes pour monter à bord du train, escaliers trop nombreux, difficultés à circuler dans le bus avec des courses, attente trop longue entre deux transports. Enfin, la question de la sécurité joue un rôle psychologique majeur. La plupart craignent de se faire agresser dans le train. Quant au bus, l'intérieur paraît suffisamment sécurisé à leurs yeux, mais ce sont les déplacements entre l'arrêt du bus et chez eux qui les effraient, notamment lorsqu'il fait nuit.

## **III. Un périmètre de déplacement qui se restreint**

La majorité des personnes âgées rencontrées conduisent, mais leur mobilité n'est pas excellente pour autant. En effet, leur capacité à se déplacer loin s'amenuise, diminuant ainsi le périmètre de leurs déplacements.

### **La peur de l'inconnu**

Progressivement, une frontière se dessine au-delà de laquelle les personnes âgées n'ont plus l'habitude de se rendre. Parce qu'ils ont perdu la capacité et l'envie d'affronter le lointain et l'inconnu, leur périmètre se réduit, préférant les trajets bien maîtrisés du quotidien aux nouveaux

itinéraires. Progressivement le périmètre de déplacements (hors voyages) se restreint. Il se réduit alors aux déplacements utilitaires et se structure autour de l'offre commerciale et médicale.

A âge égal et offre équivalente, on note néanmoins de grandes différences de comportement ; en effet, l'appréhension ne semble pas concerner cet homme de 82 ans qui se déplace régulièrement dans toute la Seine-et-Marne en voiture et qui se rend une fois par mois à Paris en transports en commun pour répondre à ses obligations associatives.

Et si le faible niveau de ressources peut expliquer une perte de mobilité, certains déploient de nombreuses stratégies, et beaucoup d'énergie, pour pallier le manque d'argent. C'est le cas de cette retraitée de 65 ans, femme au foyer une grande partie de sa vie, qui lorsqu'elle a décidé de divorcer un an auparavant s'est retrouvée avec un niveau de ressources très faible (950 € par mois). Elle a néanmoins réussi à maintenir un programme d'activités intense, au moyen de stratégies mais aussi de privations. Ainsi, elle a décidé de ne plus acheter d'alcool, ni d'apéritifs, raconte manger de la viande une fois par jour maximum, fait des courses dans un magasin spécialisé dans les produits dont la date de péremption est proche, cueille des fleurs dans les champs pour décorer sa maison, et achète des vêtements déjà portés. « *Quand on a une petite retraite, il faut chercher des astuces* » explique-t-elle. Toutes ces économies lui permettent d'aller au cinéma une fois par semaine, de parcourir les brocantes de la région le samedi (une de ses passions) et de se rendre en TGV une fois par mois chez sa fille en Bretagne (elle traque les billets les moins chers sur internet). Le milieu associatif local lui permet de réaliser de nombreuses activités auxquelles elle se rend à pied.

### **Internet : entre fascination et rejet**

L'usage d'internet peut compenser la perte de mobilité et les personnes âgées en sont conscientes. Ceux qui n'ont pas été familiarisés avec l'informatique éprouvent une certaine appréhension à l'idée d'apprendre, sentant qu'ils vont être confrontés à un univers qui leur est étranger. Seuls des cours au sein de leur club du troisième âge sont évoqués comme une solution acceptable pour tenter d'appréhender un outil pour lequel ils entretiennent une forme de fascination...ou de rejet : une dame de 80 ans explique ainsi qu'elle a envie de jeter l'ordinateur par la fenêtre lorsqu'elle voit son mari devant. Celui-ci se défend en expliquant qu'il lit des articles et envoie des mails. Mais l'obstination de son épouse dénote presque une phobie face à la présence sous son toit d'une machine dont elle ne maîtrise pas le fonctionnement.

### **L'offre et les préférences**

A Coulommiers l'offre est jugée excellente puisqu'on y compte une zone commerciale, des commerces de proximité, des médecins généralistes et spécialistes, et même un hôpital. Ceci explique que les retraités sortent très peu de la commune en dehors de leurs voyages. A Briere-Comte-Robert, l'offre commerciale est jugée satisfaisante mais l'absence d'hôpital a souvent été abordée par les personnes âgées interrogées, à l'image de cette dame de 80 ans qui souligne les difficultés récentes qu'elle a rencontrées pour se rendre dans les hôpitaux de la région, lorsque son mari était très malade. « *Il n'y a pas de moyens de transports vraiment valables* ». Troisième situation, celle de Villeneuve-le-Comte : la commune dispose de trois médecins généralistes et de quelques commerces de proximité. Si cette offre commerciale est considérée comme satisfaisante au quotidien, elle n'exclut pas la fréquentation hebdomadaire de grandes zones commerciales, on s'y rend à plusieurs, profitant de la voiture d'un voisin ou d'un proche.

La plupart des retraités ne se contentent pas des commerces de proximité, considérés comme une offre dédiée essentiellement aux produits frais ou au dépannage. Se rendre dans la zone commerciale la plus proche devient alors la grande sortie de la semaine. L'habitude de s'y rendre est telle que certains y vont même sans acheter, comme cette femme de 74 ans qui explique aller au Val d'Europe pour s'y promener parce que cela l'occupe. Néanmoins, la taille du centre commercial est diversement appréciée. Ainsi, une part des retraités dit préférer se rendre dans des moyennes surfaces plutôt que dans les grands centres commerciaux. Telle cette femme de 65 ans qui juge les grands centres commerciaux désagréables à fréquenter, et anxigène car on s'y perd, et qu'il est difficile de comparer les prix des produits tant les offres sont multiples. Elle estime par ailleurs qu'il n'y a pas assez de proximité avec les commerçants et les autres clients : « *cette indifférence des gens ! Moi je peux pas* ». Elle oppose à cela le magasin *Grand Frais*

qu'elle qualifie de moyenne surface « à *taille humaine* », en soulignant que les produits sont toujours rangés dans les mêmes rayons. Elle insiste pour dire que son âge n'explique en rien son comportement : « *j'ai toujours paniqué dans les grandes surfaces* ». Au vu de certains propos d'actifs, il semble en effet que l'âge ne soit pas l'élément discriminant.

L'attrait du marché doit enfin être souligné : la plupart des retraités s'y rendent, au point que ceux qui habitent à Villeneuve-le-Comte où il n'y a pas de marché se débrouillent pour aller à celui de Lagny-sur-Marne. « *Ça me fait voir un peu de monde, ça me fait sortir* » (une femme de 65 ans). Le marché est en effet un moment de sociabilité important pour les seniors, à la différence des actifs et des jeunes qui bénéficient déjà quotidiennement des relations avec leurs collègues et camarades.

### **Proximité et accessibilité**

La faiblesse de la desserte en transports publics nécessite, pour les personnes non motorisées, de bénéficier d'une offre de proximité, mais la notion de proximité est souvent bousculée par de nombreuses ruptures, routières ou agricoles, autant d'obstacles qui rendent certains trajets impraticables.

Ainsi, les zones commerciales sont parfois plus accessibles que les commerces situés à proximité de chez soi, comme l'illustre l'exemple de cet homme de 78 ans : il vit à quelques centaines de mètres seulement du centre-ville de Brie-Comte-Robert mais s'y rend rarement : « Je mets trop de temps à traverser la rue et les trous dans le trottoir sont comme des cratères pour moi ». Plutôt que de chercher une place de stationnement au centre-ville, il va préférer se rendre au supermarché dont les places handicapées se situent à proximité de l'entrée.

Les personnes âgées sont nombreuses à évoquer le déficit d'aménagement de l'espace public, peu accessible aux moins valides. La peur des automobilistes qui roulent trop vite, ou la gêne occasionnée par les voitures garées sur les trottoirs, les dissuadent souvent de fréquenter le centre bourg.

### **Des activités de loisirs qui se replient sur la sphère domestique**

En dehors des quelques voyages annuels pour certains, les déplacements liés aux loisirs se limitent à un périmètre restreint : les activités proposées par le tissu associatif local sont très prisées, les visites aux amis et à la famille sont fréquentes, et se rendre dans la zone commerciale la plus proche est parfois considérée comme une sortie agréable. Mais surtout, la plupart des activités se cantonnent à la sphère domestique : lecture, couture, télévision, jardinage ou encore garde d'enfants, rythment les journées. Les plus jeunes retraités, arrivés là récemment, font souvent des travaux dans leur maison, ce qui les occupe parfois plusieurs années. Tous nous expliquent que leurs jours se ressemblent sans que la répétition soit pesante ; la routine les rassure et leur procure un sentiment de maîtrise du quotidien.

### **Conclusion**

La mobilité des retraités décline progressivement avec l'âge. Elle se recentre finalement sur un périmètre structuré essentiellement par l'offre commerciale et médicale, que les retraités parcourent essentiellement en voiture. Lorsque leurs capacités physiques déclinent, il leur semble difficile de renoncer à la conduite, mettant clairement la vie des autres en danger. Pour ceux qui décident de ne plus prendre le volant, les déplacements se réduisent fortement : on marche un peu dans les espaces environnant la maison, et on compte sur l'aide de la famille pour faire quelques achats. Pour autant, la sensation de dépendance est faiblement ressentie par les retraités (Mondou, Violier, 2010). Affronter les contraintes du périurbain n'entache pas leur bien être à vivre ici, tant ils sont attachés à leur cadre de vie, à leur logement, et aux liens tissés au sein de leur commune.

Néanmoins, les difficultés auxquelles ils sont confrontés varient selon le niveau d'équipement de la commune. Pour ceux qui vivent dans des pôles périurbains, la proximité de tous les services et commerces permet de se déplacer peu, et de se passer de voiture. Pour les autres au contraire, il y a un risque de captivité réel (Berger et alii. 2010) qui peut contraindre à un déménagement douloureusement vécu.



## Partie 4 : Périurbain et durabilité

Comme l'ont montré les analyses des trois catégories d'enquêtés, l'automobile domine encore le mode d'habiter périurbain et ne semble pas perdre son monopole. Faisant partie intégrante du paysage, l'automobile a façonné l'espace périurbain et l'efficacité de son système de circulation continue d'attirer les ménages. Les résultats de l'Enquête Globale Transport (EGT)<sup>5</sup> de 2010 vont dans ce sens et indiquent que la voiture a, en moyenne, vu sa part diminuer en Ile-de-France dans la mobilité quotidienne, excepté en grande couronne, où l'usage de la voiture continue de progresser.

Par sa forme urbaine étalée et pensée autour de l'automobile, mode de transport polluant, le périurbain est aujourd'hui présenté comme un espace anti-durable d'un point de vue environnemental, mais aussi social, en favorisant l'isolement et l'exclusion de certaines catégories de personnes non-motorisées : les personnes handicapées, les personnes âgées, les enfants, les adolescents et, naturellement, les ménages les plus défavorisés. Du fait des faibles densités caractéristiques du périurbain, le transport collectif, mode alternatif à l'automobile, n'est pas performant et renforce cette exclusion sociale. D'autre part, l'organisation du périurbain autour de la métrique routière ne convient pas à la pratique des modes doux, comme le vélo, dont la pratique est trop dangereuse tant les routes sont destinées au seul passage de l'automobile et tant les distances à parcourir sont importantes.

Si le périurbain reste attractif, la question de sa durabilité se pose. Dans un contexte de crise économique où le prix du carburant est amené à augmenter très fortement, un changement majeur pourrait s'opérer dans les modes de vie des ménages ayant un recours quotidien à l'automobile. Une mise sous tension de ces ménages n'est-elle pas à prévoir ? Comment ressentent-ils cette augmentation des prix du carburant ? Sont-ils prêts à faire évoluer des pratiques de mobilité prise en charge aujourd'hui presque exclusivement par l'automobile. Plus généralement, jusqu'où vont leurs préoccupations environnementales ?

### A. Le périurbain : une durabilité en question

#### Une préoccupation environnementale peu présente dans les discours

Entre passivité, manque de prise de conscience, fatalité, impuissance ou désintérêt, les ménages périurbains se déresponsabilisent des questions environnementales. En effet, le discours n'est pas abondant sur le sujet. Si l'on perçoit des gênes individuelles, les sujets de plus grande ampleur comme la nuisance collective, l'écologie ou encore la hausse du prix du carburant sont au contraire évoqués de manière évasive par les ménages.

#### Déresponsabilisation des ménages périurbains

Bien que le discours adopté sur l'écologie soit nuancé selon l'âge des personnes interrogées, on observe chez la plupart d'entre elles une déresponsabilisation des questions environnementales. Cette déresponsabilisation se présente sous différentes formes.

#### **La faute aux politiques !**

Certains considèrent que les questions environnementales doivent se poser à d'autres qu'eux. De préférence, ce sont « *les hommes politiques* », « *les institutionnels* » ou même « *les adultes* » qui sont désignés à la fois par les jeunes, les actifs et les retraités pour agir sur l'environnement. « *Ce sont les élus, qui voulez-vous que ce soit !* ». L'action individuelle n'est jamais désignée.

#### **Les périurbains tournés vers les problèmes individuels et non collectifs concernant la mobilité**

En effet, cette passivité face à l'enjeu environnemental est telle que les enquêtés citent rarement les désagréments collectifs du mode de vie périurbain. La pollution générée par le recours massif à l'automobile est rarement abordée. Lors du groupe de discussion avec les retraités, cette

---

<sup>5</sup> Source : STIF (septembre 2012)

tendance s'est confirmée. Alors que le thème de la congestion automobile était abordé, la pollution émise par les embouteillages n'a pas été évoquée spontanément. Seuls les désagréments individuels engendrés par la circulation automobile ont été soulignés « *Ah oui c'est un problème ! A partir de 8h on peut plus circuler dans Villeneuve !* ». Les problèmes sont toujours évoqués et ressentis à une échelle individuelle et non collective. A ce titre, personne n'évoque la pollution qu'il génère lui-même. Cette forme de déresponsabilisation participe à un désengagement des habitants face aux enjeux environnementaux, qui leur permet de se donner bonne conscience tout en préservant leurs habitudes.

### **Brandir le tri des déchets comme preuve d'un comportement vertueux**

Cette bonne conscience, ils l'entretiennent par d'autres types d'actions. Ainsi, le tri des déchets ou le non-gaspillage de l'eau sont mis en avant. « *Je trie mes déchets...c'est déjà pas mal !* » confie un homme de 64 ans, qui ne pense « *pas grand-chose* » du discours écologique. D'autres affichent avec fierté leur dernière sortie à pied ou à vélo. Mais ces pratiques durables sont souvent liées à des contraintes économiques, réglementaires (tri des déchets) ou encore à un besoin ponctuel. La circulation automobile trop importante en ville et aux entrées de ville, les problèmes de stationnement expliquent souvent le recours au vélo ou à la marche à pied. Cette observation n'est pas systématique, cependant, elle apparaît de manière récurrente dans le discours des actifs et des retraités. Ainsi, les pratiques durables sont souvent engagées lorsque les individus ne peuvent pas faire autrement.

Par ailleurs, ce comportement traduit peut être un effet de culpabilité face à une impossibilité de réduire l'usage de la voiture, rendant les individus plus attentifs à d'autres sujets.

### **L'économie avant l'écologie**

Absents des discours, l'écologie, le développement durable et l'environnement, ne sont pas la préoccupation première des ménages rencontrés en Seine-et-Marne. Toutefois, ils sont parfois amenés à des comportements écologiques pour des raisons principalement économiques « *en économisant on pollue moins !* ». Plusieurs actifs confient ainsi faire attention à leur consommation de carburant. « *C'est horrible, entre y a cinq ans et là, maintenant, en plus j'ai un réservoir de 70 L, et ça me coûte 88€ pour faire le plein. Wahoo !* » Ainsi le souci économique prime sur la raison écologique et incite les ménages à plus de rationalité et de sobriété dans leurs déplacements.

### **Un sentiment d'impuissance**

L'impuissance individuelle face à des enjeux globaux est un discours qui ressort également. Un jeune lycéen de dix-sept ans explique qu'il ne pense pas ses déplacements de manière écologique, et considère que ce ne sont pas les gestes du quotidien qui lui permettront d'agir de manière écologique « *Si on voulait faire quelque chose pour l'écologie [...] il faudrait plutôt faire de grands plans en politique plutôt que des petits gestes au quotidien, c'est pas vraiment efficace. Je trouve [que] y a pas d'obligation donc on y pense pas forcément* ». L'isolement est également une des raisons de leur impuissance ; une jeune lycéenne explique qu'elle aimerait bien se déplacer de manière plus « durable », mais en vivant à Férolles-Attily, son village de résidence, ce n'est pas pensable, « *On galère trop* ». Par manque de choix, elle sera contrainte de prendre l'automobile pour effectuer l'ensemble de ses déplacements.

Par ailleurs, ce sentiment d'impuissance se retrouve chez certains retraités qui n'ont pas foi en les politiques et leurs propositions. « *Ah ça des promesses ils en font ! Des paroles !* ». Certains jugent même le débat sur l'écologie en perte de vitesse.

### **Méfiance vis-à-vis du discours écologique**

D'autres sont méfiants et estiment que les politiques manipulent les individus sous couvert de l'écologie. Un retraité considère que les démarches écologiques ont une visée marketing et tendent à « *nous faire acheter des voitures électriques* ».

### **Un désintérêt du discours par les jeunes générations**

Spécifique aux plus jeunes, ce désintérêt est récurrent. A dix-sept ans, une jeune lycéenne affirme qu'elle se « *fiche un peu* » de l'écologie et précise que ce n'est que « *du discours* ». Elle ne se préoccupe donc pas de la question dans son quotidien et conclut en disant « *c'est un peu barbant* ». Pour elle, c'est aux « *adultes* » de s'occuper de l'écologie. Son amie assise à côté d'elle confirme que ces questions doivent être prises en charge par « *les politiques* ». Pour les jeunes générations, l'écologie semble incarner un grand thème qui n'est pas toujours tangible.

### **Un âge de raison ?**

L'ensemble de ces discours traduit donc des préoccupations environnementales discrètes de la part des habitants périurbains enquêtés en Seine-et-Marne. Toutefois, certains sont plus réceptifs que d'autres. C'est notamment le cas des jeunes sortis de l'adolescence. Plus mûrs, plus politisés au sens large du terme, ils ont un avis plus ou moins construit sur le discours écologique. A vingt-cinq ans, une jeune femme affirme son intérêt pour l'écologie et souligne que lorsqu'elle travaillera, elle privilégiera « *si possible* » les transports en commun à l'automobile. Un jeune homme de vingt-cinq ans confie, quant à lui, essayer de penser ses déplacements de manière écologique. « *Je pense que oui, parce-que je fais tous mes déplacements à pied et je pense que prendre le bus pour aller travailler c'est plus écologique que de prendre sa voiture pour aller travailler et lâcher une tonne de pollution* ». A vingt ans, cette jeune étudiante et militante d'un parti politique nous explique qu'elle serait susceptible de changer ses pratiques à condition d'une justification économique : « *Je suis pour [l'écologie], mais après je trouve qu'il faut rester raisonnable. Et y a des choses qu'on peut pas...enfin...y a des choses qu'on peut pas éviter et qu'on peut pas arrêter d'un coup comme ça. Donc du coup, si la voiture écologique revient au même prix qu'une voiture qui roule à l'essence ou au diesel pourquoi pas, sauf qu'aujourd'hui c'est pas le cas...* ».

Plus rares, certains ménages présentent un discours et un comportement vertueux. A l'image de ce couple de jeunes retraités, très attentif à leur environnement, et qui n'hésite pas à aller ramasser des déchets laissés par d'autres dans les bois ou dans l'espace public. Ce même couple utilise le train le plus souvent possible et se déplace en automobile uniquement pour effectuer ses courses et espère pouvoir passer au véhicule électrique quand elle sera à un prix abordable.

## **La capacité des périurbains à encaisser une augmentation du prix de l'essence**

Les habitants de Seine-et-Marne rencontrés n'évoquent pas spontanément les enjeux environnementaux liés à l'automobile, car cet aspect de la durabilité n'a pour l'instant aucune incidence sur leur quotidien. En revanche, la dimension sociale de la durabilité leur paraît plus visible : les incertitudes quant à l'augmentation du coût du carburant les fragilisent, car elles touchent directement leur mode de vie. En les confrontant à ce scénario, il en ressort une forte volonté de maintenir leur mode de vie actuel.

### **Des inégalités face à l'augmentation du prix de l'essence**

Cette capacité de résistance dépend de deux critères : le niveau des ressources, et la longueur des déplacements. Ainsi les ménages ayant des ressources importantes n'ont jamais déclaré avoir modifié leurs pratiques automobiles suite à l'augmentation du prix de l'essence et n'envisagent pas de le faire avant longtemps. D'autre part, la longueur des déplacements génère également des inégalités : les ménages qui travaillent à proximité de chez eux se sentent moins menacés et peuvent plus facilement maintenir leurs habitudes de mobilité.

### **Une soumission au prix de l'essence**

Peu envisagent un déménagement si le prix de l'essence augmente encore considérablement. Ceci s'explique par un attachement important au mode de vie périurbain, mais également par un choix rationnel : quitter leur lieu de vie pour dépenser moins d'essence implique de se rapprocher de l'agglomération parisienne, et donc de consacrer plus d'argent au budget logement. Par ailleurs, certains se rassurent en évoquant les ressources d'une campagne toujours proche géographiquement mais aussi dans les mémoires. Ainsi, les retraités ont insisté lors du groupe

de discussion sur le fait que Villeneuve-le-Comte est un endroit parfait pour résister à l'augmentation du coût de la vie. Lorsqu'on leur a demandé ce qu'ils feraient s'ils n'avaient plus d'argent, ils ont souligné qu'à Villeneuve-le-Comte ils pouvaient vivre grâce au potager et à « l'élevage de poules », et qu'ils feraient ainsi « *comme pendant la guerre* ».

Mais rester, c'est accepter de se soumettre au prix de l'essence. Car pour beaucoup il n'est pas réaliste, même financièrement, de se reporter sur les transports en commun. Cette femme active de 37 ans explique ainsi que le temps économisé grâce à l'automobile est du temps économisé en garde d'enfants : « *Après tout dépend à combien l'essence monte. Parce qu'en fait, vu que je dois partir plus tôt et que je rentre plus tard, j'ai quand même la garderie le soir pour les enfants. Donc euh... faut voir l'augmentation. Maintenant oui si ça monte à 2€, 2€50, 3€, j'vais peut-être prendre... [sourir] le bus [petit rire]. Donc voilà... là pour le moment ça reste... bon on est monté à 1€50 y'a pas longtemps pour le diesel. Bon... voilà j'me dis si c'est un plein toutes les trois semaines. Et la proportionnelle derrière j'ai le centre de loisirs donc du coup comme c'est payé à la demi-heure, voilà, derrière je paye aussi donc... voilà... voilà... Donc tout le temps que j'arrive en retard, je dois payer le centre de loisirs en plus. Donc du coup... euh... même si ça augmente faut faire le calcul quoi* ».

Une femme active de Villeneuve-le-Comte explique quant à elle qu'il vaut mieux s'adonner complètement à l'automobile que partiellement. Elle et son mari ont une automobile chacun et vont au travail avec. Elle pourrait se rendre sur son lieu de travail en transports en commun, mais explique qu'elle aurait tout de même besoin d'une voiture : lorsqu'elle rentre le soir, son mari n'est pas encore là ; elle a alors besoin d'être véhiculée pour emmener ses enfants à leurs activités. Elle estime que ce qui est cher dans la voiture, c'est avant tout l'achat, l'entretien et l'assurance. Il lui semble alors peu rentable d'en être équipée uniquement pour les loisirs des enfants. Plutôt que de payer un abonnement en transport en commun en plus, elle préfère donc utiliser l'automobile pour l'ensemble de ses déplacements.

### **Adapter ses pratiques pour préserver son ancrage résidentiel**

Face à la dépendance automobile et à son coût, des stratégies d'adaptation se mettent en place. Les périurbains les plus fragilisés concentrent leurs efforts sur la limitation des déplacements autres que domicile-travail, sur la limitation des loisirs coûteux, et enfin sur la recherche permanente d'économies parmi leurs dépenses courantes. Chacun, selon son niveau de ressources et ses priorités, fait des arbitrages différents. Cette dame de 39 ans a par exemple choisi de maintenir les déplacements liés à ses enfants grâce à une bonne organisation et à des sacrifices dans son budget alimentaire : « *parfois on y pense par rapport aux sorties [...]. Holala, on va encore dépenser de l'essence, mais on ne peut pas non plus pénaliser les enfants et rester à la maison [...]. On fait des économies autre part pour pouvoir bouger après.* » Elle s'attache par ailleurs à limiter ses déplacements et à les regrouper : « *moi tant que je peux éviter les déplacements je les évite, et quand je peux tout faire d'un seul coup, rassembler sur une journée je le fais* ». Elle raconte aussi faire des économies en achetant ses courses alimentaires sur internet (grâce au *Leclerc Drive*) plutôt qu'en se rendant dans la grande surface où ses choix sont alors moins rationnels, et où elle risque d'acheter des produits qu'elle juge inutiles. Elle a par ailleurs cessé de faire ses courses au marché, les prix y étant trop élevés à son goût.

Certains parviennent à maintenir une certaine stabilité de leur mode de vie grâce à ce type d'économies. Mais d'autres sont obligés d'adopter des mesures plus radicales. Ils sont ainsi plusieurs à ne plus partir en vacances ou à renoncer à tout loisir payant, telle cette dame de 48 ans racontant qu'« *en ce moment c'est difficile* ». Les vacances servent notamment de variable d'ajustement lorsqu'il y a des réparations importantes à faire sur son véhicule.

Ainsi beaucoup de ménages ont déjà mis en place des stratégies d'adaptation face à l'augmentation du prix de l'essence. Il nous a cependant semblé qu'ils avaient encore une capacité à résister à une augmentation du prix de l'essence. Même ceux qui ont réduit leurs loisirs et qui ne partent plus en vacances confient être encore capables de « *se serrer la ceinture* ». Ceci se fait au prix d'une détérioration de leur qualité de vie, mais cela leur permet de ne pas quitter leur logement. Les stratégies d'adaptation des plus pauvres témoignent par ailleurs des marges de manœuvre qui existent encore pour les autres catégories sociales. On peut ainsi s'attendre à ce que de telles stratégies se multiplient si le prix de l'essence augmente encore.

## B. Quelques préconisations

Les espaces périurbains incarnent souvent le cauchemar de la durabilité dans les représentations courantes. Mais ces espaces existent, et les habitants sont attachés à leur mode de vie et à leur territoire. On ne pourra donc pas aller à l'encontre de l'habiter périurbain, aujourd'hui bien ancré. Martin Vanier (2010) invite ainsi les acteurs à se mobiliser pour « faire du problème un projet » plutôt que de condamner ce mode de vie et appelle au développement de politiques d'aménagement des espaces périurbains.

Par ailleurs, les critiques à l'égard du milieu périurbain sont l'objet de remises en question. « L'effet barbecue » (Orfeuil et Soleyret, 2002) est notamment convaincant : les habitants périurbains ont certes une mobilité quotidienne polluante, mais ils ne ressentiraient pas, comme les citadins, le besoin de s'évader le week-end en province, préférant profiter de leur jardin. Nos entretiens confirment d'ailleurs des déplacements assez restreints le week-end.

Les mutations de ces espaces semblent en outre améliorer leur durabilité (Bonnin-Oliveira et alii. 2012). Ainsi, une pause dans l'étalement urbain s'observe, des polarités émergent et les élus périurbains construisent une politique indépendante de celles des villes-centres comme Paris, ce qui permet de rationaliser les politiques d'aménagement qui y sont menées. Surtout, les modes de vie évoluent, « le périurbain n'est plus strictement le lieu de l'habiter : l'emploi a rattrapé l'habitant, les services se sont rapprochés des consommateurs et des usagers, l'attraction foncière a joué sur d'autres acteurs que le couple avec enfants en quête d'accession à la propriété » (Sophie Louargant et Emmanuel Roux, 2011). Le périurbain, notamment francilien, serait en passe d'atteindre une sorte de maturité (Bonnin-Oliveira et alii. 2012).

### Renforcer des polarités périurbaines

Une grande partie des caractéristiques non-durables du périurbain découle de sa morphologie. D'une part, les distances entre les emplois et les logements sont grandes. D'autre part, les densités sont trop faibles pour que soit envisagé l'aménagement de dessertes efficaces en transport en commun. L'habitant périurbain doit donc se déplacer loin et en voiture pour accéder à son emploi et aux services.

Vincent Kaufmann (2008) rappelle qu'il ne sert à rien d'offrir des alternatives de transport, si on ne réorganise pas en profondeur l'organisation de l'espace : « dans la mesure où l'automobile et les transports publics offrent des accessibilités à des territoires différents, changer de moyen de transport nécessite de repenser l'agencement des activités de la vie quotidienne. Cela suppose pour le moins de remettre en question des routines. Une telle opération, relative au comportement, a un coût qui dépasse largement celui du changement de mode matériel. Il en résulte que même lorsqu'il y a des alternatives à l'utilisation de l'automobile, ces solutions ne sont pas nécessairement adoptées ». Ainsi pour favoriser l'usage des transports en commun et des modes doux, il faut d'abord le permettre en agençant les différentes fonctions territoriales autrement (emplois, logements etc.).

Tout comme de nombreux chercheurs l'ont déjà avancé, notre étude confirme la nécessité de renforcer des polarités au sein des espaces périurbains, permettant notamment de « rentabiliser » la création de services et d'équipements, dont les transports en commun, grâce à de plus fortes densités. Par ailleurs, cela augmenterait mécaniquement le nombre d'emplois locaux. Les distances parcourues diminueraient, et l'usage de l'automobile également. En dégagant du temps pour s'épanouir dans d'autres activités, l'intensité du programme des habitants n'en serait pas amoindri, bien au contraire.

Le groupe de discussion mené avec les jeunes a montré que cette classe d'âge était en faveur d'un renforcement de Coulommiers en tant que pôle périurbain. Les jeunes ont ainsi proposé l'augmentation de la densité de leur ville, la relocalisation d'emplois parisiens en grande couronne, et la création d'équipements à Coulommiers rayonnant sur toutes les communes alentour. « *Il faudrait construire un équipement qui permette à Coulommiers de retrouver un rôle de pôle. Les gens viendraient sur Coulommiers et donc ça créerait de l'activité* » a-t-on ainsi entendu. L'idée de créer une résidence étudiante a même été émise, afin de favoriser le développement de l'enseignement supérieur à Coulommiers.

## **Faciliter les mobilités résidentielles de proximité**

La taille et l'âge des ménages ont évolué depuis les années 1970. La décohabitation des jeunes, les séparations et le veuvage conduisent à un accroissement des petits ménages et à une diversification des profils. Or la taille des logements des communes périurbaines est bien souvent adaptée aux familles. Il en résulte une inadéquation entre la demande des ménages et l'offre de logements. Une active de 28 ans, célibataire, s'est par exemple plainte du manque de logements sociaux de petite taille. Selon elle, si on lui refuse systématiquement une place en HLM, c'est parce que la grande taille des logements conduit les bailleurs à les attribuer prioritairement aux familles.

La taille des logements pose également problème aux personnes âgées. Avec la réduction de leurs capacités physiques, ils éprouvent des difficultés à entretenir une grande maison et son jardin, ce qui les amène à délaisser ces tâches ou à payer à grands frais des services de jardinage et d'entretien. Les retraités du club du bel âge de Villeneuve-le-Comte ont ainsi expliqué qu'ils souhaitaient la construction d'un bâtiment en cœur de bourg offrant des petits logements aux plus âgés, un lieu de vie favorisant l'entraide et la mutualisation.

Cette offre de logements de petite taille doit être disséminée, afin de permettre des mobilités de proximité. En effet, notre étude a montré l'ancrage territorial important des habitants. Ainsi les retraités sont certes prêts, pour certains, à changer de logement, mais uniquement s'ils peuvent rester dans leur commune ou dans ses environs immédiats. L'offre de logements doit permettre aux retraités de déménager sans changer de périmètre de déplacement. Ils tiennent à conserver leurs habitudes en fréquentant les mêmes personnes et les mêmes services.

Favoriser une mobilité résidentielle de proximité sortirait par ailleurs certains ménages de l'isolement. Telle cette femme retraitée habitant La Dénicherie, hameau isolé, qui souhaiterait avoir la possibilité de déménager à Villeneuve-le-Comte lorsqu'elle ne sera plus en mesure de conduire.

## **Améliorer les liaisons interurbaines**

Offrir une bonne desserte en transports en commun à toutes les communes périurbaines n'est pas possible, car non rentable. Les bus seraient en effet peu remplis étant données les faibles densités. Certaines actions nous paraissent cependant envisageables.

## **Améliorer sur le long terme le maillage en transports en commun entre les grands pôles**

Nos entretiens ont montré en effet que pour se rendre d'un pôle seine-et-marnais à un autre les habitants devaient souvent passer par Paris, tel cet habitant de Coulommiers qui passe par la capitale pour aller travailler à Meaux. Ceci occasionne des temps de transport extrêmement longs et incite à utiliser la voiture. Développer un tel maillage en transports en commun est certes coûteux, mais si les polarités se renforcent ce sera de plus en plus rentable. Par ailleurs, agir sur les transports en commun peut également être un moyen de renforcer les polarités. Notons également que pour les jeunes, très dépendants de l'offre de transports en commun, cela leur permettrait d'accéder à une offre de formation plus large.

## **Créer des liaisons douces entre les communes**

Alors que de très nombreux déplacements ne dépassent pas cinq kilomètres, le vélo, considéré comme dangereux, est rarement utilisé par les personnes interrogées. Une politique d'acquisition foncière en vue d'aménager des pistes cyclables sécurisées, permettrait de valoriser la proximité, et d'accroître le champ des possibles des jeunes, situés dans des communes peu équipées et mal desservies.

Cette évocation des pratiques douces nous permet de revenir sur un motif souvent mis en avant pour justifier l'utilisation de la voiture : le transport des courses. En effet, si les habitants vont tous faire leurs courses en voiture, même lorsqu'ils habitent à 10 minutes à pied du supermarché, c'est en partie à cause du poids des courses. L'automobile s'apparente alors à un « caddie ». A ce sujet, le développement de systèmes de livraisons à domicile pourrait fortement diminuer

l'usage de l'automobile. Certains ménages déclarent déjà effectuer leurs courses alimentaires sur internet, c'est la preuve qu'ils acceptent d'acheter des produits qu'ils n'ont pas choisis eux-mêmes en rayon, mais la livraison à domicile n'est pas si répandue et les clients doivent passer chercher leurs courses à l'entrepôt. (cf. le *Leclerc Drive* de Coulommiers).

### **Développer le transport à la demande**

Pour les personnes à mobilité réduite, notamment les personnes physiquement handicapées et les personnes âgées, qui vivent dans des communes peu desservies en transport en commun, le développement de liaisons douces n'est pas une solution. S'il n'est pas rentable de faire circuler des bus à vide dans ces espaces peu denses, les systèmes de transport à la demande offrent en revanche un bon compromis. L'exemple du Proxi'Bus, développé par le conseil général de Seine-et-Marne en témoigne. Nous avons interrogé plusieurs de ses usagers à Brie-Comte-Robert, et ils en étaient très satisfaits. L'existence seule du service suffit à réduire le sentiment d'isolement puisqu'ils savent qu'en cas de besoin ce bus existe. Seul bémol entendu : le Proxi'Bus ne vient pas chercher l'habitant devant son domicile, mais à certains arrêts institués dans la commune de Brie-Comte-Robert.

Le transport à la demande nous semble par ailleurs adapté pour répondre aux besoins en mobilité nocturne. Une active de Coulommiers, se rendant à son travail à Disneyland en transport en commun, expliquait ainsi que les quelques fois où elle termine ses journées après 23h elle est obligée de demander à des amis de venir la chercher. De même, pour les personnes qui souhaitent rentrer tard de soirée, l'absence de transport en commun la nuit pose également problème.

Certes un système de transport à la demande a un coût. Mais le fait de devoir réserver sa place la veille ne pourrait-il pas permettre de planifier le regroupement des trajets des différents usagers, de manière à transporter plusieurs personnes en même temps par bus ? Par ailleurs, cela constituerait un bon moyen de mesurer la demande des habitants en transports en commun : si systématiquement, chaque jour, des trajets sont faits par de nombreuses personnes entre deux endroits identiques, la puissance publique sait alors qu'elle peut financer la création d'une ligne de bus permanente.

### **Améliorer l'accessibilité et la sécurité des espaces publics et collectifs**

Les espaces publics, notamment ceux des centres-villes, sont souvent décrits comme étant chaotiques pour les personnes à mobilité réduite. Les trous dans les trottoirs, le stationnement anarchique des voitures occupant des espaces piétons non protégés, l'absence de cohérence des cheminements, comme les vitesses de circulation excessives sont ainsi pointées du doigt par les personnes âgées, les handicapés, mais aussi les parents avec des poussettes. Un déficit d'aménagement et de civisme qui nuit au partage de l'espace public. Martin Vanier (2011) suggère la mise en valeur d'« espaces publics de nature » : « un de ces nouveaux hybrides qui aident à dépasser les vieux conflits de représentation. Qu'on l'appelle trame verte et bleue, infrastructure de nature ou espace ouvert, ils pourraient jouer, pour une périurbanité positive, le même rôle urbanistique que celui des rues et des places de la « vraie ville ». De quoi s'éloigner du désespoir des ronds - points et autres objets routiers toujours promus au nom de la sécurité automobile. C'est à partir de l'appropriation de la nature, et non à partir de ces objets, que se construira l'espace public périurbain de demain. » Outre la dimension paysagère et écologique des propositions de Martin Vanier, cela encouragerait la marche et le vélo dans des conditions plus sereines.

Les problèmes d'accessibilité se posent également pour les transports en commun. Les retraités évoquent des exemples tels que les marches trop hautes ou l'absence d'escalators. Ces problèmes sont déjà bien connus par la puissance publique, et on peut espérer qu'avec la législation actuelle, le renouvellement du matériel roulant et les réaménagements progressifs des gares permettent peu à peu d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Cette notion d'accessibilité est également évoquée par les automobilistes. A l'image de cet actif de Brie-Comte-Robert qui n'emprunte pas les transports en commun pour se rendre à Paris, dissuadé par le coût du stationnement dans le parking de la gare, et s'étonnant que le Pass

Navigo ne permette pas d'y accéder gratuitement. Dans un autre registre le problème de stationnement se pose pour les centres-villes, ce qui explique les stationnements abusifs sur les trottoirs soulignés plus haut, et la préférence des personnes âgées pour les centres-commerciaux où ils stationnent facilement à proximité des portes d'entrées des magasins.

## **Enseigner la mobilité**

« La mobilité s'apprend mais elle n'est enseignée nulle part » (Eric Le Breton, 2012). Notre étude a montré en effet que de nombreuses personnes n'utilisaient pas les transports en commun par méconnaissance de leur fonctionnement. Certains jeunes présentent des difficultés à sortir de leur commune ou n'imaginent pas la quitter pour leurs études, préférant parfois une période de chômage à un emploi en dehors du territoire familial. Ceci illustre de faibles « aptitudes à se mouvoir », et donc une motilité réduite, alors même qu'elle est devenue une ressource essentielle de l'insertion sociale. Vincent Kaufmann explique ainsi qu'« être flexible, savoir se retourner, être ouvert aux opportunités apparaissent ainsi comme autant de conditions pour réussir sa vie, dans le domaine professionnel, dans les loisirs et dans la vie familiale ». Enseigner la mobilité serait ainsi un acte social majeur. Ceci diminuerait par ailleurs les inégalités sociales, car aujourd'hui les jeunes qui maîtrisent leur mobilité ont souvent voyagé et effectué de nombreuses sorties étant enfant (Eric Le Breton, 2012).

Grâce à l'apprentissage de la mobilité, on combattrait par ailleurs certaines idées reçues, telles que l'insécurité dans les transports en commun le soir (alors qu'on sait qu'elle est moindre que l'après-midi), l'image « ringarde » du vélo, ou encore l'inefficacité des pratiques individuelles face à la protection de l'environnement. L'apprentissage permettrait en effet de sensibiliser les habitants aux enjeux de durabilité et de solidarité : certains se moquent de la protection de l'environnement, mais ignorent également la détresse potentielle de leurs voisins, et l'aide qu'ils pourraient leur apporter.

L'apprentissage pourrait s'organiser dans trois types de structure. Dans les écoles tout d'abord. On peut imaginer des cours, mais aussi des excursions pour apprendre à se repérer et à utiliser les transports en commun. L'entreprise nous paraît également un excellent lieu. L'exemple de Disneyland en témoigne : les deux personnes interrogées qui y travaillent avaient toutes les deux intégré des « réflexes durables » dans leurs pratiques du fait des règles et accompagnements mis en place par l'entreprise. En effet, les employés ont notamment des incitations financières conséquentes à utiliser les transports en commun ou le covoiturage. Enfin, des ateliers, à l'échelle de la commune ou du quartier, peuvent constituer un cadre d'apprentissage efficace, tout en favorisant l'interconnaissance et l'entraide des habitants.

Enfin, soulignons que le contexte économique est, d'une certaine façon, idéal pour favoriser l'apprentissage. Ainsi les habitants accueilleront les solutions durables d'autant plus favorablement qu'elles permettent des économies financières.

## Conclusion

Opposé à la ville dense, le périurbain est constamment décrié comme consommateur d'énergie et d'espaces. En Île-de-France, la périurbanisation a démarré dès la fin des années 60 et l'étalement urbain semble aujourd'hui globalement maîtrisé. Durant ces 40 dernières années le périurbain francilien a profondément changé. Après une phase d'explosion démographique, il a commencé à se stabiliser, se structurer, s'organiser. Face à un environnement plus stable, les habitants de ces territoires connaissent et maîtrisent de mieux en mieux leur espace. Ils peuvent adapter leur mode de vie, s'ancrer dans la vie locale et mieux appréhender leurs proximités.

Cette recherche a permis de mettre en évidence ces nouvelles dynamiques. Les habitants du périurbain ont des programmes journaliers d'activités aussi riches, aussi intenses, aussi variés que les habitants des autres territoires franciliens extérieurs à l'extrême centre, composé de Paris et de quelques communes limitrophes. Pendant longtemps la fluidité des réseaux a permis de parcourir des distances de plus en plus longues, en des temps très courts. Aujourd'hui, les tendances s'inversent. Pour la première fois les distances diminuent, le poids de la voiture se stabilise pour les déplacements domicile-travail. Face à une sur-médiatisation du coût de l'énergie, les habitants du périurbain suivent avec attention leur kilométrage, optimisent leur programme journalier et reconcentrent leurs activités plus près de leur domicile.

Condition assumée et maîtrisée d'un mode vie, la mobilité est indissociable du choix d'habiter le périurbain ; mais elle se négocie différemment selon les âges et les profils sociaux, dépend de compétences souvent acquises durant l'enfance, et se structure différemment selon la perception et la maîtrise du territoire.

La faiblesse de la desserte en transports publics nécessite, pour les personnes non motorisées, de bénéficier d'une offre de proximité, mais la notion de proximité est souvent bousculée par de nombreuses ruptures routières ou agricoles. Cette accessibilité n'est-elle pas finalement au cœur de la question des mobilités durables ? Réconcilier proximité et accessibilité permettrait aux petites polarités des territoires périurbains de s'étoffer. Et si l'offre locale est nécessaire aux personnes non motorisées, elle permet de répondre aux aspirations de l'ensemble des habitants en recentrant leurs pratiques quotidiennes autour du lieu de résidence, favorisant ainsi leur désir d'ancrage.

L'habiter périurbain a montré sa grande résistance. D'une part, les habitants sont attachés à un mode de vie qu'ils aspirent à préserver, et d'autre part, ils témoignent d'une capacité d'adaptation face aux pressions économiques auxquelles ils sont confrontés. Les politiques visant à rendre les territoires périurbains plus durables doivent être pensées en adéquation avec cette force habitante.

Un des enjeux de l'action publique sera de rendre les habitants du périurbain acteurs d'un développement durable, en accompagnant les pratiques émergentes. Les injonctions moralisatrices n'ont eu pour seul effet que de créer un sentiment d'impuissance coupable et les réactions de rejet du discours environnemental en témoignent.

## Bibliographie

- Aguilera, A., Massot, M.H. & Proulhac, L., « L'Intégration du périurbain francilien à la métropole parisienne. Une mesure par les flux quotidiens de personnes », dans Larceneux A., Boiteux-Orain C., *Paris et ses franges: étalement urbain et polycentrisme*, Editions Universitaires de Dijon, p.73–97, 2006.
- Baccaïni, B., « Les navettes des périurbains d'Ile-de-France », *Population* (French Edition), p.327–364, 1997.
- Baccaïni, B. « Modalités et causes de la croissance récente des communes périurbaines d'Ile-de-France », *Population*, 52(2), p.291-325, 1997.
- Baccaïni, B. & Sémécurbe, F., « La croissance périurbaine depuis 45 ans », *Insee première*, juin 2009.
- Baccaïni, B., Sémécurbe, F. & Thomas, G., « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », *INSEE première*, n°1129, 2007.
- Baudelle, G. et al., « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité: pratiques et représentations des ménages », *Cybergéo: Revue européenne de géographie*, p.1–17, 2004
- Beaucire, F. Berger, M. & Saint-Gerand, T. « Les franciliens et leurs « navettes », plus vite plus loin », *Transports Urbains*, n°104, pp9-12, 2003
- Beaucire, F., *La forme des villes et le développement durable, Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*, Lavoisier Industrie, CERTU, 178 p., 2000.
- Beaucire, F. & Saint-Gérard, T., *Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale? La réponse du périurbain en Ile-de-France*, 2001
- Beaufils S et Courel J, « Un actif sur deux travaille à proximité de chez lui », *Note Rapide n°600*, IAU-IdF, 2012.
- Berger M, « Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France », in *Espace, population, sociétés, Les mobilités spatiales*, pp. 207-217, 1999.
- Berger M., Rougé L., Thomann S., Thouzlier C., « Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) », *Espace, populations, sociétés*, avril 2012.
- Berger, M., *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée*. CNRS Editions, 2004.
- Berger, M., « Périurbanisation et division sociale de l'espace francilien », *Canadian Journal of Regional Science*, 26(2-3), p.283–296, 2003.
- Berger, M. et al., *Vieillir en pavillon: mobilités et immobilités des personnes âgées dans l'espace périurbain*, Rapport final PUCA, 2008.
- Bertrand, J. & Dugué, R., *Le nouveau découpage morphologique*, rapport, IAU-IdF, 2007
- Bonnet, E. & Collet, B., *Les familles face à la mobilité pour raisons professionnelles : des logiques de genre bien différenciées*, 2009.
- Bonnin-Oliveira S, Jaillot M-C, Berger M, Desbordes F, Thouzellier C, Aragau C, Rougé L, Desponds D, Bacconnier-Baylet S, Hertzog A, Escaffre F, *Les pôles secondaires dans la réorganisation des mobilités : Maturité et durabilité des espaces périurbains ?*, Rapport final PUCA, 2012.
- Boulahbal, M., « Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs », *Recherche-Transports-Sécurité*, 73, p.43–63, 2001.
- Bouleau, M., *Activités quotidiennes et mobilités en Ile-de-France, du centre au périurbain*, projet de recherche PREDIT- GO3, 2012.
- Bouleau M & Mettetal L, « Le périurbain en quête de proximité », *Transports n°475*, Octobre 2012
- Bouzouina, L., Nicolas, J.P. & Vanco, F., « Évolution des émissions de CO2 liées aux mobilités quotidiennes: une stabilité en trompe l'œil », *Recherche Transports Sécurité*, 27(105), p.128-139, 2011.

Cailly, L. & Dodier, R., « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois*, n° 205, Université de Bretagne Occidentale, Brest, p. 67-80, 2007.

Charmes E. , « Les périurbains sont-ils anti-urbains ? », *Les annales de la recherche urbaine*, n°102, pp. 7-18., 2007

Charmes, E. « L'explosion périurbaine », *Etudes foncières* - n°138, mars-avril 2009

Choplin A, Delage M, « Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'est francilien : des proximités et des dépendances à négocier », *Espace, Société et Territoires*, n° 544, 22p. 2011.

Cordobes S., Lajarge, R., Vanier M., « Vers des périurbains assumés. Quelques pistes stratégiques pour de nouvelles régulations de la question périurbaine », *Territoires 2040*, n°2, Documentation Française, pp. 21-32, 2010.

Courel, J., *170 millions de kilomètres par jour*, rapport, IAU-IdF, 2008.

Courel, J., *Portraits de Franciliens en mouvement*, rapport, IAU-IdF, 2007.

Courel, J., Nguyen-Luong, D. & Prétari, A., *Habiter ou travailler près d'une gare de banlieue. Quels effets sur les comportements de mobilité?*, rapport, IAU-IdF, 2007

Coutard O., Dupuy G., Fol S., « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espaces et Sociétés*, n°108-109, pp.155-176, 2002.

Darley A., *La densification pavillonnaire à la loupe, Dynamiques régionales, stratégies locales et formes urbaines*, Rapport, IAU-IdF, 2013.

Dembo A. et Colin J., *Enquête commerce 2012, comportements et attitudes des consommateurs à l'égard du commerce alimentaire*, CREDOC, décembre 2012

De Coninck, F., *Les déplacements en périphérie du temps de travail*, 2006.

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

Desjardins, X. & Llorente, M., *Revue de littérature scientifique sur le lien entre les formes d'organisation territoriale, les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre. Quel rôle pour l'urbanisme et l'aménagement du territoire face au changement climatique ?*, rapport PUCA, 2009.

Desjardins X., Mettetal L., « L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique », *Flux*, n° 89-90, 2012.

Dodier R., *Habiter les espaces périurbains*, PUR, Rennes, 219 pages, 2012.

Dodier R., «Des modes de vie hétérogènes», in Lionel Rougé (dir.), *Réhabiliter le périurbain*, Editions Loco/Forum Vies Mobiles, Paris, p. 33-38, 2013.

Donzelot, J., « La ville à trois vitesses: gentrification, relégation, périurbanisation », *Esprit*, 303, p.7-39, 2004.

Gallez, C. & Orfeuill, J.P. « Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces ». *Données urbaines*, 2, p.157-164, 1998.

Grimault Vincent, « La voiture, reine du rural et du périurbain », *Alternatives économiques*, n° 313, pp. 42-44, 2012

Hassan, M.E. « 99% des Franciliens vivent dans l'aire urbaine de Paris ». *INSEE Ile-de-France à la page*, n°196, 2001.

Hervouet, V. « La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité de modèles de déplacements », *Norois*, 205(4), p.37-52, 2007.

Hilal, M., Dumas, J.R. & Passegué, S., « Modélisation des déplacements domicile/travail et des déplacements associés et des déplacements associés », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 1999.

IAU-IdF, *Contraintes énergétiques et mutations urbaines*, Les Cahiers, n°147, février 2008.

IAU-IdF, *Vers une mobilité durable en Europe*, Les Cahiers, n°150, mars 2009.

IAU-IdF, *Habiter dans le périurbain*. Les Cahiers, n°161, février 2012.

Jaillet, M.C. *Les pavillonneurs: la production de la maison individuelle dans la région toulousaine*, Editions du CNRS, 1982.

Jaillet, M.-C., Rougé, L. & Thouzellier, C. *Les modes de vie des « navetteurs » toulousains installés dans les franges de l'aire urbaine : vers l'émergence de nouvelles figures de l'urbanité*, Colloque du groupe mobilité sociale et fluidité sociale AISLF, Lyon les 21 et 22 avril 2005, dans la revue *EspacesTemps. net*, 2006.

Jasaroski & Minvielle, E.. « Nouveaux regards sur la mobilité: boucles de déplacement, le domicile au coeur de la mobilité quotidienne », *Transports urbains*, n°102, 2000.

Jeannic, T.L., « Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes », *Economie et statistique*, 307(1), p.21-41, 1997.

Juillard, M., « Le budget automobile des ménages s' adapte aux prix des carburants », *Insee Première*, 2007..

Kaufmann, V. et al., *Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté?*, Documentation française, 2001.

Kaufmann V., *Les paradoxes de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 115 p., 2008

Labrador J., 2011, « Zonage en aires urbaines 2010 : le centre se densifie, le périurbain s'étend », *INSEE Ile-de-France à la page n° 374*, octobre 2011

Le Breton, E. « Mobilité, exclusion, et marginalité. », in Allemand S., Ascher F. et Lévy J. (dir), *Les Sens du mouvement*, Belin, 336 p., 2004

Le Breton, É., *Bouger pour s'en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale*, A. Colin, 2005.

Le Breton, E.. *Homo mobilis. La ville aux limites de la mobilité*, coll. Sciences Sociales et sociétés, PUF, 2006.

Le Breton, E., « Entreprises, territoires et vie quotidienne des actifs: vers de nouveaux compromis », *Sociétal*, (56), p.19–23, 2007.

Le Breton, E., « Domicile-Travail: Les salariés à bout de souffle », *Les carnets de l'info*, 2008.

Le Breton E., Le Corre B., Steunou H., *Ça bouge dans le périurbain !*, 2012.

Louargant S., Roux E., « Futurs périurbains : de la controverse à la prospective », in *Territoires 2040*, n° 2, Documentation française, pp.33-49, 2011.

Mary-Portas, F.-L., « Recensement de la population de 2006 Retour de la croissance démographique au centre de l'agglomération francilienne », *INSEE ILE-DE-FRANCE à la page*, n°311 , 2009.

Massot, M.H. & Armoogum, J., « Évaluation des potentiels de réduction des trafics automobiles dans le cas de la zone dense francilienne », *Recherche-Transports-Sécurité*, n°77, p.259–280, 2002.

Massot, M.H. & Orfeuil, J.P. « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale ». *Cahiers internationaux de sociologie*, p.81–100, 2005.

Mettetal, L., *L'amélioration énergétique du parc résidentiel francilien : les enjeux socio-économiques*, rapport PUCA-IAU-IdF, 2010.

Mettetal, L., « Les pratiques énergétiques des ménages du périurbain », *Note Rapide IAU-IdF*, (492), 2009.

Mondou V., Violier P., « Le vieillissement de la population périurbaine : quelles stratégies pour pallier la disparition d'une mobilité autonome ? Exemple d'une commune de taille moyenne, La Flèche », *Espaces, populations et Sociétés*, 11p., 2010.

Motte-Baumvol, B., « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services: Le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, (5), p.897–919, 2007.

Motte-Baumvol, B., « Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne », *Norôis*, p.53–66, 2007.

- Motte-Baumvol, B., « L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien », *Strates*, 14, p.149–164, 2008.
- Orfeuil, J.P. L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, éclairer les controverses (Synthèse INRETS n°37) , 2000.
- Orfeuil, J.P., Déplacements, énergie consommée et formes urbaines, IUP/Paris XII, CRETEIL. 2005.
- Orfeuil, J.P. & Soleyret, D. « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance?: What are the interactions between the short and long-distance travel markets? » *Recherche-Transports-Sécurité*, 76, p.208–221, 2002.
- Pradel, B. & Belton Chevallier, L., « Les routines spatiales à la frontière du travail », dans *Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien*, 2010.
- Prétari, A. & Courel, J., *L'emploi du temps des actifs franciliens et leurs moyens de transport*, rapport IAU-IdF, 2010
- PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture), « Mobilité et périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager les territoires de vie des périurbains », Séminaire de suivi, *Pratiques nouvelles et pratiques renouvelées dans le périurbain*, Maulat J. (Géographie Cités, CRIA), 2011.
- Ramos E., « Mobilité résidentielle, comment apprécier la distance parcourue ? », in M. Bonnet, *Mobilités et territoires urbains*, Paris, PUF, Col. Sciences sociales et sociétés, pp.132-173, 2006.
- Raux, C. & Traisnel, J.-P., « Habitat et déplacements dans les aires urbaines. Impacts énergétiques et environnementaux de la croissance périurbaine », *Annales de la recherche urbaine (Les)*, (103), p.31-41, 2007.
- Rérolle R., « Le Français, cet 'Homo periurbanus' », *Le Monde*, 04/06/2012
- Rougé L., « L'installation périurbaine entre risque de captivité et opportunités d'autonomisation », *Articulo – Revue de sciences humaines*, 2010
- Rougé L., « Vivre en lotissement pavillonnaire : entre spécificités et uniformité », in *Habiter le périurbain*, Les Cahiers de l'IAU îdF, n°161, pp. 24-27, 2012
- Sagot M., « Niveau de vie des Franciliens en 2008 : les disparités territoriales se creusent », *Note Rapide IAU-IdF*, (551) , 2011.
- Salazar Orvig A., Grossen M., « Représentations sociales et analyse de discours produit dans des focus groups : un point de vue dialogique », in *Les groupes centrés*, Bulletins de psychologie, Tome 57(3), 471, 2004
- Sencébé Y., « La périurbanité : entre conditions sociales et genres de vie », in *Habiter dans le périurbain*, Les Cahiers de l'IAU îdF, n°161, pp.31-34, 2012.
- Vanier M, « La périurbanisation comme projet », *Métropolitiques*, 2011.
- Wenglenski, S., Aguiléra, A. & Proulhac, L., «Paris à l'épreuve de la déconcentration», Rapport de recherche, LVMT-ENPC, 2006.



## **Annexes : quelques comptes-rendus d'entretiens**

### **Compte-rendu de l'entretien d'une jeune fille de 16 ans que nous appellerons Léa.**

A Brie-Comte-Robert, le 09/05/2012

Devant le Lycée Blaise Pascal

Type de logement : copropriété – maison avec jardin « clos »

Statut d'occupation des parents : propriétaires

Nous rencontrons Léa discutant avec des amis à la sortie du lycée et proposons un entretien devant le lycée.

#### **Parcours résidentiel et situation générale**

##### **Itinéraire résidentiel**

Léa habite Férolles-Attily, une petite commune proche de Lésigny et de Brie-Comte-Robert. Elle habite toujours chez ses parents dans une maison avec jardin dont ses parents sont propriétaires. Léa y a toujours vécu ou presque. Jusqu'à ses trois ans, elle habitait une commune des Yvelines. Quand on lui demande d'où elle se sent, Léa répond qu'elle se sent « *de Lésigny* », une commune voisine de Férolles où habitent tous ses amis qu'elle voit très régulièrement, si ce n'est quotidiennement.

Léa est en Première. Après son bac, elle souhaiterait aller à Paris pour poursuivre ses études et louer un studio. Mais elle hésite encore entre Paris et Marseille, puisque sa mère déménage à la fin de l'année à Marseille, où vit toute sa famille. Néanmoins, Léa restera au lycée de Brie et habitera avec son père à Lésigny pendant encore une année, après laquelle il prendra sa retraite. Léa, elle, choisira la ville dans laquelle elle fera ses études.

Si elle devait partir, elle regretterait ses amis, les sorties, « *c'est convivial, tout le monde se connaît à Lésigny* ». A part le lycée, elle ne fréquente pas du tout Brie.

Elle a une sœur, en classe préparatoire à Melun, qui habite toujours chez ses parents mais possède sa voiture. Le reste de sa famille vit dans le sud-est de la France.

#### **Habitudes de déplacement et mobilité**

##### **Véhicule personnel**

Léa n'a pas le permis de conduire car elle est encore trop jeune, pourtant, « *La voiture à Lésigny, c'est un peu indispensable* » nous dit-elle - Léa compte s'inscrire au code dans les prochains mois. Chez ses parents, il y a aujourd'hui trois voitures : une pour son père, une pour sa mère et une pour sa sœur.

##### **Transport en commun**

Dès qu'elle le peut, Léa utilise le transport en commun, mais il n'y en a pas beaucoup qui desservent Lésigny. « *Y en a pas beaucoup donc en fin de compte je fais du stop, ça marche bien* » - Léa fait de l'auto-stop surtout quand elle doit effectuer des petits trajets de 1 ou 2 km pour se rendre à Lésigny voir des amis. Ses parents ne le savent pas. Pour des plus grandes distances, il lui est arrivé seulement deux ou trois fois de faire de l'auto-stop, pour aller au lycée par exemple, car elle avait raté le bus.

En temps normal, pour aller au lycée, Léa prend le bus scolaire dont l'arrêt est à 8 minutes à pied de chez elle. Le trajet dure environ 45 minutes le matin et le soir. En voiture, le trajet dure seulement 15 minutes.

Par ailleurs, Léa va à Paris en moyenne quatre fois par mois (le weekend ou les jours fériés). Elle en profite pour se promener, faire du shopping et voir des amis. Pour s'y rendre, ses parents l'emmènent jusqu'à la gare RER (E) d'Ozoir-la-Ferrière. Léa précise qu'il n'y a qu'un seul bus qui part de Férolles le matin pour aller jusqu'à cette gare, et il passe extrêmement tôt (vers 7 heures du matin).

### **Déplacements à pied**

Quand Léa peut faire un déplacement à pied elle le fait. S'il est trop long, elle fait de l'auto-stop. Dans l'ensemble, Léa marche beaucoup. Elle a un vélo, mais ne l'utilise pas. Elle n'aime pas tellement ça.

### **Semaine type**

Lundi : bus matin et soir pour aller au lycée

Mardi soir : bus matin – danse le soir, Léa rentre chez elle après la danse – co-voiturage

Mercredi : soit elle mange le midi au lycée et rentre en bus. Soit elle déjeune chez une amie et rentre ensuite à pied chez elle

Jeudi : danse le soir – elle ne rentre qu'après la danse

Vendredi : amis, elle rentre chez elle à pied ou en stop

Samedi : ses parents l'emmènent au lycée le matin

### **Loisirs**

#### *Activités*

Léa fait de la danse deux fois par semaine. Elle fait également du footing une fois par semaine avec sa sœur.

Léa dit ne pas souvent aller au cinéma, toutefois elle s'y rend une fois par mois. Elle va au cinéma de Carré-Sénart ou parfois de Disney – A chaque fois, elle s'y rend en voiture. Ses parents l'amènent ou des parents d'amis.

#### *Sociabilité*

Léa nous dit que son loisir favori, c'est surtout de voir et de profiter de ses amis à Lésigny. En règle générale, ils sont une bande d'amis qui se retrouve souvent au parc à Lésigny, sur un terrain de foot. Ils traînent et discutent. Si l'un d'entre eux a sa maison disponible, ils vont plutôt les uns chez les autres. Tous ses amis sont de Lésigny.

### **Déplacements contraints**

Lorsqu'elle doit aller à l'hôpital, Léa va à l'Hôpital Ste-Camille à Bry-Sur-Marne. Dans tous les cas, c'est son père qui l'amène pour ce genre de déplacements. Son médecin généraliste est à Servon. C'est également son père qui l'emmène en voiture.

### **Vacances**

Léa part en vacances avec ses parents en voiture. Mais il lui arrive également de prendre le transport en commun comme le train, le TGV ou l'avion quand elle va en colo. Elle est très à l'aise avec ce type de transport, et pense les utiliser une fois adulte.

## **Perspectives**

Léa fait déjà du co-voiturage pour la danse ou les sorties scolaires. En général, ce ne sont pas ses parents qui l'emmènent « *ils ne sont pas très fan de faire du taxi* », mais plutôt des parents d'amis.

Quand on lui demande si elle pense ses déplacements de manière écologique, Léa nous répond qu'auparavant c'était effectivement une préoccupation, « *mais là j'y pense plus, à Lésigny on galère trop* ».

*Si elle avait le pouvoir...*

Léa mettrait plus de bus à disposition à Lésigny. Elle ferait augmenter le nombre de navettes quotidiennes.

Elle ne serait pas contre une gare à Brie, mais cela la concerne peu étant donné qu'elle habite à mi-chemin entre Brie et Ozoir.

Enfin, elle augmenterait le nombre de navettes pour aller à la gare d'Ozoir. Elle souligne qu'il n'y en a qu'une.

Enfin, Léa confie qu'elle n'aime pas prendre le RER seule le soir – Pour elle, c'est un problème, car elle n'est pas la seule dans ce cas.

## **Compte-rendu de l'entretien d'une jeune fille de 20 ans que nous appellerons Agathe.**

A Coulommiers, le 20/06/2012

A dé-cohabité – Habite à Reims.

Statut d'occupation des parents : propriétaires d'une maison à Maupertuis et d'un studio à Coulommiers.

Nous rencontrons Agathe suite à l'atelier jeune que nous avons animé à la Mairie de Coulommiers, le samedi 16 Juin. Nous lui prenons son numéro et lui demandons si elle serait disponible pour répondre à un entretien individuel. Elle accepte et nous l'appelons la semaine suivante.

### **Parcours résidentiel et situation générale**

#### **Itinéraire résidentiel**

Agathe habite depuis deux ans à Reims pour ses études, mais rentre tous les weekends à Coulommiers. Elle a vécu à Paris, puis est venue habiter à Mauperthuis (une commune voisine à Coulommiers) avec ses parents à l'âge de deux ans, ensuite, elle a vécu quatre ans en Afrique et est revenue douze ans à Mauperthuis où elle est allée au collège puis au lycée. Depuis deux ans, elle vit dans un appartement à Reims, ville dans laquelle elle a commencé ses études. Elle a donc dé-cohabité depuis deux ans. Elle rentre le weekend pour mener diverses activités et occupe seule un studio dont ses parents sont propriétaires dans l'hyper-centre de Coulommiers. Ses parents sont aujourd'hui en Nouvelle-Calédonie avec son frère de 18 ans et ses sœurs jumelles de 15 ans. Ses grands-parents vivent néanmoins à Coulommiers, et Agathe va tous les weekends déjeuner chez eux.

### **Attraits de la commune**

Agathe se sent très attachée à la commune de Coulommiers, même si elle a grandi à Mauperthuis, un village voisin. Elle se sent columérienne. *« J'ai fait tout mon collège, tout mon lycée à Coulommiers, donc du coup j'étais toute la semaine là-bas, après les cours soit on descendait en ville, soit on allait à la bibliothèque, soit j'allais chez mes grands-parents, donc moi je vivais beaucoup plus sur Coulommiers que sur Mauperthuis où y a rien à faire en plus. Du coup, pour tout ce qui était sorties entre amis ou quoique ce soit, le cinéma qui était en hyper centre, c'était à Coulommiers »*. Agathe a son bassin de vie à Coulommiers.

*« Moi je me sens plutôt Columérienne parce-que même quand j'habitais à Paris on venait voir mes grands-parents à Coulommiers, après j'avais aucune attache à Mauperthuis, on habitait un bourg à côté avec 5 ou 6 maisons donc on n'avait pas de réelle appartenance au village du coup je me sens vraiment columérienne. Après, je me sens aussi seine-et-marnaise car j'ai siégé au conseil des jeunes de Seine-et-Marne, mais Columérienne au départ »*.

### **Ce qui lui plaît**

*« Moi ce qui me plaît c'est que c'est resté une ville qui n'a pas été mangé par des grosses zones industriels et commerciales. Donc c'est une ville qui a gardé un caractère, une identité ... et du coup y a un vrai travail par les commerçants, par les gens de la ville, pour que les gens s'y sentent bien, restent en centre-ville et viennent faire leurs courses dans le centre-ville. Y a un marché, pour Noël y a un marché de Noël, ils font vivre le parc des Capucins qui était le château de la Princesse de Clèves, donc y a vraiment une vie tout autour du patrimoine de Coulommiers, du coup c'est vrai que c'est une ville qui est attachante.*

### **Ce qui lui déplaît**

*« Par contre y a des contraintes, c'est une ville qui vieillit, c'est une ville qui n'est pas forcément adaptée aux jeunes. Et euh [...] du coup, c'est bien pour les weekends, pour les vacances quand on a besoin de se ressourcer, mais je pense qu'à vivre en tant que jeunes ça doit être juste mort »*.

### **Avenir**

Agathe pense revenir à Coulommiers *« car de toute façon j'aurai mes parents qui y seront. Après est-ce que je reviendrai à Coulommiers même ou pas, je sais pas encore : ça dépend de l'emploi et aussi de si je me marie ou pas...enfin...mais je préférerais vraiment rester, la seine et-marne c'est vraiment un endroit où je me sens bien et j'essaierai de revenir au moins le weekend »*.

Même si elle est partie, Agathe ne regrette rien, car elle revient régulièrement le weekend. Elle est notamment contente de retrouver des produits de qualité qu'elle ne trouve pas à Reims, comme le bon pain, le fromage etc. *« Parce qu'à Reims, c'est pas ça »*. Elle apprécie la qualité de vie à Coulommiers, les produits frais, le calme. Elle retrouve tous ces aspects le weekend, et c'est pourquoi elle est contente de retourner à Coulommiers.

### **Pôle urbain**

Quand on lui demande quelle ville symbolise le pôle urbain pour elle, Agathe nous répond que ce n'est pas Meaux *« non, parce que Meaux c'est très difficile de s'y rendre à part si on a une voiture. Donc on est vraiment pas du tout orienté vers Meaux »*. Elle trouve que c'est Marne-La-Vallée, grâce à la ligne 17. Par rapport à Coulommiers, elle trouve que Marne-la-Vallée représente le pôle urbain. Elle donne en exemple le nombre de jeunes columériens qui sont à la fac là-bas.

## Mobilité et habitudes de déplacement

### Véhicule particulier

Agathe a le permis de conduire, depuis 1 an et demi. Elle a une voiture. « *Ah oui pour moi c'est une nécessité, en plus maintenant je fais les allers retours Reims –Coulommiers en voiture, ça me prend 1h10, c'est vraiment pratique.* » Agathe avait fait ces mêmes trajets l'année dernière en train, elle a testé les deux situations et reconnaît « *y a pas photo, en termes de temps et de coût c'était mieux de prendre la voiture* ». Le billet de train lui coûtait aussi cher qu'un plein, alors qu'elle consomme moins d'un plein pour se rendre à Reims.

Avant d'avoir le permis, Agathe faisait « *énormément* » de covoiturage, notamment pour ses activités, comme le Conseil des Jeunes de Seine et Marne. Elle devait se rendre à Melun régulièrement. A ce moment-là elle regroupait les déplacements avec les parents d'autres jeunes qui siégeaient également au Conseil. Sinon, Agathe prenait le Seine-et-Marne Express. « *On se débrouillait* ».

« *Dans Coulommiers, si je n'avais pas de voiture je pourrais tout faire à pied sans problème* ».

### Transports en commun

« *Oui, je prenais beaucoup la ligne 1 du Seine et Marne Express qui allait à Mauperthuis et à Melun. Je prenais aussi souvent pour les loisirs le train pour Paris. Je prenais aussi le bus pour rentrer du lycée. Ma première année à Reims, je prenais le train pour rentrer. Sinon maintenant, je prends le train souvent pour aller à Paris, soit pour les loisirs, ou pour passer les concours* ».

Agathe ne ressent jamais d'insécurité dans le TGV ou le bus. Néanmoins, elle trouve que dans le transilien ou dans le TER « *c'est autre chose, soit quand on vient de Paris ou de la Ferté-sous-Jouarre, car je faisais Reims-Epernay-Château-Thierry-La Ferté-sous-Jouarre, le trajet de nuit à la fin, quand on est tout seul ou quand y a qu'une autre personne dans le wagon, c'est pas..., enfin... moi je priais pour que effectivement les gendarmes prennent le train à ce moment-là, et moi je me débrouillais pour monter dans le même wagon qu'eux, histoire d'être un peu plus en sécurité. Et sinon quand je vais à Paris ou que je reviens de Paris, je m'arrange pour pas prendre un train après 21h* ».

### Modes doux

Agathe marche beaucoup à la fois à Reims et à Coulommiers. Elle trouve que la ville est adaptée à la marche à pied. En étant en hyper-centre, elle a tout à pied à proximité.

« *Ah non le vélo, je n'en fais pas, je suis une vraie catastrophe, j'ai abandonné !* » [rires]

### Courses

Agathe est autonome et fait les courses. Quand elle rentre le weekend, elle ramène certaines choses qu'elle a à Reims ou sinon, elle fait de petites courses en voiture à Coulommiers, au Leclerc « *histoire d'avoir quelque chose à manger* ».

### Déplacements contraints

Pour le médecin, elle allait chez le médecin qui habitait à côté de chez elle, à Mauperthuis. Pour l'hôpital et tous les autres soins, elle allait à Coulommiers.

### Loisirs

« *Alors j'suis devenue responsable jeune de mon parti, donc ça, ça me prend énormément de temps, surtout ces derniers six mois [Agathe est responsable jeune d'un parti politique à l'échelle de sa circonscription – 55 communes]. Sinon, étant en prépa j'ai pas eu le temps d'avoir beaucoup de loisirs, je lis énormément, dès que je peux j'essaie d'aller à des concerts, le théâtre, le cinéma (Reims ou Chessy)* ».

Avant, Agathe allait au cinéma de Coulommiers. Mais là, un nouveau cinéma a ouvert, depuis un an, et les prix sont trop élevés. Le tarif unique est à 10€80. Elle trouve que les films sont flous. Elle trouve que ça fait un « sacré budget ». « *Maintenant je vais régulièrement à Disney* ». Agathe y va en voiture.

### **Semaine type**

Dimanche après-midi : part de Coulommiers en voiture et dit ne pas prendre sa voiture le reste de la semaine une fois à Reims.

Lundi au vendredi à Reims : Agathe est à 7 minutes à pied de son lycée, donc prend très peu la voiture. Prend le bus ou va une ou deux fois par semaine au centre-ville de Reims à pied (bibliothèque, acheter des bouquins, sortir pour boire un verre)

Vendredi après-midi : Agathe reprend sa voiture pour retourner à Coulommiers.

Vendredi soir : essaie de ne pas avoir grand-chose à faire

Samedi : réunions publiques, boîtage (activité rattachée à son poste de responsable), toujours en voiture, car ce n'est jamais dans Coulommiers

Samedi soir : elle reçoit des amis dans son studio ou se rend chez des amis en voiture dans Coulommiers ou des communes voisines.

Dimanche : déjeune avec ses grands-parents et reprend sa voiture pour aller à Reims.

### **En dehors de ces semaines types**

L'endroit le plus éloigné dans lequel s'est rendu Agathe ces quatre dernières semaines est Bordeaux pour passer un concours, et Brest/Strasbourg ces six derniers mois pour des vacances. Pour ses déplacements, elle s'y est rendue en train/TGV. Quand elle peut avoir une voiture sur place pour les vacances, elle aime autant prendre le train.

Cette année, mis à part Pâques, Agathe n'est pas partie. Elle partira en Juillet en Nouvelle-Calédonie voir ses parents.

### **Perspectives**

A Reims, Agathe utilise le bus. A Coulommiers, il n'y a pas de raisons pour qu'elle prenne davantage le bus, à moins qu'elle ne puisse plus conduire.

S'il y avait plus de trains entre Marne-La-Vallée et Reims, et que les billets étaient moins chers, elle le prendrait plus.

Pour le vélo, Agathe nous dit « *il faudrait que je m'y remette, mais je préfère être sur mes deux pieds. Mais pourquoi pas, c'est vrai que c'est pas mal, il faudrait que j'y pense pour l'année prochaine, pour aller à la fac* ».

### **Ecologie : est-ce que tu penses des déplacements de manière écologique ?**

« *Euh j'essaie un maximum ... mais c'est vrai que y a des moments où je prends la voiture, je suis obligée d'être toute seule, donc je ne peux pas faire de co-voiturage. Mais généralement, avec les amis que j'ai, on essaie de se covoiturer un maximum. Par exemple, Elodie qui n'a pas le permis, c'est quasiment moi tout le temps qui l'emmène à tous nos événements qu'on a en commun. Donc du coup, généralement, j'essaie d'emmener deux ou trois personnes, de remplir la voiture pour rentabiliser aussi...enfin pour pas que j'y aille toute seule aussi. Du moment que je peux covoiturer des gens, je le fais* ».

### **Le discours écologique**

« *Je suis pour, mais après je trouve qu'il faut rester raisonnable. Et y a des choses qu'on peut pas...enfin...y a des choses qu'on peut pas éviter et qu'on peut pas arrêter d'un coup* ».

*comme ça. Si la voiture écologique revient au même prix qu'une voiture qui roule à l'essence ou au diesel pourquoi pas, il faut voir le coût aussi quoi... »*

### **Si tu avais le pouvoir ?**

*« Moi j'aurais bien mis un direct entre Coulommiers et Paris pour gagner au moins 20 minutes et du coup concurrencer un peu le RER qui est à Chessy. Car le RER à Chessy c'est aussi à peu près 40 minutes. Du coup, un direct qui fasse Coulommiers- Paris-gare de l'Est en 40 minutes, ce serait vraiment bien ».*

### **Budget consacré aux déplacements**

Agathe dépense au moins 120 €/mois en essence et 10€/mois en bus (carte de bus à Reims). *« En temps normal, je dois dépenser 130€ pour les transports par mois »*

### **Ressources mensuelles**

*« Je suis censée avoir 100 euros d'argent de poche par mes parents, mais en réalité ça se transforme toujours en un plein qui n'était pas prévu, donc du coup c'est plus vraiment de l'argent de poche ».*

## **Compte-rendu de l'entretien d'une femme active de 48 ans que nous appellerons Aline.**

A Villeneuve-le-Comte, le 06/06/2012

Statut d'occupation : propriétaire

Lieu : maison mitoyenne, avec jardin, dans un lotissement

Nous rencontrons Aline en sonnant à sa porte. Elle nous dit de l'attendre 15 minutes car elle doit aller chercher sa fille à Serris. Elle revient puis nous accorde 45 minutes de son temps, puis quand l'entretien s'achève, elle repart en voiture pour amener son autre fille à la danse.

### **Situation générale et parcours résidentiel**

#### **Itinéraire résidentiel**

Aline vit à Villeneuve-le-Comte avec son mari et ses quatre enfants depuis le mois d'octobre 1999. Avant cela, elle habitait à Torcy. Elle et son mari souhaitaient trouver une maison plus grande. Un jour de visite de maison à Villeneuve le Comte, ils ont croisé un couple qui affichait au même moment un panneau « à vendre ». Ils ont discuté avec les propriétaires, se sont fixé un rendez-vous, puis quelques jours après, ils achetaient.

Aline explique que les maisons du lotissement sont des maisons Disney. Elle explique également, que l'occasion s'est présentée si vite qu'elle et son mari n'ont pas regardé quelle était l'offre en transport en commun avant de s'installer dans la commune *« on y pensait pas, d'autant que les enfants étaient petits ».*

Aline est enseignante à Torcy (à 17km), son mari travaille à Collégien. Ses quatre enfants sont dispersés. Ils ont des « circuits scolaires » originaux qui ont conduit au changement de mode de vie de la famille. Son fils aîné de 22 ans fait ses études à Malakoff (sud de Paris) mais vit toujours à Villeneuve, son autre fils de 16 ans est au Lycée à Paris pour une formation spéciale en boulangerie, sa fille de 14 ans est également au Lycée à Paris,

spécialisé en danse, puis sa cadette est au collège à Serris. C'est finalement la seule à être proche de Villeneuve-le-Comte. Chacun de ses enfants effectuent des trajets quotidiens, car Aline explique que son mari et elle n'ont pas eu les moyens de louer ou d'acheter un pied à terre à Paris.

## **Attraits de Villeneuve le Comte**

### ***Ce qui lui plaît***

Aline aime beaucoup Villeneuve le Comte. Elle profite du cadre de vie et trouve ça agréable « *c'est un beau village, pour des parents c'est super* ». Elle apprécie la proximité d'un centre médical. « *Par rapport à certains autres petits villages y a beaucoup de choses* ». Si c'était à refaire, Aline achèterai de nouveau à Villeneuve-le-Comte. Elle s'y plaît. « *En plus, on est prêt de l'autoroute* ».

Aline pense rester encore plusieurs années ici, elle souligne la valeur foncière qu'a atteinte une maison comme la sienne. « *On pourrait plus acheter à Villeneuve maintenant, on pourrait plus racheter une telle maison* ». Aline précise que sa maison valait 740 000 Francs lorsque son premier propriétaire l'a achetée. Quand Aline et son mari l'ont achetée, elle en valait alors 1 100 000 Francs. Aujourd'hui, elle vaut 340 000€, c'est-à-dire un peu plus du double du prix auquel ils l'ont achetée.

Elle et son mari, entretiennent de bons rapports avec leurs voisins. « *Mais on ne se voit pas trop...chacun a sa vie* ».

### ***Ce qui lui déplaît***

« *J'ai découvert les inconvénients de Villeneuve avec l'avancée en âge des enfants* ». En disant cela, Aline parle des déplacements. Elle n'avait pas pensé devoir effectuer autant de déplacements pour les enfants quand, avec son mari, elle a acheté la maison.

## **Mobilité et habitudes de déplacement**

### **Véhicule personnel**

Aline et son mari ont tous les deux le permis de conduire. Ils ont deux voitures. Ils conduisent tous deux beaucoup. Aline pense qu'au minimum, son mari et elle dépensent 100€ par semaine pour les deux voitures. Sur l'ensemble de l'année, ils dépensent environ 5000€ dans la voiture (entretien, carburant,...).

Aline regrette que son fils aîné de 22 ans ne veuille pas passer le permis de conduire : cela rajoute une contrainte dit-elle. Pour Aline, la voiture est indispensable ; « *si les ados veulent avoir une vie sociale et culturelle et qu'on n'avait pas la voiture, ce serait infernal* ».

Mis à part l'aîné de la famille, les autres enfants souhaitent passer le permis dès que possible. Le fils de 16 ans a déjà obtenu son code, fait de la conduite accompagnée et souhaite passer le permis aussi rapidement que possible. Depuis toujours, il est « *coincé* ». Aline et son mari, n'ont jamais voulu qu'ils aient un deux roues, considérant tous deux que ce mode de transport est trop dangereux, particulièrement aux alentours de Villeneuve-le-Comte.

### **Transport en commun**

Aline n'utilise pas les transports en commun. Elle n'est qu'à 15 minutes en voiture de son travail. En revanche, ses quatre enfants ont tous une carte Imagin'R/Pass Navigo qui recouvrent les cinq zones. Elle consacre en tout 210 €/mois à ces quatre cartes. « *Mais c'est pratique, les enfants s'en servent le weekend, c'est dézonné le weekend !* »

Les enfants d'Aline sont autonomes. Deux sont au Lycée à Paris, dont sa fille qui est partie depuis le CM2. Elle y fait une école de danse. Même s'ils sont dépendants des transports et de la voiture de leur mère, ils sont très autonomes et ne ressentent pas d'appréhension

dans le fait de prendre les transports publics. Leur fille cadette prend le transport scolaire qui l'amène directement de Villeneuve à Serris. Toutefois, la navette ne passant pas régulièrement, sa mère vient la chercher si elle termine plus tôt.

### **Déplacements domicile-travail et organisation de ces déplacements**

Aline est enseignante et va travailler en voiture. Elle habite à 15 minutes de son lieu de travail. Aline passe peu de temps à effectuer son déplacement domicile-travail. En revanche, elle passe son temps dans sa voiture pour d'autres raisons. Aline explique que son emploi du temps est chargé, parce-qu' elle se dévoue quotidiennement à faire la « navette » pour ses enfants : « *le taxi, c'est moi* », dit-elle en riant. Son mari l'aide autant que possible « *il m'aide bien* » nous dit-elle. « *On a une bonne répartition des tâches* ».

« *Avant c'était facile, j'étais enseignante, je mettais tout le monde dans la voiture et je déposais tout le monde* ». Aujourd'hui, les enfants d'Aline ont grandi, ils sont éparpillés dans des lieux différents et ont atteint un âge intermédiaire où ils sont plus responsables et plus autonomes sur le plan intellectuel, mais toujours dépendants dans leur déplacement.

Aline confie qu'elle a « *calqué* » son mode de travail sur le rythme de ses enfants. Lorsqu'elle ou son mari doivent amener plusieurs fois par semaine leur fils à Torcy, au RER de 5h23 (horaires de boulangerie à Paris), ils arrivent très tôt sur leur lieu de travail et profitent de ce temps libre pour préparer ses classes, ou son mari pour travailler. Leur quotidien est minuté méticuleusement. Pour elle, c'est aussi un moyen de gérer les entrées et sorties de ses adolescents.

### **Loisirs**

Aline explique qu'elle n'a pas le temps de sortir, « *C'est pas possible, il faut aller chercher les enfants, les conduire à leurs activités, etc* ». « *Etre parents, ça demande beaucoup d'énergie* ». La vie quotidienne d'Aline est consacrée aux déplacements et notamment, à ceux de ses enfants : « *Notre mode de vie a changé par les circuits scolaires originaux de nos enfants, c'est sûr [...] je reprendrai du temps quand les enfants seront autonomes* ». Toutefois, Aline lit et bricole de temps à autres, mais ses activités ne sont pas plus développées.

Aline permet à ses enfants d'entretenir leurs loisirs. En revanche, Aline réalise [*presque devant nous*] qu'elle a mis sa vie entre parenthèses depuis plusieurs années, afin de s'occuper de ses enfants, aujourd'hui adolescents.

### **Activités des enfants**

Aujourd'hui, ils ont chacun une activité : le hand-ball, la danse, l'escalade. En plus du reste la semaine, Aline accompagne ses quatre enfants à leurs activités le samedi.

Il lui arrive, avec son mari et ses enfants de se rendre au cinéma Gaumont de Disney 3 ou 4 fois par an, mais elle préfère y aller lorsqu'elle est en vacances.

Quand on lui demande si pour elle, le weekend est différent de la semaine en termes de rythme et de déplacements, elle nous répond que seul le dimanche se distingue. Elle peut souffler.

Le weekend, seulement deux de ses enfants sortent le soir : l'un à Paris (l'aîné qui étudie) et « *l'ado* » qui sort dans le village le soir. Ses deux autres enfants, qui étudient à Paris la semaine restent à la maison le weekend et sortent peu.

### **Vacances**

Lorsque Aline est en vacances, elle nous affirme qu'elle utilise le moins possible la voiture, pour se détacher de son quotidien et du reste de l'année. Elle confie également qu'elle va au cinéma pendant ses vacances au Pays Basque et qu'elle rattrape ainsi le temps perdu

pendant l'année « *là où on va en vacances il y a un cinéma qui joue les films qui sont sortis toute l'année, donc je vais au cinéma là-bas* ».

« *Ca fait plusieurs années qu'on n'est pas partis [...] avant on partait 5 semaines, en Haute-Savoie ou dans le Pays Basque* ». Aline et son mari n'ont pas de résidence secondaire.

L'endroit le plus loin dans lequel s'est rendue Aline ces 4 dernières semaines était Nice, où elle accompagnait sa fille à un concours de danse. Ces 6 derniers mois, la destination la plus lointaine dans laquelle s'est rendue Aline est également Nice, pour le même motif. A ce moment-là, Aline nous dit à quel point le TGV à Marne-la-Vallée est pratique.

### **Relations à Paris**

Aline aime beaucoup Paris. Avant, elle y allait en voiture, quand sa fille était encore trop jeune pour prendre les transports en commun. Elle appréciait « *se balader* » en l'attendant, à la sortie de son école de danse.

### **Relation à Disneyland**

« *Ca ne représente pas grand-chose [...] on y est allé quelques fois, mais ça m'est égal* ». Ses enfants y vont de temps en temps, deux ou trois fois par an, mais rien n'est jamais régulier.

### **Courses**

Aline a un emploi du temps chargé. Elle tente de rationaliser ses déplacements et de regrouper différentes activités en un lieu : aller chercher ses enfants à la gare ou au collège et faire les courses par exemple.

Selon l'endroit où elle se trouve, Aline fait ses « *grosses courses* » à Bay 2 à Collégien, Auchan au Val d'Europe, Casino Géant à Torcy.

A Villeneuve le Comte, la famille ne fréquente que la pharmacie, le coiffeur, la boucherie. Ils ne fréquentent pas les autres commerces.

Pour l'habillement, Aline se rend dans plusieurs endroits : le Clos du Chêne (Chanteloup-en-Brie), le Val d'Europe (Marne-la-Vallée) ou Torcy. « *Mais je n'y passe pas mes journées, je ne flâne pas vraiment là-bas* ».

### **Perspectives**

*[Les enfants participent aux propositions]*

Aline prendrait les transports publics (bus et trains) si ces derniers étaient plus réguliers et correspondaient à ses horaires. Mais elle nous dit qu'aujourd'hui, lorsqu'elle va à Paris, elle prend le RER à Torcy. Elle prend tout de même sa voiture jusqu'à Torcy où il y a un parking gratuit et à partir de là prend le RER. S'il y avait des navettes plus régulières entre Villeneuve-le-Comte et une station RER, elle prendrait plus aisément les transports en commun. Elle trouve qu'il manque une navette pour aller prendre le RER « *c'est le plus handicapant* ».

Si elle avait le pouvoir, Aline augmenterait le nombre de bus « *au moins un bus par heure* ».

Selon Aline les tarifs des billets de trains ne sont pas avantageux pour une famille comme la sienne, même avec une carte famille nombreuse. Parfois, il y a des offres promotionnelles intéressantes, mais il faut prévoir très en avance les dates pour prendre les billets (IDTGV) en question. « *Il faut anticiper* ». Aline confie que c'est assez dur de s'organiser si tôt. « *Ça vaut quand même plus le coup de prendre la voiture* ».

Aline ne pense pas ses déplacements de manière écologique « *ce serait mentir de vous dire ça* », dit-elle en riant. Toutefois, l'ensemble de la famille tente d'être le plus écologique possible, notamment en faisant le tri sélectif. Elle dit être réceptive au discours sur l'environnement, mais avoue que son comportement ne l'est pas du tout.

## **Compte-rendu de l'entretien d'un homme actif de 33 ans que nous appellerons Rodolphe.**

A Brie-Comte-Robert, le 03/05/2012

Statut d'occupation : propriétaire

Type de logement : maison, jardin

### **Parcours résidentiel et situation générale**

#### **Itinéraire résidentiel**

Rodolphe vit à Brie-Comte-Robert depuis six ans. Avant, il habitait Bonneuil-sur-Marne, dans une «  *cité*  ». Deux principales raisons l'ont poussé à venir à Brie. D'abord ses enfants : il voulait une meilleure école pour ses enfants, «  *je ne voulais pas que mes enfants aillent dans une école de cité*  ». Puis, parce que Rodolphe a eu la possibilité d'acheter la maison de son oncle et de sa tante à un prix moins élevé que n'est celui du marché.

Ce qui lui plaît particulièrement à Brie c'est le fait que ce soit «  *reculé un peu de tout*  ». Il nous confie être bien situé car il n'est pas loin du centre-ville, il n'est pas loin de tout. «  *Ce n'est pas Paris, c'est plus tranquille, plus calme [...] c'est super d'avoir un jardin ! J'aime bien avoir la paix quand je me repose*  ». D'ailleurs, Rodolphe craint l'arrivée d'une résidence en face de chez lui. Un garage est à vendre, et s'il devient une résidence de plusieurs étages, il a peur que la rue ne soit plus calme, qu'il y ait trop de voitures, trop de bruit et des problèmes pour stationner. Le bruit est une nuisance particulièrement dérangeante pour Rodolphe, qui est conducteur de métro à Paris, et dont les horaires de travail sont usants et varient selon le mois de l'année.

Ses relations avec les voisins sont aujourd'hui très cordiales. «  *Ici [dans le voisinage proche] tout le monde s'entend bien*  ».

En revanche, une chose lui déplaît : les trottoirs à la même hauteur que la route «  *c'est très dangereux. Un jour j'ai failli me faire renverser par un scooter qui évitait le dos d'âne en passant devant ma porte. [...] Allez expliquer à vos enfants ce qu'est un trottoir par la simple différence de couleur*  ».

Rodolphe ne pense pas déménager pour l'instant, mais «  *ça dépend*  » nous dit-il, notamment de l'évolution de sa carrière. A la fin de l'entretien, Rodolphe nous a confié qu'avec le recul, il n'aurait pas acheté une maison, car elle lui coûte trop cher en entretien. Finalement, il nous dit qu'il aurait peut-être dû acheter un appartement.

### **Habitudes de déplacement et mobilité / Déplacements domicile-travail et organisation des déplacements**

#### **Véhicule personnel**

Rodolphe a le permis de conduire. Sa femme et lui ont chacun leur voiture, soit 2 voitures pour le ménage. «  *On n'a pas le choix*  », «  *c'est obligatoire, ça fait partie des conditions*

*d'embauche »*. Rodolphe utilise sa voiture « *pour tout* » et parcourt à peu près 80 km/jour pour se rendre à son travail. Il considère que c'est plus rapide de venir à Paris en voiture qu'en transport en commun. Ses horaires sont tellement décalés qu'il ne peut pas prendre le RER, étant donné qu'il doit parfois conduire le premier métro.

En venant en voiture jusqu'à Paris, il ne subit pas les ralentissements et bénéficie d'un parking gratuit place de la Nation [*parking Vinci dont certains emplacements ont été acheté par la RATP pour le stationnement de ses employés*]. Dans son cas, la voiture est beaucoup plus simple pour effectuer ce trajet quotidien. Il met toujours moins d'une heure à aller jusqu'à la Place de la Nation. « *Moi, Paris, prendre le périph', je fais partie des gens que ça n'effraie pas de conduire là-dedans* ».

### **Transport en commun**

Rodolphe n'utilise pas les transports en commun en tant qu'usager car il commence souvent très tôt, avant 5h30 : heure à laquelle les RER n'ont pas démarré. En journée, il n'a même pas essayé de prendre le RER « *y a pas de place pour se garer ou alors il faut payer, mais franchement, je ne vais pas aller prendre les transports pour payer, laisser ma voiture et payer ou si je le paye pas je me prends un PV ça va me coûter plus cher que de prendre ma voiture et d'y aller, sans compter la perte de temps, faut aller là-bas, trouver une place, attendre le RER qui t'amène pas directement au boulot...* »

En dehors de son travail, il n'emprunte pas le transport en commun, car il l'utilise toute la journée. « *Après s'être tapé une journée de métro, il n'a pas envie de le reprendre, je préfère être dans ma voiture, mettre un peu de musique* ».

Parfois, il prend le métro gratuitement, pour faire des courses sur place. « *C'est assez fréquent, trois ou quatre fois par mois, je vais acheter quelque chose de précis à Paris* ». C'est une raison aussi pour ne pas aller faire les courses le samedi. « *J'en profite quand je vais au travail pour faire ce que j'ai à faire sur place. Si je prends le métro, y'a vingt minutes maximum de trajet, c'est dans le coin, on reste toujours dans son coin, près de tout ce qu'on connaît, sinon quand je dois aller de l'autre côté de Paris, je prends la voiture* ».

Par ailleurs, il souligne le fait que les horaires de bus ne concordent pas toujours avec l'arrivée ou le départ d'un RER, ce qui lui donne des réticences à utiliser ces deux modes de transports. Rodolphe évoque son enfance et son adolescence, au cours desquelles il empruntait quotidiennement les transports en commun « *moi j'ai pris le bus quand j'étais gamin, j'ai pas arrêté et j'en avais une horreur. J'avais pas de chance, j'avais un bus qui une fois sur deux passait devant chez moi sans s'arrêter. Donc il fallait attendre une heure, puis parfois ce n'était pas le bon bus, donc je m'arrêtais, puis je marchais deux kilomètres sur une nationale sans trottoirs [...] j'ai donné* ».

Quand on lui demande son avis sur les transports en commun et leur confort, il nous répond que le confort « *ça va, ce n'est pas le problème, le problème c'est que les gens à Paris sont des bœufs, des animaux. Je vous donne ma vision de tous les jours. Les gens n'ont aucun civisme, ils veulent rentrer coûte que coûte, malgré le danger certain [...] Ils sont inconscients* ». Rodolphe reconnaît que les transports en commun autour de Briec-Comte-Robert, comme les bus de la Setra sont moins bondés, les gens peuvent s'y asseoir confortablement.

### **Déplacements doux**

Quand il a le temps, Rodolphe marche pour accompagner ses enfants à l'école et pour aller dans le centre-ville chercher du pain ou « *deux-trois bricoles* »

Il fait du vélo, pour le loisir et la sortie familiale à quatre « *quand il est disponible, quand il ne travaille pas, quand il fait beau* ».

## Courses

Sa femme s'occupe des courses. Elle travaille à Roissy-en-Brie, et quand elle rentre du travail, elle s'arrête à Pontault-Combault faire des courses à Carrefour ou dans la zone commerciale de Brie à l'hyper U.

## Déplacements contraints

Quand il va chez le médecin, il ne va pas à Brie, mais à Noisseau consulter un médecin qui le soigne depuis qu'il est enfant. Pour se rendre à l'hôpital, Rodolphe se rend soit à Quincy soit à Melun en voiture.

## Les loisirs

Rodolphe joue à la console, ça le détend, ça le défoule. Sinon, il va faire du sport (kick boxing) près de Carré Sénart avec des amis quand il a le temps deux à trois fois par semaine quand il ne travaille pas à cet horaire-là. Les travaux dans sa maison l'occupent beaucoup.

De temps en temps, il se promène avec ses enfants dans le parc, sur le chemin vert. Mais en général, quand il ne travaille pas, il doit s'occuper des travaux dans la maison. Il ne va pas régulièrement au cinéma, à peu près 3 fois par an quand il y a de beaux films. Il va à Carré Sénart pour le voir à sa sortie. Par ailleurs, il profite un maximum de ses enfants quand il a le temps *« quand j'ai du temps pour eux, je le passe avec eux, je ne vais pas faire autre chose »*.

## En dehors des semaines de travail

Quand il part en vacances, il part en voiture *« pour être mobile sur place »*. Il part un mois pendant les vacances d'été. Pour lui, la voiture reste le moyen de transport le plus rentable à quatre, par rapport à l'achat de billets de train, par exemple.

Il se rend également une dizaine de fois en Normandie par an, pour voir son meilleur ami, toujours en voiture.

## Perspectives

Rodolphe ne peut pas faire de co-voiturage, car ses horaires de travail sont tellement changeants qu'il ne peut même pas effectuer de trajet avec un ami, qui habite à 100 mètres et qui travaille également à la RATP à Paris.

Il ne se voit pas prendre le bus, avec des courses à la main. Pour lui, il faut un coffre pour y déposer ses affaires. Et puis, il ne bénéficie pas de tarifs réduits pour les bus ou le RER car il travaille pour la RATP et que les bus et RER sont gérés par la SETRA, etc. (groupe vivendi) et le RER par la SNCF en dehors de Paris.

S'il prend le RER pour aller au travail, il met ½ heure en voiture pour aller à Boissy-Saint-Léger et se garer, puis met ½ heure en RER A pour arriver à Nation. En tout ce trajet dure une heure, le même temps qu'il met en voiture pour effectuer le même trajet. Puis il doit payer le parking à Boissy.

*« Le problème en transport en Ile de France c'est ça, y a pas de parking pour que les gens stationnent, y a pas de parkings gratuits. Je ne veux pas être méchant, mais tous les parkings gratuits sont devenus payant : c'est abusé. Y en avait un à Sucy-Bonneuil gratuit, ils l'ont supprimé et on mit un parking payant à la place »*.

*« Ils devraient s'arranger pour qu'il y ait plus de parkings gratuits pour que les gens puissent plus facilement stationner. Parce-que je connais beaucoup de gens, pas forcément à Brie-Comte-Robert, mais même à Quincy, tout ça, où les gens disent que ça les embête d'aller payer le parking pour aller prendre les transports. Autour des stations RER ça devrait être gratuit. Ils devraient inclure ça avec le pass navigo. Pourquoi ne pas*

*faire un combo des deux ? Le mec il passe, il badge, il rentre dans un parking, en même temps il a validé son titre de transport et voilà [...] »*

*« Il devrait y avoir un tarif général pour l'Île de France. Ça devrait être le même tarif pour tous. Les parisiens payent le moins cher car ils n'ont que la zone 1 et ce sont ceux qui utilisent le plus le transport en commun. Les parisiens, c'est eux qui utilisent le plus le métro, et ils n'ont même pas de voiture et ce sont eux qui payent le moins cher. Alors que celui qui est en zone 5, il faut qu'il paye toutes les zones et ça lui coûte plus cher alors que c'est quelqu'un qui s'en sert en règle générale que pour aller travailler ».*

## **Compte-rendu de l'entretien d'une femme retraitée de 80 ans que nous appellerons Claudine.**

A Villeneuve-le-Comte, le 27/04/2012

Claudine est l'une des personnes interrogées au club du Bel Âge de Villeneuve-le-Comte.

Avant toute question, Claudine évoque spontanément l'une de ses gênes dans le domaine du transport : Le bus pour aller au Val d'Europe est censé passer à 14h, mais il n'est jamais à l'heure. Et parfois il ne passe même pas du tout. Elle dit *« en avoir fait la réflexion au chauffeur »*, et celui-ci lui aurait répondu *« oh il n'y a pas beaucoup de monde »*, manière de dire que ce n'est pas très grave. Il lui arrive donc de rater son rendez-vous chez le médecin à Lagny.

Elle dit avoir écrit deux fois en recommandé au réseau Pep's pour se plaindre, mais personne ne lui a jamais répondu (le réseau Pep's correspond au réseau de bus des secteurs 3 et 4 de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée).

Les bus du matin seraient au contraire à l'heure, car ils emmènent les enfants à l'école.

### **Dynamique résidentielle et situation générale**

#### **Profil de l'interviewé et itinéraire résidentiel**

Claudine vient de la Lorraine, mais habite ici depuis 37 ans. Elle était enseignante.

Elle est propriétaire d'une maison, n'a pas de jardin mais dispose d'une petite cour qu'elle dit avoir transformée en *« jardin de fleurs »*.

Elle explique qu'elle a souhaité devenir enseignante, car quelques jours après le massacre d'Oradour-sur-Glane, les sœurs de l'école où elle était élève ont emmené sa classe visiter le village : les cadavres étaient encore sur place, et elle dit avoir encore en mémoire l'image d'un enfant cloué au-dessus de la porte de l'église. De là, dit-elle, vient sa volonté de *« devenir institutrice et de venger le monde ouvrier »*. *« J'ai pris l'enseignement privé, et j'ai rempli ma mission »*.

Avant de venir à Villeneuve-le-Comte, elle enseignait dans la Creuse. Lorsque sa classe a fermé, elle a postulé pour enseigner à Villeneuve-le-Comte, car une place s'y libérait. Elle précise qu'elle ne souhaitait pas retourner en Lorraine, du fait de ses souvenirs de la guerre, semble-t-il.

#### **Attrait du logement et du quartier**

Le village est classé et elle juge les gens *« sympas »*. Les habitants l'ont tout de suite adoptée lorsqu'elle est arrivée. Elle aime d'ailleurs beaucoup son voisinage.

Elle apprécie également la forêt, les randonnées.

Cela fait 20 ans qu'elle est à la retraite, rien ne lui déplaît ici dit-elle. Et si jamais quelque chose ne lui convient pas, elle va voir le maire. Elle explique que M. Le Maire est très conciliant. Elle précise en riant que lorsque le maire la voit arriver, il dit « *voilà la râleuse !* ». « *Mais c'est pour rire qu'il le dit, car il est sympa aussi* ».

Elle dit vouloir terminer sa vie ici.

## **Habitudes de déplacement / Mobilité**

### **Le choix du bus, car elle n'a jamais conduit**

Elle n'a jamais conduit car elle a des problèmes de vue. Elle a ainsi toujours pris les transports en commun.

Ce qui l'énerve aujourd'hui, c'est le manque de bus l'après-midi et leur non-respect des horaires [voir son discours d'introduction, au début du compte-rendu]. Elle n'a jamais de problème le matin, car les bus scolaires respectent leurs horaires et ne sont pas supprimés. Le problème vient vraiment des bus de l'après-midi : c'est ainsi difficile d'aller au Val d'Europe l'après-midi, explique-t-elle.

*« Dès fois j'aurais bien envie de faire une ballade à Auchan ou au Clos du Chêne, mais si les cars ne sont pas à l'heure, alors on loupe le car de 2h30, donc il faut attendre le car de 3h30 et ça ne vaut plus alors le coup d'aller jusqu'au clos du chêne ».*

Elle ne prend plus le train : « *dans le temps oui, quand j'allais à Paris, mais maintenant plus* ».

### **La navette pour se rendre au marché de Lagny**

Elle dit ne pas prendre la navette, car il faut s'inscrire à l'avance. Or il lui arrive finalement d'avoir un empêchement, ou même d'oublier.

### **Les modes doux**

Depuis son enfance elle a des rhumatismes aux articulations. Depuis son enfance elle ne fait donc plus de vélo. En revanche, elle marche beaucoup : une heure tous les après-midi avec sa voisine. Ceci représente un véritable loisir pour elle.

### **Peu de déplacements liés à la santé, et l'aide de ses amis du « club » en cas de besoin**

On a tout ici, dit-elle : le médecin, le pharmacien. Pour l'hôpital, elle se rend à Tournan-en-Brie. Elle s'y rend cependant très rarement, puisqu'elle cite spontanément son opération de la vésicule, 10 ans auparavant.

Mais si demain vous deviez aller à l'hôpital, comment feriez-vous ? « *J'ai des amis au club qui m'emmènent. [...] On se rend mutuellement service* ».

### **Le co-voiturage pour pallier à la voiture**

Claudine ne conduit certes pas, mais elle monte régulièrement dans des voitures : une fois par mois environ, un déplacement chez un médecin à Lagny, par exemple, l'amène à demander l'aide d'une de ses amis du club du bel âge, toujours la même. Celle-ci lui sert ainsi de chauffeur une fois par mois environ. Et quand elle va chez sa cousine, ce sont les petits-enfants de cette cousine qui viennent la chercher.

### **Relations avec Paris**

Claudine allait beaucoup à Paris lors de ses premières années à Villeneuve-le-Comte. Elle visitait. Aujourd'hui elle n'y va plus.

## Les courses

Claudine nous signifie avant tout que les courses sont l'occasion de « *voir du monde* ».

### Ses lieux de courses

- En priorité dans les commerces de Villeneuve-le-Comte, deux fois par semaine. Elle se rend dans tous les commerces du coin « *pour les défendre contre les grands magasins* ». « *On a tout sur place* ».
- A Auchan, au Val d'Europe tous les quinze jours, voire tous les mois. « *C'est assez irrégulier* », explique-t-elle. Elle s'y rend toujours en car.
- « *Ou bien quand j'ai affaire à Lagny, j'en profite pour faire mes courses là-bas* » : marché, Intermarché, Monoprix. Mais elle dit s'y rendre rarement, car c'est trop long pour attendre le bus au retour. Par contre, elle dit que pendant l'année scolaire le mercredi il y a un car qui revient à 11h45, ce qui lui permet de revenir plus facilement. Mais elle insiste pour dire que ce n'est que le mercredi : le vendredi, si elle doit aller à Lagny pour voir le rhumatologue ou l'ophtalmologiste, elle doit ensuite attendre le bus de 13h30 pour revenir. « *C'est pour ça, s'ils nous mettaient les mercredis et vendredis le car à midi ce serait bien* ».
- Elle précise qu'il n'y a pas de marché à Villeneuve-le-Comte.
- Vendredi matin et mercredi soir : passage du poissonnier ambulancier. Elle dit parfois lui acheter du poisson, mais de temps en temps seulement, car il est cher, et on lui dit même de se méfier lorsqu'il lui rend la monnaie.

## On vient la chercher en voiture lorsqu'elle voit sa famille

Une cousine à Sainte-Geneviève-des-Bois dans l'Essonne, et une « *cousine à Papa qui habite à Antony dans les Hauts-de-Seine* ». Quand elle les voit, ils viennent toujours la chercher en voiture.

### Quelqu'un vous aide-t-il ?

« *Non, jusqu'à présent je suis indépendante. Enfin ça ne durera peut-être pas.* » Si jamais elle a besoin, ses amis du « *club* » [du Bel Âge] pourraient l'aider, dit-elle.

## Loisirs

Elle dit faire beaucoup de sorties avec le club du bel âge. Exemple : le musée de la Grande Armée, le château de Meaux.

Tous les jeudis, elle joue à la Belotte.

Elle fait du crochet avec le « *club* » [du bel âge].

Elle fait également beaucoup de mots croisés, lit beaucoup, et regarde la télévision.

Surtout, elle cite sa marche d'une heure tous les après-midis avec sa voisine, qui correspond pour elle à un véritable loisir. Elle dit la faire tous les jours, à la condition qu'il n'y ait pas de neige. Elle marche sur « *l'ancienne route de Provins* », et dans les bois.

Elle se plaint néanmoins que les automobilistes roulent trop vite. Pas dans Villeneuve-le-Comte même, mais « *dans le pays* », notamment le matin sur la route pour aller à Lagny.

Elle va une fois par an en vacances dans l'Est, pendant trois semaines. Mais elle précise qu'elle aime bien rester chez elle.

## Perspectives

Qu'est-ce qui pourrait vous amener à prendre le train ?

Elle n'utilisera jamais le train. « *C'est-à-dire qu'à cause des vibrations, mon médecin n'y tient pas tellement car j'ai une tumeur sur le foie* ». Les vibrations pourraient ainsi faire évoluer sa tumeur, explique-t-elle.

Si une ligne de train était aménagée jusqu'à Villeneuve-le-Comte ?

« *Si on rétablissait le train supprimé en 1931* », cela ne la dérangerait pas, dit-elle. L'utiliserez-vous ? « *Ca dépend, je me ferais enlever la tumeur et je prendrais le train [ironie]* ».

Déménageriez-vous ?

« *Non* ». Même si, imaginons, les cars sont supprimés ? « *Je resterais quand même là car il y a tout sur place* »

Si vous aviez le pouvoir ...

« *Je changerais les horaires du car ! Et il n'y a pas que moi qui râle, parce qu'il y a beaucoup de personnes qui prennent le car.* » Et elle souligne à nouveau son énervement contre les bus qui ne passent pas à l'heure, ou ne passent même pas.

Elle aimerait un bus à midi au départ du Val d'Europe pour revenir à Villeneuve-le-Comte, et un bus au départ de Villeneuve-le-comte à 14h pour se rendre au Val d'Europe. Ainsi, ce qui l'intéresse, c'est de pouvoir compléter l'offre de bus existante pour faire plus facilement des demi-journées au Val d'Europe : aujourd'hui elle peut facilement se rendre au Val d'Europe le matin grâce aux cars scolaires, et elle peut facilement revenir le soir avec les cars scolaires également. Mais il manque un bus pour revenir le midi, ou un bus pour s'y rendre en début d'après-midi.

Ces bus, en plus de l'emmener au Val d'Europe, lui permettrait aussi d'aller plus souvent au marché de Lagny, explique-t-elle.

## Ressources

« *Je ne paye pas d'impôts, donc je ne paye pas le car. J'ai une carte que je paye 20 € à l'année* ». Elle explique que Mitterrand a bloqué les salaires des enseignants en 1981. Or, explique-t-elle, les retraites des enseignants sont calculés sur les dix dernières années. Comme elle a arrêté de travailler en 1992, sa retraite est peu élevée.

Mais elle dit ne pas se plaindre : elle n'est pas à la rue, elle a sa maison, elle a assez pour vivre. Et si jamais elle devait avoir un problème, sa cousine l'aiderait, dit-elle. Elle ne se sent pas isolée.

A Noël, elle a reçu un bon de 40 € pour « *acheter dans le pays* ». Elle explique par ailleurs qu'en mars il y a le « *repas des cheveux blancs* » que finance entièrement la municipalité.

Enfin, elle souligne que si jamais un jour elle devait être malade, la communauté de communes de *la Brie Boisée* lui apporterait à manger à domicile pour 5 € seulement. « *C'est copieux, et c'est bon* ».

# Compte-rendu de l'entretien d'un homme retraité de 78 ans que nous appellerons Maurice.

A Brie-Comte-Robert, le 23/04/2012

Statut d'occupation : propriétaire

## Parcours résidentiel et situation générale

### Parcours résidentiel

Maurice est briard de famille. Il habite depuis très longtemps à Brie. Il habite son quartier depuis 1967. Il travaillait à Brie et avait beaucoup de connaissances dans la ville. Maurice nous a tout de suite confié qu'il a du mal à connaître toutes les nouvelles personnes installées dans le voisinage. « *On s'intègre pas...on a du mal à connaître les nouvelles personnes. Avant on se connaissait pratiquement tous* ». Avant Brie comptait 2500 habitants. Aujourd'hui la ville s'est étendue. Mais Maurice trouve cette extension positive pour la ville. En effet, il ne regrette pas l'agrandissement de Brie-Comte-Robert car pour lui, il a engendré des améliorations. Maurice insiste surtout sur l'arrivée de l'école à proximité des habitations. Il met en avant le fait que lorsqu'il était enfant ou adolescent, il devait se rendre tous les jours en car à St-Maur pour aller à l'école « *on prenait le car le matin à 7 heures on revenait le soir à 7h* ». Maurice est content de ces améliorations dont ont pu bénéficier ses enfants.

Maurice n'a jamais eu envie de déménager. Il a fait toute sa carrière ici et allait au travail ici « *à pied, en voiture ou à vélo* ». Maurice considère qu'il y a pratiquement tous les services à la fois médicaux et commerciaux à Brie.

Avant, il n'y avait pas autant de choses, il fallait se rendre plus loin pour accéder aux services. Maurice confie que la municipalité « *ne s'est pas trop mal débrouillée* ».

Bien sûr, Maurice constate la disparition de certains commerces et services de proximité, comme les bistrot/cafés (avant il y en avait 25). Avant, il allait au bistro, jamais tout seul, mais avec amis. Aujourd'hui ils ont disparus. « *C'est dommage, c'est un lieu où on rencontrait des gens* » (il y avait les billards, flippers, fléchettes, babyfoot à la place de la télé). Cela fait longtemps que Maurice ne va pas au café.

Par ailleurs, il était responsable des anciens d'Algérie pendant 20 ans, et s'est fait plusieurs amis qu'il côtoie toujours.

## Mobilité et habitudes de déplacements

### Déplacements doux

« *Je me déplace mal...je marche difficilement* » nous confie Maurice, suite à une opération de la hanche. Il nous confie ne pas pouvoir marcher plus d'une centaine de mètres. C'est la distance à pied qui l'ennuie. Il arrive seulement à aller au bout de la rue.

Cependant, avant d'avoir des difficultés pour marcher, Maurice s'est plus souvent déplacé à pied ou en vélo dans sa vie qu'en voiture. Pour lui, la voiture est devenue un outil indispensable après. Il a fait du vélo jusqu'à sa prothèse de hanche et parcourait de nombreux kilomètres.

### Voiture

Maurice a une voiture. Il constate que tout son voisinage a au moins une voiture. « *Tout le monde a besoin de la voiture, c'est indispensable* ».

Maurice doit prendre la voiture pour se déplacer. Avec sa voiture il est encore autonome. Mais ça l'embête de la prendre seulement pour une course. Souvent, il se rend en centre-ville en voiture pour acheter du pain mais il rencontre toujours des difficultés pour stationner, même avec les places handicapées.

### **Transport en commun**

Il connaît Proxi'bus : « *c'est même pas mal organisé il paraît* ». Mais Maurice ne s'en sert pas. Jusque-là, il a ses enfants autour de lui.

Maurice raconte que le train voyageur de la ligne de la Bastille qui passait à Brie Comte Robert s'est arrêté en 1949. Les trains de marchandises ont continué à emprunter cette ligne jusqu'en 1969, date de la disparition définitive de la gare de Brie. A l'époque, il se servait peu du train, mais connaissait des amis qui le prenaient pour aller à St-Maur.

Maurice explique que Brie Comte Robert aurait dû voir la ligne de Lyon passer (celle qui aujourd'hui passe à Combs-la-Ville). Mais à l'époque, les agriculteurs s'y étaient fortement opposés, en insistant sur le fait que le passage du train faisait peur aux chevaux.

« *Puis finalement ce n'est pas plus mal que le train passe pas à Brie* » nous dit Maurice, car ça a ralenti l'évolution et l'étalement trop important de la ville. Il compare notamment Brie à Combs-la-Ville qu'il considère de ville dortoir. « *C'est vrai que ça facilite pas la tâche aux gens qui doivent prendre le train, mais ça a permis que Brie ne s'étendent pas en lotissements* ». Maurice trouve que la ville n'a pas été défigurée « *il y a des petits immeubles, il n'y a pas de grosses unités* ».

Aujourd'hui, Maurice trouve que l'évolution de Brie est plus douce que dans d'autres villes, et ce qu'il apprécie particulièrement. Il trouve que l'absence de train a limité l'immigration (il compare toujours Brie à Combs-la-Ville). Il se réjouit qu'il y ait encore une vie locale à Brie, « *c'est une ville un peu provinciale à la portée de Paris* ».

« *L'un dans l'autre ils n'ont pas trop mal mené la ville* » dit-il.

### **Loisirs**

Maurice passe beaucoup de temps chez lui, dans sa maison. Il regarde la télé plusieurs heures par jour, l'après-midi et le soir.

Maurice faisait du vélo. Après son opération de la hanche, ses enfants n'ont pas voulu qu'il en fasse dehors. Maurice a donc fait l'acquisition il y a cinq ans d'un vélo d'intérieur. Depuis cinq ans, il a parcouru 16 000 km à une vitesse moyenne de 20 km/h. Il en faisait 1h par jour. En ce moment, Maurice est fatigué et n'en fait qu'1/2 heure par jour (un quart d'heure le matin, un quart d'heure le soir). Quand il n'en fait pas, il se sent coupable.

Malgré sa fatigue, Maurice est en très bonne relation avec ses amis, qui viennent le voir ou inversement. Pendant vingt ans, il faisait partie de l'association des anciens d'Algérie et a connu plusieurs amis par ce biais.

### **Courses**

« *Jusque-là je suis autonome* » commence Maurice lorsque nous abordons la question des courses. Maurice fait ses courses dans les grandes surfaces de la zone commerciale. Il y va en moyenne une fois par semaine. Pour lui, il est plus facile de se rendre dans les grandes surfaces que dans le centre-ville. Maurice va toujours dans le même supermarché qu'il connaît bien (Aldi) et dans lequel il ne perd pas de temps. Il préfère même aller dans une pharmacie qui se situe dans la grande surface, cela lui permet de limiter ses déplacements ; de plus, il trouve qu'elle est plus facile d'accès qu'une pharmacie située en centre-ville. Maurice insiste encore sur les difficultés de stationnement qu'il rencontre quand il va en centre-ville.

Même s'il est autonome, quelqu'un vient aider Maurice une fois par semaine pour le ménage et la lessive.

### **Perspectives**

Dans son quotidien, Maurice aimerait avoir des places « *plus faciles à garer* », même s'il a une carte prioritaire. Actuellement, « *elles sont soit prises, soit trop petites* ».

« Il en faudrait peut-être plus » nous dit-il. Mais Maurice ne réclame pas, ce n'est pas dans ses habitudes.



*L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France est une fondation reconnue d'utilité publique par décret du 2 août 1960, financée par la Région Île-de-France et par l'État.*

15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15 - 33 1 77 49 77 49 - [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)

5 11 001