

# **Vers de nouvelles dynamiques urbaines écomobiles ?**

Paris, Lyon, Strasbourg, Aix-en-Provence

Vincent Kaufmann

Christophe Jemelin

Institut de Recherche sur l'Environnement Construit  
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (Suisse)

Jean-Marie Guidez

Département Mobilité

CERTU, Lyon

Rapport de recherche 148

Mars 2000

Cette recherche a été financée dans le cadre du PREDIT par :

- Le Ministère de l'Environnement (subvention numéro 97109)
- L'ADEME (convention numéro 9703030)
- La DREIF (Île-de-France)
- La RATP (Île-de-France)
- La Communauté Urbaine de Strasbourg
- Le SYTRAL (Lyon)
- La Ville d'Aix-en-Provence
- L'UTP
- le GART

Photographies des secteurs d'étude : Christophe Jemelin

Photographies aériennes : © IGN France

Cartes de localisation : reproduites avec l'autorisation de la société MICHELIN

## Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier François Ascher, Francis Beaucire, Gérard Brun, Chantal Duchêne, Gabriel Dupuy, Vincent Fouchier, Edith Heurgon, Marie-Hélène Massot, Alain Menneveau, Anne Meyer, Sylvain Michelin, Michel Muffat, Pascale Pécheur, André Pény, Monique Smolar, Yannick Tondut, Philippe Vallouis, et Marc Wiel pour leurs remarques et commentaires.

La table des matières figure en page 6

## Résumé

*Une vision largement dichotomique de la ville a actuellement cours aussi bien dans les milieux académiques que parmi les cercles de décideurs. Cette vision **oppose la forme historique** de la ville – impliquant densité et compacité, qui serait à préserver – à **la forme périurbaine**, émergente, dont le développement actuel serait difficile à maîtriser.*

*La croissance rapide de l'étalement urbain est souvent interprétée comme une résultante de son adéquation avec les valeurs dominantes de l'époque : l'envie d'être propriétaire, d'habiter une maison individuelle, de se déplacer en automobile pour la privatisation de la mobilité et la maîtrise de l'espace-temps que la voiture procure.*

*Parallèlement au développement périurbain se dégage une volonté de maîtriser l'automobilité urbaine. Un des objectifs des PDU est notamment de favoriser l'usage des modes de transports alternatifs dans le cadre de la mobilité quotidienne. La tâche est ardue et un regard rétrospectif sur les politiques menées pour limiter l'usage de l'automobile ces vingt dernières années en Europe suffit à s'en convaincre. Les stratégies visant à favoriser l'utilisation d'autres moyens de transport n'ont de manière générale pas atteint leurs objectifs. Il résulte de ces échecs une vision fataliste, dans le domaine de la planification urbaine, quant aux possibilités d'action sur la mobilité quotidienne.*

**Plus généralement, la mise en relation de l'urbanisation avec les politiques publiques de transports urbains révèle une rupture : à partir du moment où le taux de motorisation augmente, l'aménagement du territoire semble impuissant et n'arrive pas à intégrer une réflexion globale sur les nouvelles formes d'accessibilité basées sur la voiture. En clair, les dynamiques urbaines actuelles favorisent la mobilité automobile, celle-là même que l'on voudrait réduire.**

*Faisant le lien entre ces dynamiques et les valeurs dominantes évoquées plus haut, la recherche dirigée par l'EPFL et le CERTU s'articule autour d'un **questionnement en trois points** :*

- *La prédisposition à l'usage de l'automobile est-elle généralisée dans la population ? Est-il possible de favoriser d'autres modèles, et quelle est la contrainte exercée par le contexte urbain et social ?*
- *L'insertion sociale par contiguïté prend-elle de nouvelles formes ou est-elle confinée à des populations exclues de l'automobile ? D'une manière générale, l'insertion par proximité géographique est-elle choisie ou subie ?*
- *L'aspiration à vivre en maison individuelle est-elle dominante dans la population ou observe-t-on d'autres modèles résidentiels ? Le marché du logement joue-t-il un rôle d'arbitre ?*

*Pour aborder ces thèmes, une **approche comparative** entre des morphologies urbaines variées a été retenue. Ce dispositif permet de confronter des tissus différenciés sur le plan de l'urbanisme (tissu urbain central, suburbain, de ville nouvelle et périurbain), insérés dans des agglomérations urbaines de tailles différentes. Les agglomérations retenues sont l'Île-de-France, l'agglomération lyonnaise, l'agglomération strasbourgeoise et Aix-en-Provence, dans lesquelles une enquête téléphonique a été réalisée auprès d'un échantillon de 500 personnes âgées de 15 à 74 ans par site étudié, représentatif de la population de ce site selon le sexe, l'âge et la catégorie socioprofessionnelle.*

*La composition sociale de ces différents tissus est assez contrastée, mais elle est volontairement diversifiée dans chacun d'entre eux, de façon à pouvoir effectuer une analyse comparative en tenant compte des positions sociales. Par ailleurs, si tous les quartiers retenus sont équipés en commerces, services publics et en espaces verts, en revanche l'offre de transports publics, l'accessibilité routière ou les conditions de stationnement diffèrent de façon importante.*

Après une analyse des sites sélectionnés et un traitement des entretiens par de nombreuses constructions typologiques, l'étude met en évidence **trois résultats centraux** :

1. Le premier est que **la dynamique urbaine que connaissent actuellement les agglomérations françaises, et par laquelle la ville émergente se fait autour de l'automobile, n'est pas le fruit d'un modèle d'aspiration généralisé**. S'il existe effectivement un modèle d'aspiration dominant associant l'automobile, l'insertion sociale par connexité et l'habitat individuel, d'autres modèles ont pu être mis en relief. Ainsi, toute la population n'aspire pas à se déplacer en automobile, toute la population ne déserte pas la proximité spatiale dont on observe qu'elle se renouvelle, toute la population ne souhaite pas vivre en maison individuelle :

- a. Les logiques d'action sous-jacentes aux pratiques modales sont fortement diversifiées et toute la population ne souhaite pas l'automobilité.
- b. La spatialité des modes de vie est diversifiée, elle ne se résume donc pas à une généralisation de la connexité.
- c. Les aspirations en matière de localisation résidentielle ne vont pas uniquement vers le périurbain.

2. Le deuxième résultat sur lequel débouche ce travail, sans doute le plus important, est que **si toute la population n'aspire pas à l'usage de l'automobile et à l'habitat périurbain, un jeu de contraintes lié à la dynamique urbaine pousse les personnes porteuses d'autres désirs vers le modèle dominant**. En d'autres mots, les modèles alternatifs sont aliénés par des contraintes d'offre. La dynamique urbaine favorisant l'automobile est donc certes l'expression agrégée de désirs individuels, mais elle s'impose aussi comme dynamique unique à des répondants porteurs d'autres valeurs.

Trois aspects sont particulièrement significatifs de cette situation :

- Les répondants préférant utiliser les transports publics ou le vélo à l'automobile sont souvent contraints à utiliser la voiture, notamment pour aller travailler, à cause de l'organisation spatiale des agglomérations.
- Le recours à l'automobile est ainsi indispensable en milieu périurbain pour déployer des programmes d'activités un tant soit peu complexes, et fréquenter les équipements de son quartier de domicile, les distances à parcourir n'étant pas marchables (avec notamment une géométrie des rues qui impose des détours importants) et l'offre de transports publics ne permettant pas de micro-mobilités (car l'offre est calibrée uniquement pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail).
- Le marché du logement ne correspond pas totalement aux aspirations de la population. Si nos résultats mettent en évidence une aspiration au périurbain dans les familles d'ouvriers et d'employés, ils montrent également le mouvement inverse : des personnes désirant être en centre-ville et vivant en périurbain.

3. Le troisième résultat renvoie à la dimension comparative de la recherche. D'une manière générale, **un double clivage est apparu au fil de nos résultats en ce qui concerne les habitudes modales** : entre types de tissus et entre agglomérations.

Concernant le clivage entre types de contextes, relevons qu'au gradient tissu urbain – tissu suburbain – tissu périurbain, correspond **un glissement des pratiques modales d'une forte différenciation selon la destination à une indifférenciation**. C'est ainsi que dans les quartiers urbains centraux, la marche est généralement plébiscitée pour fréquenter son quartier, les

*transports en commun ou l'automobile étant utilisés pour les déplacements spatialement plus éloignés, selon la destination. Dans les contextes périurbains, l'automobile est utilisée aussi bien pour fréquenter la proximité que pour se déplacer dans des espaces plus étendus.*

*Concernant le clivage entre agglomérations, si la taille comparée est ressortie tout au long de la recherche comme un facteur sur-déterminant l'ancrage spatio-temporel des modes de vie et les pratiques modales, **des facteurs contextuels propres à chaque agglomération viennent moduler l'expression des différents modèles autres que la trilogie automobilité-connexité-villa individuelle.** Il s'agit en particulier du marché du logement, de la localisation des emplois et de la qualité de l'offre de transports publics. Plus précisément :*

- Le marché du logement apparaît comme particulièrement contraignant dans les sites étudiés en Île-de-France, ce qu'attestent à la fois les différentiels de prix du logement plus importants et la plus faible congruence entre localisation résidentielle effective et souhaitée dans cette agglomération. De fait la situation actuelle pousse fortement à la péri-urbanisation.*
- La forte dispersion des emplois à l'extérieur des villes centres en Île-de-France et à Lyon renforce la dépendance automobile, particulièrement dans les sites d'Ivry, d'Evry, et de Charpennes.*
- Le faible degré de couverture spatio-temporelle de l'agglomération aixoise par les transports publics favorise l'automobilité exclusive et rend d'une manière générale difficile l'usage des transports publics chez les « écologistes civiques » et les « prédisposés alternatifs ».*

***Ces résultats tendent à démontrer qu'il n'y a pas lieu d'être fataliste quant au pouvoir de l'action publique en matière de redirection des pratiques modales : des marges de manœuvre existent.*** Elles peuvent prendre appui sur les multiples modèles de vie urbaine dont est porteuse la population. Concrètement, ces marges de manœuvre consistent à créer les conditions-cadres favorables à l'expression des modèles alternatifs – aujourd'hui aliénés – à la trilogie automobilité - connexité - maison individuelle, de façon à provoquer une inflexion dans la dynamique urbaine actuelle. Cela nécessite cependant de se défaire de la vision dichotomique de la ville entre forme historique et forme périurbaine que l'on retrouve tant chez les décideurs, les professionnels du territoire et des transports que chez les habitants. ***Une inflexion à la dynamique urbaine actuelle n'aura en effet lieu ni dans les villes centres, qui n'offrent que des potentiels de croissance limités, ni dans le périurbain.*** Il est urgent de développer une troisième voie.

### ***L'enjeu des PDU : faire de la ville en première couronne***

*Le suburbain pourrait devenir un troisième « modèle urbain » entre la ville historique et le périurbain. Nous avons pu constater que le suburbain était actuellement fortement déprécié par la population. Cette dévalorisation est aisément compréhensible, les premières couronnes d'agglomérations étant souvent synonymes de coupures urbaines, de friches, de nuisances, de problèmes sociaux. Ces localisations sont pourtant porteuses de potentiels appropriables d'une façon multiple : les transports publics y sont souvent déjà actuellement de bonne qualité, une requalification urbaine et une densification des friches et autres espaces interstitiels permettrait d'y développer une ville durable autour de nouvelles formes urbaines de densités intermédiaires pour le moment presque inconnues en France. **Contrairement aux villes-centres qui ne se développent plus, à la ville périurbaine qui est une induction de l'automobilité, la ville-suburbaine est le lieu où les recommandations des PDU prennent tout leur sens.** Le chantier d'une inflexion dans la dynamique urbaine actuelle est là...*

## Table des matières

<b>1</b>	<b><i>Cadre théorique</i></b> .....	<b>10</b>
1.1	Recompositions urbaines et mobilité .....	10
1.2	Des experts unanimes, mais impuissants.....	13
1.3	Des approches à affiner.....	15
1.4	Trois questions de recherche pour tenter de sortir de l'impasse.....	16
1.5	Trois outils conceptuels au service de la recherche .....	17
<b>2</b>	<b><i>Méthodologie : Une approche comparative</i></b> .....	<b>20</b>
2.1	Les quartiers retenus .....	20
2.2	L'enquête téléphonique .....	40
<b>3</b>	<b><i>Configurations et descriptions : contexte, composition sociale, et pratiques</i></b> .....	<b>42</b>
<b>3.1</b>	<b>Le contexte</b> .....	<b>44</b>
3.1.1	Le parc de logement.....	44
3.1.2	L'équipement des quartiers étudiés .....	45
3.1.3	L'accessibilité par les transports publics .....	46
3.1.4	L'accessibilité routière .....	50
3.1.5	L'accessibilité cyclable et piétonne .....	52
3.1.6	La localisation du lieu de travail .....	54
3.1.7	Des situations contrastées .....	54
<b>3.2</b>	<b>La composition sociale de la population</b> .....	<b>56</b>
3.2.1	La position sociale .....	56
3.2.2	Le parcours de vie .....	57
3.2.3	L'espace social .....	59
<b>3.3</b>	<b>Les habitudes modales</b> .....	<b>62</b>
3.3.1	L'équipement des ménages .....	62
3.3.2	Les habitudes modales et leur combinaison .....	62
<b>3.4</b>	<b>Inscription spatiale des habitudes modales par motif</b> .....	<b>68</b>
3.4.1	Le travail .....	68
3.4.2	Les achats alimentaires.....	69
3.4.3	La fréquentation des cafés et restaurants .....	70
3.4.4	Le cinéma .....	71
3.4.5	Activités extra-scolaires des enfants .....	72
3.4.6	De la différenciation à l'indifférenciation spatiale des habitudes modales .....	73
<b>3.5</b>	<b>Un constat à dépasser</b> .....	<b>74</b>
<b>4</b>	<b><i>Logiques d'action sous-jacentes aux pratiques modales : la force des représentations</i></b> .....	<b>79</b>
<b>4.1</b>	<b>Les représentations sociales des moyens de transport</b> .....	<b>81</b>
4.1.1	L'information .....	81
4.1.2	La structuration interne des représentations .....	84
4.1.3	Les attitudes .....	87
4.1.4	Synthèse.....	89
<b>4.2</b>	<b>Représentations sociales, usages et offres</b> .....	<b>91</b>
4.2.1	Représentations sociales et usages.....	91
4.2.2	Représentations sociales et offre de transport.....	95
4.2.3	Les représentations en regard des usages et des situations.....	99

4.3	Une typologie des logiques d'action sous-jacentes aux pratiques modales.....	101
4.4	Typologie des logiques d'action et pratiques modales.....	109
4.5	Des inclinations multiples .....	113
<b>5</b>	<b><i>Spatio-temporalité des modes de vie : la force des pratiques.....</i></b>	<b>115</b>
5.1	Six dimensions.....	116
5.1.1	Les rythmes des activités.....	116
5.1.2	La contiguïté.....	117
5.1.3	La diversité des activités de la vie quotidienne.....	120
5.1.4	La contrainte spatio-temporelle dans les programmes d'activité.....	122
5.1.5	La distance-temps domicile-travail.....	122
5.1.6	Le chaînage d'activités après le travail .....	123
5.2	Une typologie de la spatio-temporalité des modes de vie .....	127
5.2.1	Spatio-temporalités et type de contextes .....	129
5.2.2	Spatio-temporalités et disposition d'une automobile.....	131
5.3	La dépendance automobile en question .....	137
<b>6</b>	<b><i>Désirs de localisation résidentiels : la force des contraintes .....</i></b>	<b>139</b>
6.1	Les critères de choix du logement.....	140
6.2	L'attachement au quartier de domicile .....	141
6.3	Le désir de propriété et la propension à la mobilité résidentielle.....	142
6.4	Localisation résidentielle effective et souhaitée.....	144
6.5	Le marché et la représentation de la ville comme contraintes .....	149
<b>7</b>	<b><i>Interactions : un modèle dominant.....</i></b>	<b>151</b>
<b>8</b>	<b><i>Conclusions.....</i></b>	<b>155</b>
8.1	Trois points en exergue.....	155
8.1.1	Des aspirations multiples .....	155
8.1.2	Une dynamique urbaine qui s'impose.....	156
8.1.3	Des agglomérations diversement touchées.....	157
8.2	La nécessité d'une vision multiple .....	158
8.3	L'enjeu des PDU : faire de la ville en première couronne .....	159
	<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>161</b>
	<b>ANNEXE .....</b>	<b>165</b>

## INTRODUCTION

On pourrait conclure de la croissance continue du trafic automobile que l'usage de la voiture est indissociablement lié aux modes de vie contemporains et que l'utilisation d'autres moyens de transport dans la vie quotidienne n'est que le fruit d'inégalités sociales d'accès, voire d'une survivance liée à la présence de tissus urbains « pré-automobiles », dont l'urbanisme impose l'usage d'autres modes. A l'appui de cette interprétation, on pourrait ajouter que l'automobile est porteuse d'une forte charge symbolique en prise avec les valeurs de notre société : l'automobile est en effet un objet de propriété privée, qui procure une mobilité quasi-ubiquitaire dans un espace privé. Signe distinctif, elle permet en outre la transgression. **Pour beaucoup** de professionnels du territoire, voire de chercheurs, l'attribution de ces qualités serait la démonstration que l'automobile répond aux aspirations de la population occidentale et que, dès lors, **il est impossible de penser l'urbain autrement que structuré par l'usage de la voiture.**

Cette interprétation est a priori sujette à caution car elle néglige plusieurs aspects. Relevons tout d'abord que les modes de vie se construisent certes autour des aspirations des acteurs, mais aussi en fonction de contraintes situationnelles. Par exemple, ces trente dernières années, les nouvelles urbanisations se sont développées autour des accessibilités routières, tant et si bien qu'elles imposent souvent le recours à l'automobile. Relevons aussi que l'image des moyens de transport est fortement associée à leur usage par un processus de valorisation de ses propres pratiques, de sorte qu'on ne peut la considérer comme l'expression d'un désir profond : elle est en bonne partie le fruit de sa position dominante en termes d'usages. Relevons enfin que d'autres représentations des modes de transport, associées au respect de l'environnement, sont aujourd'hui émergentes.

Il est indéniable que nous nous trouvons actuellement en France face à une dynamique urbaine favorisant l'usage de l'automobile. Celle-ci prend la forme d'un mouvement récurrent dans lequel les nouvelles urbanisations articulées aux infrastructures routières accroissent l'usage de l'automobile, où cet usage accru accentue son image positive et disqualifie les autres moyens de transport. Cette situation ancre l'usage de l'automobile dans les modes de vie et conduit les acteurs à se localiser dans le territoire en fonction des accessibilités routières, renforçant la tendance qu'a la ville de se faire autour de l'automobile. **Cette dynamique n'est pourtant pas a priori une fatalité.** Dans certaines villes, à l'instar de Berne que nous avons eu l'occasion d'étudier en détail lors d'une précédente recherche, on observe une autre dynamique urbaine favorisant au contraire les moyens de transports publics. Elle se construit autour des mêmes processus que celle qui vient d'être évoquée ; les urbanisations articulées aux gares, dans un contexte d'offre de stationnement réduite et d'offre de transports publics très développée font que les acteurs se localisent dans le territoire en fonction de l'offre de transports publics, contribuant ainsi à faire la ville autour de ce moyen de transport. Cette autre dynamique démontre qu'un *ailleurs* et qu'un *autrement* existent, même si d'une part elle est sans cesse remise en cause par la pression exercée sur la politique du stationnement et de l'urbanisation, et, d'autre part, n'est pas directement transférable.



C'est de ce constat que part la présente recherche, avec deux questions complémentaires : **peut-on en France passer d'une dynamique urbaine basée sur l'automobile à une dynamique urbaine multimodale ?** le cas échéant, **quels sont les leviers dont disposent les pouvoirs publics pour favoriser une telle dynamique ?**

Ce questionnement s'inscrit directement dans la perspective des plans de déplacements urbains, dont les objectifs sont notamment de favoriser l'usage de la marche, du vélo et des transports publics dans le cadre de la vie quotidienne. Bien entendu il n'est pas de notre ressort de déterminer s'il faut mener ou non une telle politique ; l'ensemble de ce travail, y compris les recommandations que nous formulons, doit être considéré comme faisant suite à la décision de favoriser un report modal de l'automobile vers les transports publics, la marche et le vélo.

Dans la mesure où cette thématique concerne aussi bien la ville que la mobilité, elle nous a imposé d'interroger trois champs de recherche, la psycho-sociologie des comportements de mobilité, la dimension spatio-temporelle des modes de vie et le logement. Ces trois domaines s'étant développés de façon assez disciplinaires, l'état des savoirs est peu avancé en ce qui concerne leur articulation et leurs interactions. **Il en résulte que nos investigations présentent un caractère fortement prospectif : de nombreux aspects analysés mériteraient des approfondissements empiriques qui dépassent le cadre de cette recherche.**

Outre le développement d'un cadre théorique et d'un dispositif méthodologique, la recherche se décompose en **quatre parties principales** : la première vise à décrire les sites d'enquête comparés, la deuxième s'attache à mettre en évidence les logiques d'action sous-tendant les pratiques modales, la troisième la spatialité des modes de vie, la quatrième les désirs de localisation résidentiels. Le rapport se poursuit par une section consacrée aux interactions entre les différentes dimensions de l'analyse et il s'achève sur une conclusion assortie de réflexions prospectives.

# 1 CADRE THEORIQUE

## 1.1 Recompositions urbaines et mobilité

Si un consensus se dégage pour reconnaître que nous ne vivons pas la fin des villes mais bien leur recomposition, en revanche une image largement dichotomique de la ville a actuellement cours aussi bien dans les milieux académiques que professionnels. Cette vision oppose la forme historique de la ville (qui serait à préserver) à la forme périurbaine (émergente, dont le développement actuel serait difficile à maîtriser).

- La première forme, que l'on peut qualifier de **ville historique**, correspond aux centres anciens, elle se caractérise par la concentration des populations et des activités. Elle implique densité et compacité, se construisant autour d'un centre-ville et de quartiers à l'échelle d'une mobilité piétonne ; elle est en outre encore marquée par la diversité économique, sociale et culturelle. Fait de contiguïté et de simultanéité, ce modèle urbain fonde ce que l'on nomme l'urbanité, qui relève aussi bien des lieux que des comportements. La ville historique renvoie à un système spatial marqué par une forte différenciation ville – campagne.
- La **forme périurbaine** découle de l'étalement urbain. Elle se construit autour des grandes infrastructures de transports, se caractérisant par des centralités multiples, recomposées par ses habitants. C'est une frange de ville dont les métriques ne sont pas marchables, les quelques possibilités de déplacement à pied étant par ailleurs souvent rendues impossibles par l'absence d'infrastructures (notamment de trottoirs). Elle consacre la diffusion spatiale quasi-totale des modes de vie urbains dans les pays occidentaux. Ses limites spatiales échappent à la morphologie urbaine, elles dépendent des flux de mobilité, et ne s'inscrivent donc plus dans une opposition ville-campagne, mais dans un mitage du territoire permis par l'amélioration des accessibilités<sup>1</sup>. Cet urbain « sans bornes » se caractérise par une forte différenciation des habitants selon le parcours de vie.

Le développement périurbain de la ville est généralement considéré comme correspondant aux aspirations de la population en matière de modes de vie : c'est un tissu qui se caractérise par la quasi-absence de contiguïté des activités, implique l'usage de l'automobile et qui se caractérise dans sa forme par l'habitat pavillonnaire. Dans la littérature, il n'est pas rare que la croissance rapide de la ville-périurbaine soit interprétée comme une résultante de son adéquation avec les valeurs dominantes de l'époque, soit l'envie d'être propriétaire, l'envie d'habiter une maison individuelle, l'envie de se déplacer en automobile pour la privatisation de la mobilité et la maîtrise de l'espace-temps que la voiture procurent<sup>2</sup>. On concède certes à une minorité d'intellectuels urbaphiles l'existence d'un modèle alternatif, renvoyant à la fois à la distinction sociale et à la nostalgie d'une ville historique en péril, mais fondamentalement, le développement périurbain est considéré comme dominant et inéluctable.

---

<sup>1</sup> on peut reprendre ici la formule imagée d'André Gide dans *Paludes* : « Les campagnes commencent où finissent les villes... mais précisément, elles n'en finissent pas, les villes ».

<sup>2</sup> à ce propos, on renverra en particulier le lecteur à l'ouvrage de Dubois-Taine et Chalas « La ville émergente » (1997).

La ville historique, icône de l'euroanéité, est préservée au plan architectural au titre de bien culturel commun. Son centre-ville est de plus en plus souvent débarrassé de son trafic automobile de transit. Souvent elle perd des habitants<sup>3</sup> et des emplois et se trouve investie par des fonctions touristiques. Un autre processus peut s'y ajouter : la gentrification des centres, à savoir leur « embourgeoisement » par des personnes venues trouver une nouvelle qualité de vie.

Parallèlement à cette opposition entre les formes historiques et périurbaines de la ville, une **volonté de maîtriser l'automobilité urbaine** se dégage depuis plusieurs années. Un des objectifs des PDU est par exemple de favoriser l'usage des modes de transports autres que l'automobile dans le cadre de la mobilité quotidienne (Journal officiel de la République française, 1997). La tâche est ardue et un regard rétrospectif sur les politiques menées pour limiter l'usage de l'automobile ces vingt dernières années en Europe suffit à s'en convaincre. Les stratégies visant à favoriser l'utilisation d'autres moyens de transport que l'automobile n'ont d'une manière générale pas atteint leurs objectifs :

- Les politiques de mixité urbaine menées dès la fin des années 1960 pour notamment limiter la pendularité et retrouver une proximité habitat - emploi se heurteront au constat que la mobilité résidentielle ne vise que rarement à se rapprocher du lieu de travail, d'autant plus lorsque plusieurs personnes sont professionnellement actives dans un ménage et ne travaillent pas au même endroit. De plus, la mobilité domicile-travail représente moins de la moitié de la mobilité totale.
- Le postulat selon lequel l'amélioration de l'offre des transports publics permet de limiter l'utilisation de l'automobile n'a pas donné les résultats escomptés. Malgré l'amélioration importante de l'offre intervenue ces dernières décennies dans de nombreuses agglomérations, les études de suivi débouchent généralement sur le constat que les nouveaux usagers sont issus pour un tiers d'anciens piétons ou d'ancien cyclistes, pour un deuxième tiers de personnes qui ne se déplaçaient pas auparavant et pour un troisième tiers d'anciens passagers et conducteurs de voiture particulière (Lefèvre et Offner, 1990 : 38), soit moins de 10% de conducteurs.
- La ville des courtes distances, concept apparu et appliqué en Europe du Nord dès la fin des années 1980, ne semble pas non plus pouvoir freiner la croissance de la mobilité quotidienne. Son idée centrale reprend le thème de la mixité des différentes fonctions dans la ville. Elle peut être résumée de la manière suivante : développer un urbanisme des courtes distances favorisant l'utilisation de la marche et du vélo (c'est-à-dire offrir des services de proximité et des aménagements piétonniers et cyclistes de qualité) va limiter la portée spatiale des déplacements. Si l'apport de l'urbanisme des courtes distances est évident sur le plan de la qualité de vie, en revanche son impact sur la mobilité quotidienne des habitants n'est pas démontré,

---

<sup>3</sup> Toutefois, et même si cette tendance reste à confirmer, on observe un retour de la population au centre dans certaines villes françaises, comme le montrent les résultats du recensement de la population de 1999. C'est ainsi que plusieurs villes ont connu, de 1990 à 1999 des taux de croissance annuels supérieurs à 0,7%, parmi lesquelles Nantes, Toulouse, Montpellier, Aix-en-Provence, Lyon, Orléans et Angers. En calculant l'augmentation sur l'ensemble de la période 1990-1999, Strasbourg a progressé de près de 5% (source : INSEE).

et les expériences pilotes réalisées se sont révélées décevantes à ce niveau (Herzog et al., 1994).

- La gestion des accessibilités par les coûts semble également ne pas donner de résultats très probants. Dans cette optique, les outils clés des politiques de transports urbains sont la gestion du stationnement et le péage urbain sous toutes ses formes. En matière de stationnement, ce concept implique la création de parkings d'échange et la limitation de l'accessibilité automobile aux centres-villes. Une telle gestion du stationnement s'est progressivement imposée dans de nombreux centres urbains, comme Zurich, Berne, Bologne ou Milan. Son acceptabilité semble cependant limitée par les polémiques inextricables qu'elle suscite avec les milieux économiques (même si les mesures visent à favoriser l'accessibilité des commerces et décourager l'accessibilité pour les pendulaires), et les risques de dynamisation de la périphérie des agglomérations urbaines qu'elle peut entraîner. Le péage urbain a pour sa part été appliqué à Singapour et à Oslo et fait l'objet de nombreux travaux. Toutefois, à Oslo, l'objectif était avant tout d'obtenir une nouvelle source de financement pour les infrastructures routières, et selon diverses estimations le tarif en vigueur aurait dû être 3 à 5 fois plus élevé pour avoir un effet sur l'usage de la voiture (Güller 1999). Le péage urbain pose également des problèmes techniques d'acceptabilité et d'équité (Meyere, 1995) si bien que son introduction a été abandonnée par les gouvernements néerlandais et suédois (Donneland, 1996 : 3).

Un regard rétrospectif sur les répartitions modales dans les années 1980-1990 dans les agglomérations européennes parachève ce constat d'échec. Les tendances lourdes de la période 1950-1980 perdurent : la part modale des transports individuels motorisés continue à croître, celle des transports collectifs est soit stable, soit légèrement croissante au détriment de la marche et du vélo (Beaucire, 1996 ; Dasgupta et al., 1994 ; Salomon et al., 1993 ; Guidez et al., 1999). Même les agglomérations qui se sont lancées dans les politiques les plus radicales n'ont stabilisé que la part modale de l'automobile (Pharoah et Apel, 1995).

Ce constat est à mettre en perspective par rapport à l'éclatement de la ville : la gestion du stationnement, les nouvelles infrastructures de transports publics, réseaux cyclables, cheminements piétonniers, favorisent certes l'écomobilité, mais la ville émergente se fait ailleurs, en dehors du périmètre qu'ils concernent : les formes périurbaines se développent autour de l'usage de l'automobile<sup>4</sup>. Plus généralement, la mise en relation de l'urbanisation avec les politiques publiques de transports urbains montre que l'automobile introduit une rupture : à partir du moment où le taux de motorisation augmente, l'aménagement du territoire semble impuissant et n'arrive pas à intégrer une réflexion globale sur les nouvelles formes d'accessibilité basées sur la voiture. Cette situation est paradoxale : si au départ, le principe de la pendularité est une conséquence voulue de la charte d'Athènes, son ampleur apparaît rapidement comme un effet non voulu aux yeux des planificateurs de la diffusion de l'automobile.

---

<sup>4</sup> Pour un développement de cet aspect, voir le chapitre intitulé « irrésistible développement des moyens de transports autonomes, rapides, pratiques et confortables » (pp. 83-108) du livre de François Ascher (1998) « La république contre la ville ».

Ce genre de phénomène n'est pas unique et de nombreuses innovations échappent à leurs concepteurs par le biais de l'usage. Ce qui l'est en revanche, c'est l'étendue des conséquences de l'automobile sur la ville ; que ce soit les espaces publics, la qualité de vie en milieu urbain ou la dépendance automobile avec toute la question des inégalités d'accès qui la sous-tend.

## 1.2 Des experts unanimes, mais impuissants

Il résulte de ces échecs une vision fataliste quant aux possibilités d'action dans le domaine de la planification urbaine sur la mobilité quotidienne. Une table ronde de la Conférence européenne des ministres des transports a été consacrée à la réduction de la mobilité automobile en milieu urbain (CEMT, 1996). Elle présente un large éventail de solutions préconisées par les experts pour réduire la mobilité automobile, mais débouche sur un sentiment d'impuissance. Aucun des trois rapporteurs présents à cette table ronde ne semble être en mesure de pouvoir mettre à jour des leviers puissants sur lesquels appuyer des politiques publiques pour limiter les conséquences indésirables du trafic automobile. Des **cinq « familles » de réponses proposées**, toutes sont jugées plus ou moins partielles ou inefficaces :

### La planification urbaine

Deux rapporteurs évoquent la planification urbaine comme outil pour soulager les villes du trafic urbain, mais de façon contradictoire. Peter Jones se demande si on ne peut pas à l'avenir favoriser le développement de certains flux de transport favorables aux moyens de transport dits « alternatifs » (CEMT, 1996 : 193). Il milite par ailleurs pour une densification des régions urbaines autour des pôles de transports publics. Charles Raux estime au contraire qu'il « y a peu à attendre d'une marche forcée (...) vers la redensification » (CEMT, 1996 : 132).

### Les chaînes écomobiles

L'amélioration de l'offre de transports publics est évoquée par Peter Jones comme moyen de réduire l'automobilité. Comme le relève cependant ce rapporteur, l'expérience montre que lors d'une amélioration massive de l'offre de transports publics, une part minime des nouveaux usagers est composée d'anciens automobilistes (CEMT, 1996 : 173-175). Jones relève que les améliorations de l'offre de transports publics sont trop souvent pensées indépendamment des autres moyens de transport, et notamment les modes de proximité. Il estime que le développement d'offres combinées entre moyens de transports « écomobiles » est une possibilité de susciter des reports modaux qui doit être explorée.

## La tarification routière

Explorant les possibilités offertes par le mécanisme des prix, Charles Raux conclut que le péage urbain est un moyen de susciter des reports modaux lorsque l'offre de transports publics est de bonne qualité. Il s'oppose en revanche au péage à la congestion, qui devrait être très cher pour être efficace et pose donc des problèmes d'équité sociale. Il est également réservé sur les politiques de stationnement payant qu'il considère comme peu adéquates car taxant l'immobilité et ne réglant pas le problème du transit.

## Les nouvelles technologies

Encourager les substituts aux déplacements (télétravail, recours aux réseaux électroniques) et développer la télématique routière pour limiter les embouteillages et améliorer la capacité de transport sont des moyens évoqués par un des rapporteurs, Peter Jones. Celui-ci note toutefois que l'état des savoirs de l'impact de ces nouvelles technologies sur la mobilité est peu avancé. D'autres études montrent que l'explosion des moyens de communication tend au contraire à augmenter la mobilité, par l'étendue des nouveaux contacts ainsi procurés.

## La communication

Relevant que les comportements de mobilité quotidienne commencent « dans la tête », Werner Brög (1996) préconise des actions concertées de communication de grande envergure pour susciter des reports modaux vers les moyens de transports dits « écomobiles ». Pour cela, il insiste sur l'importance des pratiques des élites. Convaincre les leaders d'opinion qu'il est possible de changer les pratiques modales est l'enjeu central de ces politiques dans l'optique de Brög. Au delà de l'intention, relevons cependant qu'il ne propose pas de piste concrète.

Dans la conclusion générale de la table ronde, il ressort qu'en fin de compte seule une combinaison des pistes d'action qui viennent d'être énumérées peut conduire à une réduction de la mobilité automobile. **Cette conclusion quelque peu laconique cache un sentiment d'impuissance.** Si, en Europe, un large consensus s'est progressivement imposé parmi les experts autour de l'importance de réduire la mobilité urbaine automobile (et qu'attestent les débats de la table ronde 102 de la CEMT), ni les réponses techniques à disposition pour atteindre cet objectif, ni les moyens politiques de mises en œuvre ne semblent permettre une réduction du trafic automobile.

Dans un atelier de la CEMT plus récent – tenu à Dublin en décembre 1999 et intitulé « Managing car use for sustainable urban travel » – Jack Short relève par ailleurs que la prise de conscience de la place à accorder à la voiture en ville date des années 60, et que malgré une réunion des ministres de la CEMT en 1982, durant laquelle ceux-ci ont accepté le principe du pollueur-payeur, cette idée n'a guère progressé dans les actes depuis lors (Short, 1999). L'analyse de Werner Brög est également soulignée, analyse selon laquelle les politiciens sont bien moins avancés en matière d'acceptabilité de mesures en faveur de la protection de l'environnement que leurs administrés. Les enquêtes annuelles du GART à ce sujet le confirment par ailleurs (Guidez, 1999).

### 1.3 Des approches à affiner

Un examen de l'état des savoirs dans le domaine de la recherche urbaine illustre que celle-ci souffre souvent de deux lacunes qui pourraient être de nature à expliquer le fatalisme ambiant : les approches actuelles ne permettent peut-être pas, ou trop partiellement, de mettre le doigt sur les leviers d'une action visant à rediriger le développement urbain vers davantage de durabilité. Ces lacunes renvoient à des questions d'approche ; il s'agit de l'appréhension du mouvement dans l'espace géographique des lieux et des dimensions structurelles et contextuelles des pratiques de la vie quotidienne, dont celles de mobilité. Ces deux manques sont plus généralement avérés dans les sciences sociales et ont pour conséquences d'empêcher l'avancement de l'état des savoirs dans les domaines de recherche où l'espace-temps est une dimension d'analyse prépondérante. Reprenons-en brièvement les enjeux :

#### **Le mouvement dans l'espace géographique des lieux**

L'avènement du périurbain consacre la primauté de l'espace-temps sur l'espace distance. Les accessibilités automobiles sont désormais des éléments importants dans les choix de localisation résidentiels, d'entreprises ou de centres commerciaux. Au niveau de la mobilité quotidienne, elles définissent un potentiel que les individus s'approprient, dépendant davantage du temps que de la distance. Le contexte nouveau qui en découle place les différentes formes de mobilités au cœur des enjeux de la recherche urbaine. Il repose par exemple en des termes nouveaux la question de la ségrégation spatiale dans les agglomérations, et celle de la vie de quartier et du lien social, soit deux thèmes classiques de la sociologie urbaine. Il pose également la question de la territorialisation des institutions politiques, autre grand thème actuel de la recherche urbaine.

En termes opérationnels, la primauté de l'espace-temps sur l'espace euclidien constitue un enjeu considérable pour l'aménagement du territoire, car il suppose un profond renouvellement de ses outils conceptuels. Dupuy (1991) a par exemple des mots très durs pour critiquer l'urbanisme aréolaire, conçu en termes de traits et de surfaces, et imposer une conception réticulaire qui intègre le mouvement dans l'espace géographique comme dimension structurante.

On peut se demander si pour une part la planification urbaine n'a pas échappé aux aménageurs du fait de l'inadaptation de ses concepts et de ses outils. Lorsqu'il y a unité de lieu dans la vie quotidienne, lieu par ailleurs caractérisé par des métriques piétonnes, l'insertion par contiguïté est naturelle. Au moment où le temps et la distance sortent du même référentiel, la connexité semble plus difficilement prise en compte par l'aménagement du territoire.

## Les dimensions structurelles et contextuelles de l'action individuelle

Les dynamiques urbaines dont est issu le développement périurbain se constituent autour de facteurs en congruence. Il est nécessaire de se défaire d'un schéma d'analyse causal a prioriste de cette réalité, qui a souvent cours dans la recherche urbaine et qui part de **deux postulats**. Le premier est que les aspirations de la population sont unilatéralement tournées vers un trinôme propriété de son logement, habitat individuel, automobilité. Le second est que la forme périurbaine en constitue la résultante.

Les pratiques et représentations de la population renvoient à des dimensions structurelles et contextuelles qu'il est impératif d'intégrer à l'analyse. On ne peut ainsi pas partir du principe que la mobilité résidentielle des ménages, ou leurs pratiques modales, renvoient à la satisfaction de leurs aspirations ; elles sont aussi le résultat d'arbitrages sous contraintes. Ainsi, il est nécessaire d'éviter d'attribuer entièrement aux aspirations de l'individu des comportements qui relèvent de la structure et/ou du contexte. Il est donc indispensable de restituer la complexité du champ en menant une analyse stratifiée qui tienne compte non seulement des critères de choix purement individuels, mais aussi de la position de la population dans la structure sociale (en termes de capital économique, culturel et relationnel, en termes de parcours de vie) et le contexte (en termes d'accessibilités), qui définit un champ du possible des pratiques.

### 1.4 Trois questions de recherche pour tenter de sortir de l'impasse

C'est à partir de ces limites que nous construisons nos questions de recherche, dont l'étude constitue une contribution au débat nourri sur le devenir des villes. Nous partons du **constat que les dynamiques urbaines actuelles favorisent la mobilité automobile**. Les nouvelles urbanisations s'articulent aux grandes infrastructures routières à des métriques automobiles ; de ce fait, la marche permet de moins en moins souvent d'atteindre des activités diversifiées du fait du changement d'échelle, et les transports en commun répondent de moins en moins aux demandes de déplacement issues d'espaces-temps basé sur l'automobile (notamment de périphérie à périphérie). En conséquence, les programmes d'activités de la vie quotidienne se construisent autour de l'usage plus ou moins exclusif de l'automobile<sup>5</sup>.

Il est clair que cette dynamique est liée à des choix individuels en matière de localisation résidentielle, de modes d'insertion sociale et de mobilité quotidienne. En particulier, l'aspiration à vivre en maison individuelle et à se déplacer en automobile pour la maîtrise de l'espace-temps que ce moyen de transport permet et le confort qu'il procure à ses usagers. Cependant, **ces aspirations ne sont pas forcément généralisées**. Il est tout à fait possible que d'autres aspirations, tout aussi légitimes et renvoyant à d'autres projets de vie existent. De même, il est tout à fait possible que la possession d'une villa et une mobilité quotidienne exclusivement basée sur l'usage de l'automobile soient le résultat de **contraintes structurelles ou contextuelles** et pas l'expression des aspirations des répondants.

---

<sup>5</sup> Pour un développement de cet aspect nous renvoyons le lecteur à l'ouvrage de Marc Wiel « La transition urbaine » (1999), en particulier au chapitre 5 dans lequel l'auteur présente la « spirale de la transformation de la ville par la mobilité facilitée ».



Plus précisément, nous posons **trois questions de recherche** qui s'inscrivent directement dans cette problématique :

1. La prédisposition à l'usage de l'automobile est-elle généralisée dans la population ? Est-il possible d'identifier et de favoriser d'autres modèles, et quelle est la contrainte exercée par le contexte urbain et social ?
2. L'insertion sociale par contiguïté prend-elle de nouvelles formes ou est-elle confinée à des populations exclues de l'automobile ? D'une manière générale, l'insertion par proximité géographique est-elle choisie ou subie ?
3. L'aspiration à vivre en maison individuelle est-elle dominante dans la population ou observe-t-on d'autres modèles résidentiels ? Le marché du logement joue-t-il un rôle d'arbitre ?

## 1.5 Trois outils conceptuels au service de la recherche

Pour répondre à ces questions, nous proposons d'ancrer notre recherche autour de trois concepts :

### A) La spatialité des modes de vie pour intégrer le mouvement dans l'espace géographique des lieux

Pour aborder l'espace, non d'une manière aréolaire, mais de façon réticulaire, nous partons du principe qu'il n'y a pas forcément de correspondance entre un mode de vie et un contexte donné. Différentes études ont montré que les habitants fréquentent en effet de moins en moins leur quartier de domicile, s'insérant dans des espaces plus larges. Ce principe conduit à réfuter toute forme de déterminisme contextuel sur les modes de vie *a priori*. Ainsi par exemple, certains habitants d'un quartier urbain central peuvent parfaitement avoir un mode de vie se rapprochant de l'idéal-type californien, en fréquentant des hypermarchés d'entrée de ville, en n'ayant aucune appropriation de l'environnement de leur logement, en ne se déplaçant qu'en automobile. A contrario, on peut parfaitement imaginer des habitants d'un quartier périurbain fréquenter assidûment des quartiers centraux de leur agglomération, notamment celui de leur lieu de travail, y avoir des pratiques de proximité basée sur une mobilité piétonne, telles que la fréquentation de cafés, de petits commerces, etc. et ne vivre leur logement périurbain que comme dortoir ou résidence de week-end centrée sur la famille.

Pour opérationnaliser cette approche, nous proposons le concept de **spatialité des modes de vie**, soit la manière dont les personnes s'approprient l'espace-temps. Nous abordons ainsi la contiguïté et la connexité de l'insertion sociale, le chaînage des activités, les distances-temps de pendularité<sup>6</sup>, la diversité et le rythme de réalisation d'activités à l'extérieur de son domicile ainsi que les contraintes pesant sur la vie quotidienne des personnes interrogées, qui sont radicalement différentes suivant la position dans le parcours de vie. Ensemble, ces dimensions permettront de mettre en évidence des configurations sous forme de **typologie**.

---

<sup>6</sup> Ce n'est pas l'objectif de cette étude, mais il conviendrait également de prendre en compte la notion de distance-coût de la pendularité, particulièrement pour les localisations périurbaines.

## **B) Le champ des possibles pour aborder les pratiques en rapport avec la structure et le contexte**

Les pratiques de la vie quotidienne résultent de facteurs individuels, de la position sociale et du contexte dans lequel elles se déroulent. La position sociale renvoie aux trois capitaux que nous venons de rappeler (économique, culturel et relationnel), à la position dans le parcours de vie et à des négociations entre les différents membres d'un groupe familial sur un certain nombre de choix d'allocation des ressources du ménage en matière d'équipement et de localisation. Ensemble, ces facteurs composent un champ des possibles.

Conformément à une conception réticulaire de l'espace, le contexte peut se définir en termes d'accessibilités isochrones<sup>7</sup> par les différents moyens de transport, qui constitue un potentiel que les habitants s'approprient. Dans les villes-historiques, denses, aux métriques piétonnes, le potentiel appropriable à pied est généralement riche, d'autant plus si la mixité fonctionnelle est forte. Dans le même contexte, le potentiel appropriable en transports publics est également souvent important du fait d'une position centrale dans les réseaux. Dans le périurbain, éclaté, aux métriques automobiles, le potentiel appropriable à pied est généralement pauvre du fait de l'absence de mixité des fonctions à une échelle marchable – et plus prosaïquement de l'absence de trottoirs ou de traversées piétonnes. En revanche, l'automobile permet une excellente accessibilité à l'ensemble des équipements de l'agglomération.

L'ensemble de cette problématique renvoie aux marges de manœuvres individuelles dans la structure sociale d'une part et dans un contexte donné d'autre part. Le fait par exemple que de plus en plus de familles se retrouvent propriétaires d'une villa en milieu périurbain est-il le fruit des contraintes du marché du logement ou de l'aspiration profonde des familles ? De la même manière, dans quelle mesure la constitution de programmes d'activités autour de l'utilisation exclusive ou quasi-exclusive de l'automobile renvoie-t-elle à des contraintes contextuelles ?

## **C) La combinaison des logiques d'action pour dépasser une approche a prioriste de la rationalité des usagers**

Les choix de la vie quotidienne ne renvoient pas forcément à une logique de comparaison des offres. C'est particulièrement vrai dans le domaine de la mobilité quotidienne où nous avons pu constater dans une précédente recherche la diversité des raisons à l'origine des pratiques modales (Kaufmann, 2000). On peut utiliser l'automobile parce qu'elle permet de se déplacer plus rapidement, mais aussi simplement parce qu'on préfère utiliser ce moyen de transport pour d'autres raisons, ou encore, on peut ne jamais se poser la question et l'utiliser par réflexe.

---

<sup>7</sup> voire en termes d'accessibilité par mode uniquement, par exemple si l'on prend en compte l'absence de desserte par transports publics le dimanche dans certains contextes.

En s'inspirant de Max Weber (Weber, 1922) et à la suite de travaux récents de Raymond Boudon (Boudon, 1995), nous envisageons trois logiques d'actions pouvant potentiellement être explicatives des pratiques modales : la rationalité « économique » (le calcul comparatif), la rationalité en valeurs (la préférence) et les habitudes (le réflexe).

Nous ne visons pas à mettre en évidence ces différentes formes de façon « pure », mais à analyser comment elles se combinent et prennent sens par rapport à des modes d'insertion sociale (par connexité – par contiguïté) et par rapport à des contraintes structurelles ou contextuelles, comme par exemple la position dans le parcours de vie ou la qualité des accessibilités offertes par les différents modes de transport. Cette approche vise également à éviter un déterminisme contextuel qui pourrait contribuer à la permanence d'une vision fataliste.

## 2 METHODOLOGIE : UNE APPROCHE COMPARATIVE

### 2.1 Les quartiers retenus

Pour aborder cette problématique, nous avons retenu une approche comparative entre des configurations urbaines variées, qui permettent de confronter des tissus différenciés au plan de leur composition sociale (catégories socioprofessionnelles, parcours de vie) et sur leur contexte (l'urbanisme et de l'offre de transport, insérés dans des agglomérations urbaines de taille différentes). La confrontation s'effectue entre agglomérations de tailles différentes, entre quartiers aux tissus différents (forme urbaine), entre personnes d'un même quartier, ayant une accessibilité différenciée aux réseaux de transport (routier et transports publics).

Les agglomérations retenues pour l'analyse sont **Paris - Île-de-France, Lyon, Strasbourg et Aix-en-Provence**. Quatre tissus<sup>8</sup> correspondant à des contextes fortement différenciés ont été retenus sélectionnés, en se basant sur la typologie proposée par Schuler et Jemelin (1996) :

- le tissu urbain d'urbanisme « pré-automobile », pensé pour une mobilité de proximité (dans les quatre agglomérations) ;
- le tissu suburbain de première couronne (Île-de-France, Lyon, Strasbourg) ;
- le tissu de type ville nouvelle (Île-de-France) ;
- le tissu de type périurbain (Île-de-France, Lyon, Aix-en-Provence).

Tableau 2.1 Les types de tissu retenus

	Taille			
	10 millions d'habitants	Environ un million d'habitants		Environ 500'000 habitants
	Agglomération parisienne	unipolaire Agglomération lyonnaise	multipolaire Aix-en-Provence (Marseille)	Agglomération strasbourgeoise
Tissu urbain	Les Gobelins (XIII <sup>e</sup> )	Charpennes	centre-ville	Neudorf
Tissu suburbain	Ivry-sur-Seine	La Duchère		Hautepierre
Tissu ville nouvelle	Evry-centre			
Tissu périurbain	Mennecy	Mions	Puyricard / Luynes	

<sup>8</sup> Comme indicateur de la forme urbaine, nous avons retenu la notion de tissu dont Brunet et al. (1992) donnent une définition imagée : « ensemble des dispositifs spatiaux et distributions spatiales ; terme peu scientifique mais évocateur ; façon commode, imagée, de parler de l'espace. On évoque ainsi des tissus de villes, des tissus industriels etc. L'image contient à la fois quelque chose du corps (le tissu cellulaire, l'arrangement de cellules de même nature) et quelque chose de ce qui se trame, s'ourdit, se tisse – ou se mite, s'effiloche et se déchire ».

Pour l'Île-de-France, les secteurs ont été sélectionnés dans un quadrant sud-est depuis le centre de Paris, quadrant qui correspond à la fois à un espace de vie mais aussi un espace de migration résidentielle (et non seulement de navetteurs) au cours du cycle de vie. D'autres études ont en effet montré que les personnes déménageant, par exemple pour s'établir dans le périurbain, le faisaient en majorité dans le même quadrant (Jousselin et Brésard, 1996).

En ce qui concerne la délimitation fine des secteurs au sein des villes étudiées, celle-ci a été effectuée d'une part de façon à offrir des tissus comparables entre agglomérations, d'autre part en tenant compte des paramètres nécessaires à la réalisation d'enquêtes téléphoniques par la technique des quotas (impliquant de reprendre les découpages par îlots INSEE, et d'en sélectionner suffisamment pour arriver à un total de 5'000 habitants par zone). Lors de la deuxième phase de l'étude au printemps 1999 (Lyon et Strasbourg), un changement dans la législation relative à la communication des données INSEE par îlots nous a imposé d'autres contraintes : les données par îlots n'étant plus disponibles, nous avons dû utiliser les quartiers INSEE, de taille plus importante. Compte tenu du fait qu'il s'agit dans tous les cas de données déjà anciennes<sup>9</sup>, le léger biais introduit n'est pas trop contraignant. Néanmoins, il s'agit davantage de prendre en compte des ordres de grandeur que des chiffres absolus, que nous mentionnons uniquement pour la population. En annexe, les cartes et photographies aériennes permettent de situer les contextes d'étude sélectionnés dans l'Île-de-France, à Strasbourg, Lyon et Aix-en-Provence. Y figurent également des tableaux relatifs à l'offre de transport public, ainsi que le questionnaire d'enquête.

Tableau 2.2 Nombre d'habitants dans les secteurs retenus (source : INSEE, recensement 1990)

Île-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
Gobelins	Ivry-sur-Seine	Evry	Mennecy	Charpennes	Duchère	Mions	Neudorf	Haute-pierre	centre	Puyric.-Luynes
10'080	5'472	8'160	5'528	7'196	14'112	9'173	14'208	15'468	12'168	5'356

### Le secteur retenu dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement (Gobelins)

Le secteur retenu dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement est situé entre la station de métro « Les Gobelins » (ligne 7) et la station de métro « Glacière » (ligne 6). Ancien quartier populaire, il est aujourd'hui socialement assez mixte grâce à la présence de logements HLM. Il se caractérise par un urbanisme en îlots et la présence de grands boulevards haussmanniens qui structurent le quartier en le quadrillant. Ces boulevards constituent des coupures urbaines dans la mesure où ils sont des axes à grand trafic. Le type de bâti et les emprises au sol accentuent l'impression d'une forte densité. Relevons la présence de nombreux petits commerces en arcade et cafés restaurants, ainsi que celle d'un parc public (Square René Le Gall). Ce quartier constitue l'archétype même du quartier urbain central.

<sup>9</sup> Les seuls résultats disponibles à l'échelle souhaitée lors de la réalisation de l'étude étaient ceux du recensement de 1990.

*Paris, XIII<sup>e</sup> arrondissement (Gobelins)*

*Tissu urbain central : le secteur est bordé par de grands boulevards...*

*... avec à l'intérieur un réseau de petites rues. Au fond, viaduc du métro aérien (ligne 6)*

## **Le secteur retenu à Ivry-sur-Seine**

Le secteur retenu à Ivry est situé entre le terminus du métro (« Mairie d'Ivry », ligne 7) et la gare du RER (ligne C) d'Ivry-sur-Seine. Il se présente comme un quartier typique des ensembles de première couronne parisienne. Quartier ouvrier, il est néanmoins caractérisé par une certaine mixité sociale.

L'urbanisme en îlots, la hauteur importante de certains immeubles-tour et la présence de nombreux commerces attestent d'une forte densité. Le périmètre retenu contient deux squares (Square Jules Coutant, Parc Maurice Thorez), et les espaces verts se retrouvent aussi sur les bâtiments (cf photo page suivante). Les circulations piétonnes sont facilitées par la présence de terrasses et de cheminements qui permettent de traverser les îlots par l'intérieur.

*Co-existence d'immeubles en barres, d'immeubles à 4 étages de construction plus ancienne, et d'un îlot habitat-commerce.*

## **Le secteur retenu à Evry**

Le secteur d'enquête retenu à Evry marque le centre de la ville nouvelle (quartiers d'Evry-Centre et des Epinettes), il est situé à proximité de la gare RER de Evry Courcouronnes. C'est également un secteur marqué par une certaine mixité sociale. L'urbanisme se caractérise par des immeubles en barres de grande hauteur reliés par des passerelles et organisés autour de plusieurs places piétonnes : il en résulte que les déplacements à pied se caractérisent par la continuité. Au niveau commercial, relevons l'absence de petits commerces en arcade découlant de l'absence de rues et de la présence d'un grand centre commercial « Evry 2 » de type mall américain. Par rapport aux quartiers retenus dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement et à Ivry-sur-Seine, l'automobile est peu présente dans le secteur, sauf sur le grand parking du centre commercial.

*Ivry-sur-Seine*

*Ilot mixte habitat-commerce, au-dessus du terminus de la ligne 7 de métro*

*Espace résidentiel, de promenade et d'activités sportives en bordure nord du site étudié*



*Evry*

*La place Mendès-France depuis la passerelle piétonne Isaac Newton*

*Vue des terrasses de l'agora*

### **Le secteur retenu à Mennecy**

Le tissu que nous avons retenu à Mennecy est l'archétype du périurbain sans mixité fonctionnelle. Il se présente comme la juxtaposition de maisons de standing différent le long de petites rues. Socialement marqué « classes moyennes supérieures » et spatialement déconnecté du bourg de Mennecy (la nationale jouant le rôle de coupure), ce quartier comprend un petit centre commercial. La mobilité des habitants est pensée pour des déplacements en automobile, y compris à l'intérieur du quartier, comme l'atteste le parking du centre commercial situé au centre du quartier et les distances à parcourir trop longues pour être effectuées à pied. La desserte par les transports publics est constituée par un rabattement bus sur la gare RER (ligne D) de Mennecy.

*Une récente  
extension de  
250 pavillons*

### **Le secteur retenu dans le centre de Lyon : Charpennes**

A la limite de Villeurbanne, Charpennes est un quartier en mutation, ce qui se traduit notamment par une population assez diversifiée. Le secteur retenu est desservi par une offre de transport public lourde (deux lignes de métro) et maillée (lignes de bus desservant le quartier en damier). Au niveau urbanistique, relevons que c'est un tissu en transformation : s'il subsiste, comme aux Gobelins, des espaces réservés à l'industrie, une partie du quartier a fait l'objet d'une réhabilitation, avec la construction de nouveaux immeubles consacrés aux bureaux et à l'habitation. Cette évolution est toujours en cours, et l'arrivée du tramway en bordure du secteur étudié aura certainement une influence sur la poursuite des changements. Marqué par une forte mixité emploi-habitat, le tissu choisi contient également des espaces verts et de promenade. Le découpage précis de la zone d'étude a fait l'objet d'un soin particulier, afin d'éviter les rues touchées par les travaux de construction du tramway, engendrant des nuisances certes temporaires mais pouvant influencer sur les réponses des personnes interrogées.

*La place Charles Hernu, point de connexion du quartier aux deux lignes de métro*

*Lyon*

*De grandes avenues, sans piste cyclable, représentent des coupures urbaines...*

*... tandis qu'un réseau maillé en damier, parcouru par une ligne de bus, assure la desserte fine.*

## **Le secteur suburbain de Lyon : La Duchère**

La Duchère est située sur une colline dominant la gare de Vaise (important pôle multimodal reliant la SNCF, le métro automatique de la ligne D et plusieurs lignes de bus en rabattement), c'est un quartier populaire avec une forte présence de populations immigrées. L'urbanisme en barres est encore plus caractéristique qu'à Evry, ce qui se traduit par une densité très élevée de population. Les équipements à disposition vont du cinéma de quartier aux espaces verts et sportifs, en passant par un centre commercial rassemblant, outre de l'alimentaire, diverses arcades. La mise en place quelque temps avant notre enquête d'une nouvelle desserte du quartier par transport public, ainsi qu'un très bon rabattement sur Lyon-Vaise, permet d'observer la réactivité des personnes interrogées à cette amélioration de la qualité de l'offre.

*Un urbanisme favorisant une forte densité de population*

*Lyon, La Duchère*

*Le centre commercial entouré de barres d'immeubles.*

*Le quartier, qui contient de nombreux espaces verts, est desservi finement par plusieurs lignes de bus.*

### **Le secteur périurbain de Mions (agglomération lyonnaise)**

Situé au sud-est de Lyon, Mions connaît un très important développement démographique, accentué par l'ouverture de la sortie d'autoroute lors de la construction du périphérique. La *photo ci-dessous* illustre l'ancien noyau villageois (pour l'anecdote, Mions est habitée depuis l'époque romaine), qui rassemble différents commerces et services. L'essentiel du développement s'effectue dans des zones périurbaines de deux types : structure pavillonnaire le long d'axes routiers ouverts au fur et à mesure de la construction (encore en cours lors de notre visite sur place), et création de quartiers de maisons individuelles en alvéoles (*photo du bas*).

### **Le secteur urbain central de Strasbourg Neudorf**

Le quartier de Neudorf n'est pas directement dans l'hypercentre, mais se situe plus au sud-est. Socialement mixte, il a été notamment sélectionné car il sera desservi par une deuxième ligne de tramway, autorisant donc une éventuelle étude « avant-après ». Au moment de l'enquête, seule la ligne A le desservait, passant à l'ouest du quartier. Celui-ci est caractérisé par un urbanisme dense d'immeubles de plusieurs étages, également représentatifs de notre type de tissu « urbain central », desservi par de larges avenues. Un réseau de rues donne également accès à quelques pavillons ou maisons plus petites, bordées de jardins et d'espaces verts. Enfin, le tissu commercial est particulièrement dense et varié, avec un centre commercial alimentaire.

### **Le secteur suburbain de Strasbourg Hautepierre**

Construit à la fin des années 60, le quartier de Hautepierre est un quartier socialement défavorisé. Bien que classé Ville Nouvelle, il présente les caractéristiques d'un secteur suburbain dans la mesure où il ne comporte pas toutes les fonctions centrales urbaines d'une ville nouvelle, ce qui est notamment lié à sa localisation proche du centre du Strasbourg. Le plan de cette ZUP décidée en 1964 visait à concilier les impératifs de circulation et un cadre de vie agréable, en organisant spatialement le quartier autour de mailles hexagonales qualifiées par des prénoms féminins. L'architecture des mailles est diversifiée par les formes des immeubles, en majorité de moins de 10 étages, et imbriqués de façon diverse. Le quartier dispose d'un grand centre commercial et se caractérise par une stricte séparation des fonctions entre l'habitat et le commerce. Avant la construction de la ligne A du tramway, des débats ont surgi sur l'opportunité de la desserte du quartier, compte tenu de sa situation de « quartier difficile ».

*Strasbourg Neudorf*

*Une forte mixité commerce-habitat sur la route du Polygone, desservie par des bus à fréquence élevée*



## **Strasbourg Neudorf**

*Outre le tissu ancien, le secteur étudié contient également de nouveaux îlots.*

*(photo ci-contre)*

*Circulation favorable aux cyclistes : rues limitées à 30 km/h, et possibilité d'utiliser les sens interdits à contre-sens, évitant des détours.*

*(photo ci-dessous)*

*Strasbourg Hautepierre*

*Le terminus de la ligne A de tramway. A droite de la station, habitat groupé en petits immeubles...*

*...et à gauche de la station, urbanisme plus typique du suburbain.*

## *Strasbourg HautePierre (suite)*

*La maille Karine est de structure pavillonnaire, dans le but de favoriser une certaine mixité sociale au sein du quartier.*

### **Le secteur retenu dans le centre d'Aix-en-Provence**

Afin de favoriser la comparabilité avec les autres quartiers urbains centraux, le secteur retenu comprend les quartiers autour de la rocade interne, sur laquelle se situe un important tronc commun des bus urbains. Socialement, le centre d'Aix est marqué par la présence d'une population estudiantine nombreuse. L'hypercentre d'Aix se caractérise par l'étroitesse de ses rues, dont certaines sont piétonnes, et un habitat typé (demeures bourgeoises, dont certaines ont été transformées en chambres pour étudiants). Le secteur retenu est proche de la gare SNCF, et comprend également le Cours Mirabeau.

*Aix-en-Provence*

*Le cours Mirabeau, desservi par minibus.*

*Opérations immobilières haut-de-gamme en 1999, à l'extrémité est du cours Mirabeau*

## **Les secteurs périurbains retenus à Aix-en-Provence**

Au nord d'Aix-en-Provence, le village de **Puyricard** a connu ces dernières années une très forte expansion démographique, due au développement de zones pavillonnaires. Cette croissance a été si vive que La Poste n'a pas réussi à suivre le mouvement, ainsi de nombreuses rues n'ont pas encore de nom attribué. La taille restreinte de Puyricard nous a obligé à travailler sur un second secteur périurbain, en l'occurrence le secteur pavillonnaire de **Luynes** (sud-ouest d'Aix-en-Provence). Dans les deux cas, autour d'un noyau villageois historique comprenant quelques commerces et cafés-restaurants s'est développé un habitat périurbain, socialement plutôt mixte, bien desservi par la route. La desserte bus est constituée par des liaisons en direction du centre-ville d'Aix.

*Puyricard : ancien noyau villageois et quartiers résidentiels dans le tissu périurbain*

## *Luyes*

*Urbanisation en cours des franges du noyau villageois,  
avec parking sauvage sur le giratoire*

*Le secteur périurbain, limité à 30 km/h*



## 2.2 L'enquête téléphonique

Nous avons décrit au chapitre 1.5 les trois outils conceptuels servant de socle à notre étude, à savoir la spatialité des modes de vie, combinée à l'examen du champ des possibles et des logiques d'actions des individus. C'est une approche par questionnaire quantitatif et représentatif de la population qui a été retenue afin de nous permettre de mener ces analyses. Le questionnaire a été élaboré par l'IREC et le CERTU sur une base existante, ayant déjà été testée (voir à ce sujet Kaufmann et Guidez, 1998) : les enquêtes « choix » modal développées à l'EPFL, le sondage annuel UNIVOX sur le logement (Suisse) et les enquêtes UTP-GART-CERTU. Il a été complété par de nouvelles questions, par exemple relatives à la pratique du vélo. Pour information, le questionnaire figure en annexe.

L'institut sélectionné après appel d'offres – l'IFOP, par le biais de sa filiale Phone City – a interrogé des sous-échantillons de 500 personnes âgées entre 15 et 74 ans et représentatives de chaque secteur d'étude, en utilisant la méthode des quotas (sexe, âge et profession du chef de ménage, d'après données INSEE du recensement de la population de 1990), après avoir obtenu auprès de France Télécom les numéros de téléphone inclus dans les îlots ou les quartiers INSEE pris en compte.

Le questionnaire de 20 minutes environ a été administré en novembre 1998 pour la première phase (Île-de-France et Aix-en-Provence), fin-mars et avril 1999 pour la deuxième (Lyon et Strasbourg). Les entretiens téléphoniques, au domicile des personnes, ont été réalisés de 18h à 21h en semaine, et entre 10h et 19h le samedi. Aucune grève des transports publics urbains, pouvant influencer ponctuellement les réponses, n'a eu lieu durant la période.

Il convient de relever que le taux de réponse moyen est proche de 50% (plus de 65% à Evry), donc élevé par rapport aux taux observés habituellement. Il révèle ainsi un accueil favorable et un intérêt marqué des personnes pour cette thématique.





### 3 CONFIGURATIONS ET DESCRIPTIONS : LE CONTEXTE, LA COMPOSITION SOCIALE, ET LES PRATIQUES

Finement décrire le contexte des sites étudiés en termes immobilier, d'équipement et d'accessibilité, leur composition sociale, ainsi que les pratiques modales des répondant, est un préalable indispensable au test des questions de recherche posées dans le premier chapitre. Ces questions insistent en effet sur le constat que les pratiques modales prennent sens par rapport à une structure sociale et un contexte qui sont des dimensions explicatives et structurantes des pratiques de la vie quotidienne.

Au centre de notre démarche, nous considérons ces dimensions comme définissant un champ du possible par le jeu des contraintes et des opportunités qu'elles offrent, en matière de localisation résidentielle, d'espaces appropriables et de potentiels d'accessibilité.

L'objectif de ce chapitre descriptif est dès lors double ; il s'agit d'une part de mettre en évidence le champ du possible offert par chaque site étudié, et ainsi documenter les sites comparés et d'autre part de se doter d'indicateurs synthétiques résumant ces différentes dimensions et pouvant être repris dans l'analyse pour rendre compte de ces dimensions structurelles et contextuelles.

Ce chapitre se compose de **trois parties principales** : la première, qui établit le lien avec la brève description des sites d'enquête du chapitre 2, documente les secteurs d'étude en termes de marché du logement, d'équipements et d'accessibilités. La deuxième s'intéresse à la composition sociale des sites d'enquête. La troisième traite des habitudes modales des répondants enquêtés et de leur combinaison. Des tableaux de synthèse reprennent les principales observations en fin de chapitre.

Pour des raisons d'arrondis, les chiffres présentés dans les tableaux de ce chapitre et des suivants ne donnent pas toujours un total égal à 100%.



## 3.1 Le contexte

### 3.1.1 Le parc de logement

D'une manière générale, la taille des logements dans les différents sites étudiés varie selon le type de contexte. Les quartiers urbains centraux se caractérisent par la prédominance des logements de une à trois pièces, les quartiers suburbains et la Ville Nouvelle d'Evry présentent un parc de logement de taille moyenne (entre 3 et 4 pièces) et les quartiers périurbains sont ceux où les logements comptent le plus de pièces. Notons cependant des différences assez notables dans la taille des logements dans les sites périurbains retenus pour l'analyse : si la proportion de logements de 5 pièces et plus atteint les 76% à Mennecy, ce taux n'est que d'environ la moitié à Mions (37%) et de 40% à Puyricard et Luynes. Relevons également le taux davantage élevé de 5 pièces et plus pour le tissu suburbain de Hautepierre, qui s'explique par la présence de pavillonnaire et de maisons en co-propriété dans certaines mailles hexagonales.

Tableau 3.1 Taille des logements<sup>10</sup>

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
1-2 pièces	49%	25%	18%	1%	38%	17%	3%	30%	5%	48%	12%
3-4 pièces	44%	62%	65%	23%	52%	74%	60%	59%	76%	38%	48%
5 pièces et +	7%	13%	17%	76%	10%	9%	37%	11%	19%	14%	40%

Concernant le statut d'occupation du logement, relevons également une différenciation forte en fonction du type de contexte. Les sites périurbains sont clairement des quartiers de propriétaires, les sites suburbains des quartiers de locataires et les quartiers urbains centraux des lieux de mixité dans le statut d'occupation. Relevons que la Ville Nouvelle d'Evry se démarque des sites suburbains par un taux de propriétaires élevé.

Tableau 3.2 Statut d'occupation du parc de logement

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
propriétaires	43%	17%	44%	85%	41%	8%	68%	33%	15%	35%	63%
locataires	57%	83%	56%	15%	59%	92%	32%	67%	85%	65%	37%

<sup>10</sup> Pour des raisons de lisibilité, le nom des sites étudiés est abrégé dans les tableaux. Nous les rappelons ici : Gobelins, Ivry-sur-Seine, Evry, Mennecy, Lyon Charpennes, La Duchère, Mions, Strasbourg Neudorf, Hautepierre, Aix-en-Provence centre, Puyricard / Luynes.

Les différents prix du mètre-carré que nous mentionnons ci-dessous n'ont bien entendu qu'une valeur indicative, le marché étant fluctuant d'une part, et la moyenne, même au sein d'un quartier, n'étant d'autre part pas toujours significative. Par ailleurs, les sites de la Duchère et de HautePierre se caractérisent par une forte proportion de logements sociaux et échappent ainsi largement au « lois » du marché.

Ces prix montrent néanmoins que le m<sup>2</sup> en quartier urbain central et en quartier périurbain est en moyenne plus cher que dans les secteurs suburbains. Ils mettent également en évidence la singularité de l'Ile-de-France où le prix au m<sup>2</sup> est généralement plus cher que dans les sites étudiés en province, particulièrement dans le quartier des Gobelins. Nous en déduisons que le marché du logement est plus contraignant dans l'agglomération francilienne.

Tableau 3.3 Quelques prix du m<sup>2</sup> en francs, moyennes indicatives (sources : agences immobilières de la place, 1998-1999, EPEVRY, magazine Challenges, février 2000)

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Location au m <sup>2</sup>	100	70	60	néant	60	40	néant	50	35	66	néant
Collectif vente récent-neuf au m <sup>2</sup>	20'000	8'500	8'000	néant	8'000	néant	néant	8'000	néant	10'500	néant
Collectif vente ancien au m <sup>2</sup>	18'000	7'500	*	néant	7'000	*	néant	6'500	5'000	8'000	néant
Individuel neuf au m <sup>2</sup>	néant	néant	néant	10'000	néant	néant	10'000	néant	*	néant	10'000
Individuel en revente au m <sup>2</sup>	néant	néant	néant	7'500	néant	néant	7'500	néant	*	néant	7'500

### 3.1.2 L'équipement des quartiers étudiés

Afin d'éviter des biais nuisibles à l'analyse, nous avons tenu compte de l'existence d'une offre minimale d'équipements dans tous les sites considérés. Trois types d'équipements ont été intégrés :

- l'équipement commercial (tissu commercial de proximité et/ou centre commercial) ;
- les espaces verts ;
- les équipements sportifs ou culturels (salles de spectacles, de rencontre, etc.) ;

Ainsi, sur chaque site d'étude, il existe des possibilités de s'approprier une offre de proximité en matière commerciale, d'équipements sportifs, ou de terrains de jeux pour les enfants. Les sites périurbains disposent également d'un centre commercial, au

milieu du quartier à Mennecy, et dans le noyau villageois historique pour Mions, Puyricard et Luynes.

Les seules différences concernent l'existence ou non de cinéma et de centres culturels (pas de cinéma à Mennecy par exemple, mais une salle à La Duchère et à Mions notamment).

### 3.1.3 L'accessibilité par les transports publics

Compte tenu de la thématique de la recherche, l'accessibilité des personnes aux réseaux de transport est importante. Pour chaque site, nous avons retenu un type de desserte par les transports publics décrit dans le tableau 3.4. Par rapport à cette offre, les personnes interrogées sont plus ou moins bien situées (0 à 500 mètres d'un arrêt), donc ont une accessibilité plus ou moins bonne à l'offre de transports publics.

Tableau 3.4 Type de desserte des sites étudiés par transport public

	Taille			
	10 millions d'habitants	Environ un million d'habitants		Environ 500'000 habitants
	Agglomération parisienne	unipolaire Agglomération lyonnaise	multipolaire Aix-en-Provence (Marseille)	Agglomération strasbourgeoise
Tissu urbain	Métro et bus	Métro et bus	Bus	Bus et tramway (en frange du quartier)
Tissu suburbain	Terminus de métro, RER et bus	Rabattement bus sur terminus de métro et train		Terminus de tramway et bus
Tissu ville nouvelle	RER et bus			
Tissu périurbain	Rabattement bus sur RER	Rabattement bus sur métro	Bus	

Les agglomérations retenues pour l'analyse, et, au sein de ces agglomérations, les quartiers enquêtés, se caractérisent par des offres de transports publics très contrastées (voir tableau 3.5 en page 50)<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Pour des raisons de clarté, nous avons déplacé en annexe le descriptif complet de toutes les lignes de transport public desservant les sites étudiés, avec des informations sur l'amplitude horaire des services. Le tableau 3.5 présente quant à lui un indicateur plus synthétique, reflet de la diversité et de la quantité de l'offre.

- Le quartier des **Gobelins** bénéficie d'une desserte qui constitue un système de transport. La configuration en damier du réseau permet une bonne accessibilité, l'offre couvre complètement l'espace-temps et les transports collectifs circulent à haute fréquence toute la journée.
- A **Ivry-sur-Seine**, la desserte est de bonne qualité, elle permet non seulement une accessibilité radiale, mais aussi de rocade, grâce à une offre bus maillée. L'offre couvre complètement l'espace-temps (les lignes de bus sont exploitées le samedi et le dimanche, 3 sur 5 sont exploitées après 23h). Si les fréquences sont plus faibles qu'aux Gobelins, elles restent globalement bonnes.
- A **Evry**, si le réseau des transports publics offre à la fois une desserte radiale lourde et des lignes de bus de rocade, la couverture temporelle de l'offre est incomplète. Le 2/3 des lignes de bus n'est pas exploité le dimanche et aucun service de bus n'est exploité après 23h. Les fréquences de passage sont beaucoup plus faibles qu'à Ivry, y compris sur la ligne RER et surtout le samedi et le dimanche.
- A **Mennecy**, la desserte de transports collectifs est embryonnaire : elle ne concerne que les déplacements pendulaires et les déplacements externes. Il ne s'agit pas d'un système de transport prévu pour les déplacements de la vie quotidienne, mais uniquement pour les mouvements domicile – travail, sous forme de rabattement bus sur la gare du RER D. Il n'y a en outre pas de service du soir.
- Le site de **Charpennes à Lyon** compte deux lignes de métro (dont la ligne B qui a son terminus à Charpennes), et neuf lignes de bus qui offrent des liaisons radiales ainsi qu'une desserte fine du quartier. L'offre diminue de façon importante le week-end et notamment le dimanche, avec d'une part la moitié moins de circulations de métro, d'autre part cinq lignes de bus qui ne présentent plus qu'une offre squelettique (un départ horaire) voire inexistante.
- Toujours à Lyon, la desserte de la **Duchère** a fait l'objet d'une réorganisation récente des itinéraires de bus traversant le quartier, permettant des micro-mobilités internes au quartier, mais sans véritable possibilité de rocades. L'offre est constituée de plusieurs lignes de rabattement sur le pôle multimodal de Vaise, soit une cadence inférieure à 5 minutes le matin, en partie sur site propre, et de lignes radiales sur d'autres destinations. En nombre de départs totaux de bus offerts par jour (voir tableau 3.5 ci-dessous), la situation est proche du centre ville de Lyon ou de Strasbourg.
- A **Mions** l'offre est constituée uniquement de deux lignes de bus (dont une ne circulant pas le dimanche) de rabattement sur le terminus sud-est de la ligne D du métro. L'horaire est donc orienté sur les déplacements domicile-travail, avec 5 départs durant l'heure de pointe, mais les fréquences faibles en journées, le week-end et le soir ne permettent pas de micro-mobilités à Mions même.
- Le site de **Strasbourg Neudorf** est desservi par la ligne A de tramway, comme nous l'avons déjà mentionné, et par plusieurs lignes de bus à fréquence élevée (dont 3 lignes à environ 130 départs par jour, et exploitées après 23 heures). Ces services offrent un bon maillage du quartier et une accessibilité directe par les

transports publics à une partie de l'agglomération strasbourgeoise. La bonne couverture temporelle des services n'est interrompue que le 1<sup>er</sup> mai, date à laquelle aucun bus ni tram ne circule à Strasbourg.

- **Strasbourg HautePierre** est le terminus nord de la ligne A de tramway. Le complément de desserte, assuré par trois lignes de bus, permet d'effectuer des mobilités de rocade, mais circule à relativement faible fréquence (entre 30 et 50 départs par jour) et n'est exploité ni les dimanches ni après 23 heures.
- A **Aix-en-Provence**, l'offre est constituée principalement de lignes radiales bus convergeant sur la rocade intérieure (à sens unique, contraire au sens des aiguilles d'une montre) en formant ainsi un important tronc commun. L'exploitation se termine au plus tard à 22h30, et un réseau particulier est en vigueur les dimanches et fêtes (fréquence de passage: 60 minutes). Seules deux lignes desservent l'hypercentre, en passant sur le cours Mirabeau, exploitées par minibus. La desserte ferroviaire en direction de Marseille est sous-utilisée, par contre l'une des plus importantes gares routières de France est située au nord de notre secteur d'enquête, et plus de 50 lignes s'y arrêtent et offrent notamment de très nombreuses liaisons sur Marseille.
- La desserte de **Puyricard** est effectuée principalement par une seule ligne de bus, offrant environ deux passages par heure, et permettant de rallier le centre ville d'Aix en une vingtaine de minutes. Les deux autres lignes ont un horaire des plus réduits, l'une d'elle ne fonctionnant que les mercredis et samedis après-midi. Puyricard n'est pas desservi par transport public les dimanches. Quant à **Luynes**, la desserte est partagée entre la ligne 18 et la ligne de bus interurbaine Aix-Marseille. La fréquence est bonne durant les heures de pointe (20 minutes), mais tombe à plus de 60 minutes en heures creuses. Le trajet jusqu'au centre ville s'effectue en 13 minutes. Il est à noter que ni Luynes ni Puyricard ne disposent d'un point d'arrêt ferroviaire, bien que la ligne SNCF Briançon-Aix-Marseille passe à proximité immédiate.

Au-delà de la description de l'offre quartier par quartier, le tableau 3.5 (sur la page suivante) met à jour des écarts très importants au niveau de la quantité d'offre entre les secteurs desservis par une ligne de métro ou de tram et ceux qui n'en bénéficient pas. Il montre aussi la forte décroissance des services le week-end dans tous les sites, et particulièrement dans les secteurs périurbains, et à Aix-en-Provence en général. Certains sites ne sont tout simplement pas desservis le dimanche par bus, les mêmes ont en moyenne une offre du soir également incomplète. Dans ces conditions, la continuité spatio-temporelle n'est clairement pas assurée par les transports publics.



Tableau 3.5 Offre de transports publics (nombre cumulé de départs journaliers par sens, total des lignes à l'un des arrêts desservant le quartier d'étude, chiffres 1998-99)

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
offre TCSP	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
lu-ve	719	267	67	25	610	-	-	171	171	-	-
sa	455	196	58	19	425	-	-	146	146	-	-
di	432	193	35	17	336	-	-	93	93	-	-
offre bus											
lu-ve	607	379	557	20	574	447	83	456	132	317	32
sa	419	279	260	4	366	336	52	317	86	308	27
di	202	224	91	0	153	187	21	135	0	25	6
ensemble											
lu-ve	1326	646	624	45	1184	447	83	627	303	317	32
sa	874	475	318	23	791	336	52	463	232	308	27
di	634	417	126	17	489	187	21	228	93	25	6

Si la quantité de l'offre n'est qu'une expression de la qualité (mais peut-être l'une des plus importantes), il est intéressant de comparer ce contexte avec la perception des personnes interrogées. D'une manière générale, les niveaux d'offre contrastés dans les différents quartiers étudiés se retrouvent en termes de perception. Ainsi, entre un tiers et un quart des interviewés jugent la qualité peu ou pas satisfaisante dans les secteurs périurbains. Il est intéressant de constater que **les plus hauts scores du « très satisfaisant » ne se trouvent pas en milieu central urbain, comme on aurait pu le supposer, mais dans deux sites qui ont connu des améliorations importantes** récentes en matière de transports publics : l'arrivée du tramway à Strasbourg Hautepierre, et l'arrivée de la ligne D du métro à Lyon-Vaise et la refonte du rabattement et de la desserte de la Duchère.

Tableau 3.6 Globalement, comment jugeriez-vous la qualité des transports publics dans votre ville [très, assez, peu, pas du tout satisfaisante] ?

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Très satisf.	18%	14%	7%	6%	17%	22%	9%	21%	28%	9%	8%
Assez satisf.	76%	78%	73%	63%	75%	64%	69%	71%	65%	80%	68%
Peu satisf.	6%	8%	16%	25%	6%	12%	18%	6%	6%	9%	18%
Pas du tout	0%	0%	4%	6%	2%	2%	4%	2%	1%	2%	6%

Les critères de qualité dont on devrait s'occuper en priorité complètent cette analyse. **Dans tous les sites sans exception, les répondants estiment que c'est de la sécurité dont on devrait s'occuper en priorité.** Le deuxième critère cité renvoie à la qualité de service : notamment la structure du réseau à Mions et Mennecy, qui nous l'avons vu ne permet pas de développer des activités à l'intérieur du quartier mais sert uniquement de rabattement, au contraire de la Duchère qui dispose à la fois de rabattement et d'une desserte fine permettant une micro-mobilité. A Neudorf également la structure est mise en avant ; il est vrai que ce quartier n'est pour l'instant desservi par

tramway que sur sa bordure ouest, mais une nouvelle ligne le traversera prochainement<sup>12</sup>. Enfin, la fréquence est mise en avant à Aix, illustration à nouveau du tableau 3.5, et notamment du service réduit à une offre squelettique le week-end.

Tableau 3.7 Quels sont les critères de qualité dont on devrait s'occuper en priorité ?

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
1 <sup>er</sup> critère	Sécurité	Sécurité	Sécurité	Sécurité	Sécurité	Sécurité	Sécurité	Sécurité	Sécurité	Sécurité	Sécurité
2 <sup>e</sup> critère	Fréquence	Structure	Ponctualité	Structure	Prix	Ponctualité	Structure	Structure	Propreté	Fréquence	Fréquence

Structure : structure du réseau (itinéraire des lignes, lieux de correspondances, ...)

### 3.1.4 L'accessibilité routière

Entre les différents quartiers étudiés, les accessibilités routières diffèrent également assez fortement, aussi bien au niveau de la proximité d'infrastructures rapides et des circulations automobiles internes aux quartiers qu'au niveau des conditions de stationnement.

Concernant la proximité des infrastructures autoroutières, relevons qu'en Île-de-France, les quartiers retenus se trouvent dans des situations assez spécifiques : si le quartier des Gobelins n'en dispose pas à moins de 2 km, en revanche, Ivry et Evry disposent d'accès à des axes radiaux et de rocade, tandis que Mennecy dispose d'un échangeur sur un axe radial.

Tableau 3.8 Echangeur de voie rapide ou autoroute à moins de 2 km

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Axe radial	Non	Oui (A4)	Oui (A6)	Oui (A6)	Oui (A42)	Oui (A6)	Oui (A46)	Oui (A35)	Oui (A351)	Oui (A8, A51)	Oui pour Luynes : A51
Rocade	Non	Oui (périphérique)	Oui (francilienne)	Non	Oui (rocade est)	Non	Non	Oui	Oui	Oui (rocade sud sur l'A8)	Non

<sup>12</sup> c'est d'ailleurs la raison du choix de ce quartier, sauvegardant la possibilité d'une étude « avant-après ».

Concernant les circulations à l'intérieur des quartiers étudiés, relevons aussi des différences entre les sites d'enquête. Dans les secteurs urbains centraux et à Ivry, se déplacer à l'intérieur du quartier en voiture est rendu difficile par les conditions de stationnement. Dans le quartier étudié dans le centre d'Aix-en-Provence, la circulation est rendue compliquée par le sens obligatoire de la rocade et l'étroitesse des rues, elle est en outre interdite dans une partie du secteur (zone piétonne).

A la Duchère, à Hautepierre et à Evry, la profusion de stationnement gratuit facilite les circulations automobiles internes au quartier. La conception fonctionnaliste de Hautepierre lui donne d'une part une très bonne accessibilité à l'autoroute, d'autre part favorise largement ce mode de déplacement à l'intérieur du quartier, même si un phénomène identique à Aix-en-Provence est observable : les « rocades » autour des mailles sont en majorité à sens unique.

Dans les sites périurbains de Mennecy, Mions, Puyricard et Luynes, l'absence quasi-totale de contrainte sur le stationnement favorise une bonne accessibilité routière pour les déplacements internes à la commune. Nous abordons cette question du stationnement à travers la perception que les répondants en ont dans leur quartier de domicile et à proximité de leur lieu de travail (pour les actifs). Pour ces deux cas, nous observons une fois encore une forte différenciation selon le type de contexte : le stationnement passe de difficile pour les habitants des quartiers urbains centraux à facile pour les habitants des quartiers périurbains.

Pour le lieu de travail, relevons une seconde différenciation : l'agglomération. Nous constatons en effet que le stationnement au lieu de travail est globalement plus facile dans les agglomérations de Strasbourg et d'Aix-en-Provence que dans celles de Lyon et Paris.

Tableau 3.9 Est-il facile ou difficile de stationner près de votre domicile ?

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Très facile	11%	28%	29%	73%	14%	65%	72%	30%	53%	22%	84%
Assez facile	36%	41%	36%	20%	31%	31%	22%	37%	38%	13%	12%
Assez difficile	32%	16%	18%	5%	28%	1%	4%	20%	5%	13%	2%
Très difficile	21%	15%	17%	2%	27%	3%	2%	13%	4%	52%	2%

Tableau 3.10 Est-il facile ou difficile de stationner près de votre lieu de travail ?

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Très facile	15%	19%	36%	50%	29%	32%	52%	44%	41%	40%	50%
Assez facile	20%	26%	23%	24%	21%	28%	21%	21%	23%	19%	14%
Assez difficile	25%	15%	15%	9%	15%	18%	13%	14%	15%	11%	10%
Très difficile	40%	39%	25%	16%	35%	21%	14%	20%	20%	29%	26%

### 3.1.5 L'accessibilité cyclable et piétonne

Sur le plan des déplacements pédestres dans les tissus étudiés, on observe les distinctions suivantes entre les types de contextes étudiés :

- en tissu urbain central, les obstacles principaux sont constitués par les coupures urbaines représentées par les boulevards et les carrefours à feux qui en sont le corollaire, excepté à Aix-en-Provence où une partie du centre est en zone piétonne ;
- en tissu suburbain, on observe globalement des continuités piétonnes, sauf à Strasbourg HautePierre où cette continuité n'est assurée qu'à l'intérieur des mailles. Pour passer d'une maille à l'autre, c'est en majorité la voiture qui est privilégiée, même si un système de passerelles ou de passages souterrains pour piétons existe. Mais de façon générale les avenues ceinturant les mailles par leur tracé hexagonal représentent des coupures fortes ;
- en tissu de type ville nouvelle, la continuité piétonne est assurée par un réseau distinct, avec des passerelles. Les circulations piétonnes sont donc souvent séparées de la rue, réduite au circuler. La sécurité offerte par le réseau piétonnier, bien séparé des autres flux, notamment automobiles, peut parfois être altérée par un sentiment d'insécurité lors de certains passages sous les immeubles ;
- en tissu périurbain, les déplacements à pied sont souvent découragés par deux éléments : l'absence de trottoirs dans certains quartiers, et la forme du réseau viaire (en particulier à Mennecey), qui impose des détours importants alors que la distance à vol d'oiseau est faible. Les quartiers résidentiels – série de résidences particulières – à Puyricard, Luynes ou Mions ont eux aussi leur propre réseau viaire en arborescence, qui ne se connecte au reste du quartier que par un seul point, imposant des détours non négligeables.

Concernant les déplacements à vélo, les observations relatives aux différents types de contextes pour les piétons restent également valables, même si les détours sont moins pénalisants (en temps) pour les cyclistes. Relevons en plus des particularités propres à l'un ou l'autre des quartiers étudiés. A Strasbourg HautePierre, les déplacements à sens unique le long des mailles sont aussi un facteur pénalisant, atténué régulièrement par l'ouverture de pistes cyclables depuis quelque temps. On notera enfin le contraste entre Strasbourg Neudorf et ses nombreux aménagements pour les cyclistes, avec également des zones à 30 km/h plus sûres, et Lyon Charpenne qui se signale par une absence de pistes cyclables. Une partie du quartier, desservi par un réseau de petites rues en damier, se prête bien à la pratique du vélo, par contre sur les grandes avenues, à forte circulation, le danger semble important.

---

### *Les déplacements piétonniers : ville nouvelle et périurbain*

*A Evry, la continuité piétonne est assurée par des passerelles et des passages sous les immeubles : sécurité physique (séparation des flux des voitures), mais sentiment d'insécurité (manque d'entretien, en particulier pour la signalisation)*

*A Mennecy, le plan du réseau viaire décourage les déplacements à pied, engendrant de longs détours pour une faible distance à vol d'oiseau.*

### 3.1.6 La localisation du lieu de travail

Le lieu de travail est la destination obligée de la vie quotidienne par excellence et à ce titre elle est fortement structurante de la vie quotidienne. La localisation du lieu de travail en ville centre ou en couronne d'agglomération a potentiellement un impact très important sur les pratiques modales dans la mesure où dans les quatre agglomérations étudiées l'offre de transports publics est essentiellement radiale et donne une bonne accessibilité au centre, tandis que les rocade routières permettent une excellente accessibilité aux emplois localisés en couronne.

Parmi les sites étudiés, relevons des différences assez marquées qui ne suivent pas la différenciation entre tissus : les emplois des habitants des Gobelins, des sites strasbourgeois et aixois sont majoritairement situés en ville centre, en revanche ceux des habitants d'Ivry, d'Evry, de Mennecy et des trois sites lyonnais sont majoritairement situés en périphérie d'agglomération.

Tableau 3.11 Localisation des lieux de travail en ville centre ou en couronne d'agglomération

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
ville centre	56%	28%	13%	10%	32%	41%	19%	62%	60%	65%	60%
couronne	44%	72%	87%	90%	68%	59%	81%	38%	40%	35%	40%

### 3.1.7 Des situations contrastées

L'analyse des conditions de logement, des équipements et des accessibilités selon les différentes dimensions contextuelles étudiées montrent que le système de contraintes et d'opportunités est assez différencié suivant les contextes.

Les contextes urbains centraux se caractérisent par des petits logements, en location ou accession, ils sont généralement très bien équipés en services de proximité et disposent d'accessibilités essentiellement tournées vers d'autres moyens de transport que l'automobile.

Les contextes suburbains disposent d'un parc de logement plus grands en location, ils sont bien équipés et disposent d'accessibilités réellement multimodales avec de bons transports publics, une bonne accessibilité routière et des accessibilités piétonnes protégées.

La Ville Nouvelle d'Evry se rapproche des contextes suburbains, exception faite de deux aspects : d'une part son parc du logement est en partie en accession et d'autre part ses équipements commerciaux et de services sont d'une manière générale plus développés que dans les contextes suburbains.

Les contextes périurbains quant à eux se caractérisent par la présence de nombreux grands logements en accession, par des équipements de proximité parfois moins développés, mais néanmoins existants (avec moins de diversité que dans les autres contextes) et des accessibilités basées uniquement sur l'automobile, excepté pour les déplacements domicile – travail à destination de la ville-centre, pour lesquels une offre de transports publics existe.



## 3.2 La composition sociale de la population

Les statistiques relatives à la population résidente<sup>13</sup> montrent que les quartiers retenus sont assez contrastés du point de vue de leur profil.

### 3.2.1 La position sociale

Concernant la population active (tableau 3.11), relevons tout d'abord que les secteurs d'Aix-en-Provence sont marqués par un taux de chômage élevé, et par un nombre d'actifs ayant un emploi nettement plus faible que dans les autres secteurs : par le poids des étudiants au centre ville d'Aix, nous l'avons déjà indiqué, et par la proportion importante de personnes âgées de plus de 60 ans à Puyricard et Luynes (15%), soit le double de Mennecy. Quant au taux de chômage dans le secteur de Strasbourg HautePierre, il s'établissait en moyenne en 1990 à 15%, en touchant davantage les jeunes, et surtout les jeunes femmes<sup>14</sup>.

Tableau 3.12 Population active (source : INSEE, recensement 1990)

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Actifs ayant un emploi	51%	45%	50%	44%	45%	37%	43%	44%	37%	35%	38%
Inactifs	45%	49%	46%	53%	49%	56%	52%	51%	55%	58%	58%
Taux de chômage	7%	11%	7%	6%	12%	14%	10%	9%	15%	15%	10%

Concernant les catégories socioprofessionnelles, relevons une forte différenciation entre les secteurs étudiés, mais qui ne suit pas le type de contexte. Nous observons en particulier que si les quartiers urbains centraux des Gobelins et de Aix-en-Provence se caractérisent par une forte présence de cadres, en revanche les quartiers de Charpenne et de Neudorf offrent davantage de mixité sociale, avec notamment une forte présence des ouvriers. De même en ce qui concerne les contextes suburbains, si les sites de La Duchère et de HautePierre présentent un profil de quartier défavorisé, Ivry présente une répartition des CSP beaucoup plus équilibrée et proche de celle du secteur retenu dans la Ville Nouvelle d'Evry. Pour le contexte périurbain, si Mennecy apparaît comme un quartier de cadres supérieurs, Puyricard et Luynes présentent une plus grande mixité sociale et Mions apparaît comme un secteur périurbain majoritairement habité par des ouvriers et des employés.

<sup>13</sup> Les premiers tableaux font référence aux statistiques INSEE disponibles, par la suite les tableaux sont relatifs à l'échantillon représentatif de la population.

<sup>14</sup> Chiffres de 1997 : taux de chômage moyen de 15%, 25.3% chez les 20-24 ans et 50% chez les jeunes femmes (source : Mission locale de Strasbourg, antenne HautePierre, citée in Blondel Yves-Philippe, HautePierre Fiche présentation, Strasbourg Communauté Urbaine, 1997).



Tableau 3.13 CSP des personnes actives (source : INSEE, recensement 1990)

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Artisans, commerçants	6%	3%	2%	5%	7%	3%	8%	5%	2%	9%	11%
Cadres, prof. inter. sup.	37%	16%	14%	42%	11%	5%	9%	13%	6%	25%	25%
Professions inter.	23%	20%	29%	29%	26%	15%	23%	26%	15%	25%	26%
Employés	23%	34%	34%	18%	29%	41%	27%	31%	37%	23%	22%
Ouvriers	10%	26%	20%	5%	26%	36%	32%	25%	40%	17%	14%

L'examen de la distribution du capital culturel de la population résidant dans les différents secteurs étudiés complète l'analyse des catégories socioprofessionnelles. Mesuré par le niveau de formation des répondants, il différencie également les sites étudiés selon une ligne qui ne suit pas les différents contextes. Par exemple, si l'on observe 32% d'universitaires à Mennecy, ce taux tombe à 7% à Mions, qui se rapproche davantage de la situation observée dans d'autres sites suburbains (la Duchère, Hautepierre). De même, pour les secteurs urbains centraux, le taux très élevé d'universitaires aux Gobelins contraste avec ceux observés à Charpenne et à Neudorf. Cela nous amène à souligner la diversité des compositions sociales au sein du même tissu urbain, démontrant par là que ce dernier n'est bien qu'un élément du contexte mais ne saurait être explicatif à lui seul.

Tableau 3.14 Dernière formation achevée par les personnes interrogées (source : IFOP, échantillon représentatif de la population de chaque secteur d'étude)

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Scolarité obligatoire	23%	47%	47%	30%	31%	57%	56%	35%	61%	28%	42%
Lycée, formation technique	30%	33%	38%	38%	41%	30%	37%	36%	27%	33%	34%
Université	47%	20%	15%	32%	28%	13%	7%	29%	12%	39%	24%

### 3.2.2 Le parcours de vie

La répartition différenciée par classe d'âge illustre en filigrane les parcours résidentiels des ménages. C'est ainsi que l'on trouve les plus fortes proportions de jeunes dans les secteurs périurbains et suburbains ou résident de fait de nombreuses familles, alors qu'à contrario c'est dans les secteurs urbains centraux que le pourcentage de moins de 20 ans est le plus faible, soit des secteurs où vivent de nombreuses personnes seules ou en couple. Notons encore que le secteur de Hautepierre est le plus jeune de notre échantillon et que la part élevée de 20-39 ans à Aix-en-Provence s'explique en grande partie par le nombre important d'étudiants.

Tableau 3.15 Structure par âge (source : INSEE, recensement 1990)

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
moins de 20 ans	17%	23%	37%	33%	18%	31%	34%	19%	39%	15%	31%
entre 20 et 39 ans	36%	33%	46%	22%	41%	33%	30%	37%	37%	51%	29%
entre 40 et 59 ans	26%	25%	14%	38%	20%	21%	27%	21%	19%	18%	25%
60 ans et plus	21%	19%	2%	7%	22%	15%	8%	23%	6%	16%	15%

Pour caractériser le parcours de vie en mettant simultanément en évidence les calendriers familial et professionnel, nous avons réalisé un indice. Le tableau 3.16 le présente trié par site enquêté et révèle la diversité de la population enquêtée dans les différents quartiers d'étude. Si les personnes seules sont dominantes dans les tissus urbains centraux (actives aux Gobelins, inactives à Charpenne, Neudorf et surtout Aix-en-Provence – des étudiants), ce sont les familles avec deux actifs qui sont majoritaires dans les tissus périurbains, avec toutefois une proportion très élevée également dans la ville nouvelle d'Evry. Par corollaire, la proportion de personnes dépendantes de leurs parents y est également élevée.

Tableau 3.16 Indice du parcours de vie (source : IFOP, échantillon représentatif de la population de chaque secteur d'étude)

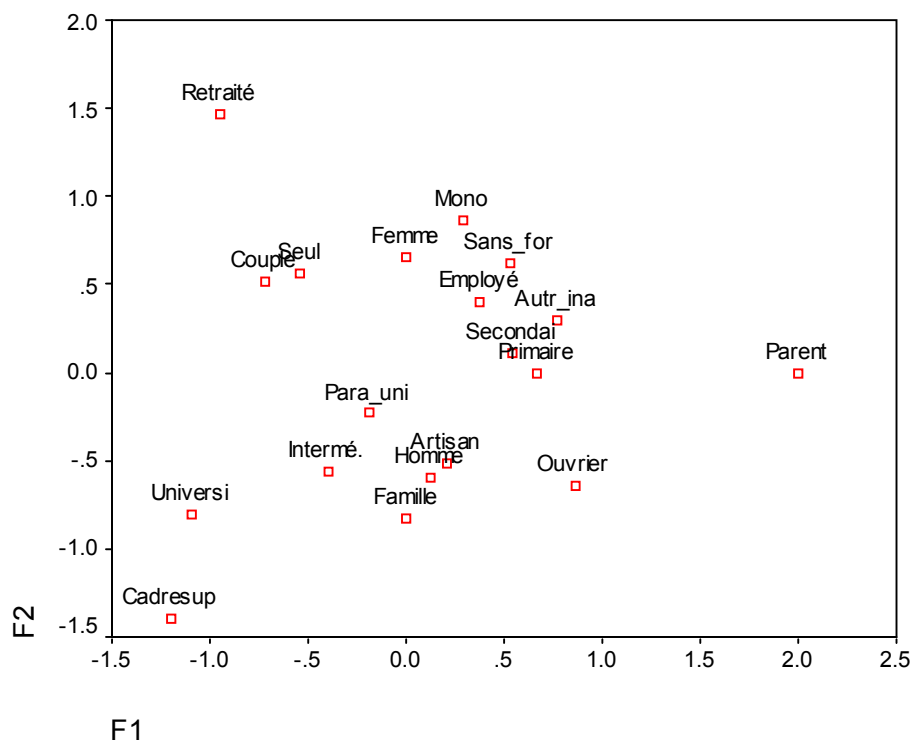
	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
seul non actif	21%	15%	4%	3%	22%	17%	5%	21%	8%	31%	8%
seul actif	23%	17%	11%	4%	16%	15%	5%	18%	9%	15%	7%
couple non actif	8%	8%	1%	7%	10%	9%	7%	11%	2%	7%	14%
couple un actif	6%	3%	2%	5%	4%	2%	3%	4%	2%	11%	6%
couple deux actifs	9%	10%	11%	9%	14%	6%	7%	14%	6%	9%	13%
famille un actif	3%	5%	8%	17%	6%	11%	11%	4%	13%	5%	9%
famille deux actifs	17%	20%	35%	27%	17%	15%	35%	14%	25%	8%	23%
mono actif	4%	4%	6%	3%	3%	8%	4%	5%	9%	3%	2%
dépendant des parents	9%	18%	22%	24%	8%	17%	23%	9%	26%	11%	18%

### 3.2.3 L'espace social

Pour aborder ces différentes dimensions de manière combinée et ainsi mettre en évidence l'espace social et la situation des différents secteurs étudiés dans cet espace, nous avons réalisé une analyse factorielle des correspondances entre le genre, la composition du ménage, la position sociale du répondant et son niveau de formation. Nous utiliserons cette analyse comme indicateur synthétique de la position sociale pour l'ensemble des investigations que nous réaliserons par la suite.

La structure mise en évidence par cette analyse met en relief le capital culturel sur le premier axe, en opposant les universitaires aux jeunes répondants n'ayant pas encore achevé leur formation. Le deuxième axe se construit autour du statut professionnel, il oppose les retraités et les autres non actifs aux personnes actives, des catégories socioprofessionnelles les plus basses aux plus élevées. Mentionnons par ailleurs que l'espace social mis en évidence par les deux axes oppose hommes et femmes sur l'axe socioprofessionnel (F2) : les femmes sont situées dans le quadrant des catégories socioprofessionnelles plus basses.

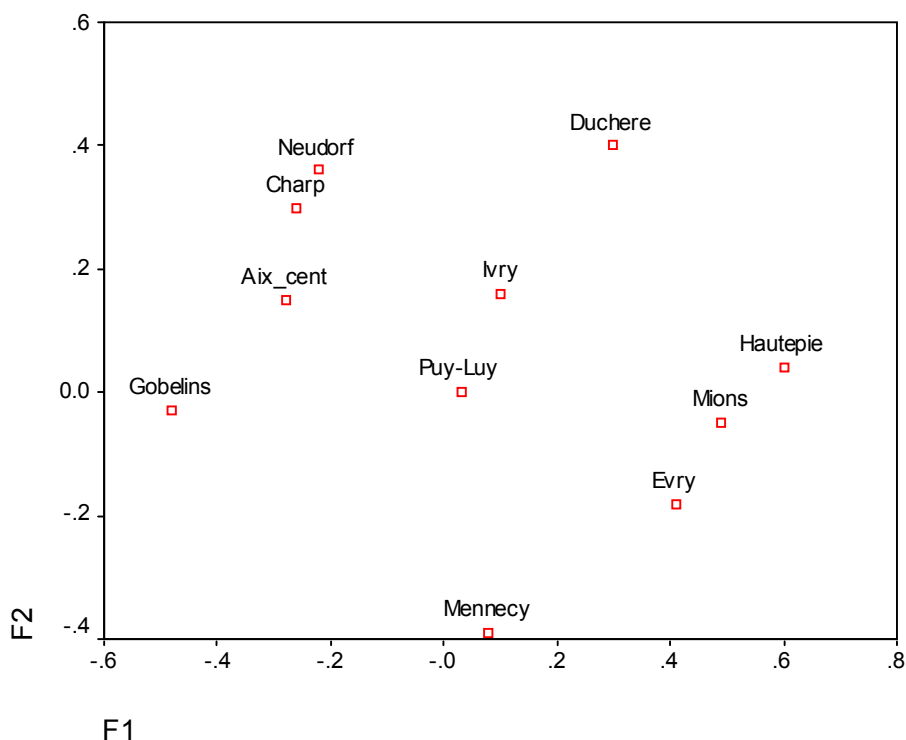
Figure 3.1 Analyse des correspondances : espace social et situation des secteurs étudiés



Le positionnement des secteurs d'étude en variables supplémentaires dans l'espace social défini par l'analyse des correspondances montre la diversité de la composition sociale des quartiers retenus, diversité qui ne suit cependant pas strictement leur forme urbaine. Ainsi, dans les quartiers urbains centraux, on relèvera des variations sur le deuxième axe entre des quartiers où la population est en bonne proportion active (Les Gobelins) et des quartiers où la population non active domine (Charpennes, Neudorf).

Dans les quartiers suburbains, relevons la position très centrale d'Ivry dans le plan factoriel, signe d'une grande mixité sociale dans la composition de la population ; le quartier de La Duchère se caractérise par un nombre important d'inactifs et le quartier de Hautepierre par une population au capital culturel faible et des tailles de ménages élevés. La Ville Nouvelle d'Evry se caractérise par un profil social proche de celui observé à Hautepierre. Les quartiers périurbains sont également assez contrastés d'un point de vue social : Mennecy apparaît comme étant un secteur où les familles dominent, tandis que Puyricard et Luyes sont comme Ivry proche du centre du plan factoriel, attestant de la diversité de leur composition sociale ; Mions enfin apparaît clairement comme étant un site d'étude dont la population a globalement un capital culturel moins élevé et des ménages de taille plus importante.

Figure 3.2 Positionnement des secteurs d'étude dans l'espace social (voir figure 3.1)





### 3.3 Les habitudes modales

#### 3.3.1 L'équipement des ménages

L'équipement des ménages en matière de transports permet de constater que la morphologie des quartiers est assez largement associée aux pratiques modales. Ainsi, relevons la croissance de l'équipement en voitures en fonction de l'éloignement du centre des agglomérations. A l'inverse, notons la décroissance du taux d'abonnement en transports publics en fonction de ce même critère (tableau 3.17). Dans ce domaine, la ville nouvelle d'Evry ne se différencie d'ailleurs pas des autres contextes étudiés, avec des taux d'équipements proches de ceux des contextes périurbains. En revanche, le quartier de la Duchère à Lyon se caractérise par un taux d'équipement automobile particulièrement faible pour un quartier suburbain, qui reflète son profil social.

Tableau 3.17 L'équipement des ménages en moyens de transport

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	63%	75%	90%	99%	79%	68%	97%	79%	82%	74%	97%
moto	4%	6%	5%	8%	3%	4%	10%	2%	3%	7%	11%
vélo	32%	36%	58%	81%	41%	30%	66%	67%	52%	41%	60%
abonnement de TC	48%	38%	32%	16%	31%	33%	17%	23%	39%	19%	16%

#### 3.3.2 Les habitudes modales et leur combinaison

De la même manière que l'équipement, les habitudes modales de la population résidente en matière d'usage de l'automobile et des transports publics sont fortement contrastées entre les quartiers enquêtés (tableaux 3.18 et 3.19 sur la page suivante) en fonction du type de contexte :

- L'utilisation de l'automobile croît à mesure que l'on s'éloigne des centres. La voiture constitue le mode de transport dominant de la mobilité quotidienne dans les sites périurbains et dans le centre de la ville nouvelle d'Evry.
- L'utilisation des transports publics suit une tendance inverse en Île-de-France et dans l'agglomération lyonnaise.

Mentionnons cependant que les variations suivant le type de contexte ne sont pas repérables à Aix-en-Provence où l'utilisation quotidienne des transports publics est marginale même dans le centre-ville. A l'inverse à Strasbourg, l'utilisation des transports publics est plus fréquente à Hautepierre, quartier suburbain et proche du centre, desservi par tramway qu'à Neudorf, quartier urbain ancien desservi essentiellement par bus et de façon tangentielle par le tramway (et où l'on se déplace à vélo, puisque son utilisation fréquente est presque équivalente à celle des transports publics).

De manière générale, l'usage du vélo comme moyen de transport est faible dans tous les quartiers étudiés sauf à Strasbourg Neudorf comme mentionné ci-dessus. Relevons que la question posée renvoyait bien à un usage comme moyen de transport, et non à une utilisation de loisir.

Tableau 3.18 *Habitudes modales : utilise tous les jours ou presque...*

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto conducteur	13%	25%	46%	68%	29%	35%	64%	38%	37%	29%	61%
auto passager	3%	5%	9%	9%	6%	12%	14%	8%	12%	6%	11%
transports publics	56%	44%	31%	13%	34%	34%	17%	18%	38%	13%	11%
moto	2%	2%	2%	3%	1%	1%	2%	1%	0%	2%	3%
vélo	7%	3%	4%	6%	3%	1%	5%	17%	8%	6%	2%

Tableau 3.19 *Habitudes modales : n'utilise jamais...*

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto conducteur	51%	44%	29%	15%	35%	46%	19%	31%	39%	38%	17%
auto passager	16%	21%	17%	20%	18%	20%	15%	17%	17%	18%	11%
transports publics	3%	11%	27%	32%	6%	11%	32%	8%	4%	32%	47%
moto	96%	96%	96%	93%	97%	97%	93%	97%	97%	95%	92%
vélo	79%	77%	65%	52%	76%	79%	59%	42%	58%	76%	78%

Un examen de la combinaison d'usage des modes de transports mécanisés permet d'affiner ces premières observations (tableau 3.20). Relevons que l'utilisation combinée de plusieurs moyens de transport au moins une fois par mois ne diffère pas fondamentalement selon le contexte étudié, ce qui correspond aux résultats de la recherche de Marie-Hélène Massot et al. (1997). En revanche, l'usage combiné des modes de transport au moins une fois par semaine met à jour des différenciations assez nettes<sup>15</sup> : ainsi en Île-de-France et dans l'agglomération lyonnaise, le taux de multimodalité s'établit entre 29%-33% et 41-44% (suivant les contextes), à Aix-en-Provence, il n'est que de 21% à 26%, tandis qu'à Strasbourg, il est plus élevé que dans les autres villes et s'établit entre 45% et 54%.

<sup>15</sup> Partant du principe qu'il est plus intéressant de construire des indicateurs permettant de distinguer les types de tissus étudiés, nous avons retenu une construction d'indice de multimodalité basé sur la semaine et non le mois. Ce choix est d'ailleurs encore renforcé par le fait que les temps sociaux s'organisent assez largement autour du rythme hebdomadaire (week-end, achats alimentaires, activités sportives, accompagnement d'enfants, etc.).

De plus, la combinaison des moyens de transports est très différente suivant les sites : l'utilisation de l'automobile et des transports publics est plus présente dans le centre des agglomérations parisienne et lyonnaise, au contraire de la combinaison voiture et vélo, plus fréquente à Evry, Mennecy et Mions. Des substitutions d'usage entre moyen de transport sont également observables chez les personnes qui n'utilisent régulièrement qu'un seul mode de transport : dans les quartiers centraux, les transports publics représentent une part importante de ce type de mobilité, au contraire des quartiers périphériques, où l'automobile domine.

Tableau 3.20 Part de la population utilisant plusieurs moyens de transport

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
une fois par mois	54%	50%	50%	62%	60%	47%	52%	74%	66%	43%	37%
2-3 fois par mois	51%	44%	44%	47%	54%	42%	41%	67%	59%	34%	28%
une fois par semaine	41%	40%	35%	33%	44%	30%	29%	54%	45%	26%	21%

Pour résumer la combinaison d'usage des différents moyens de transport, nous avons réalisé un indice de multimodalité basé sur une double différenciation temporelle semaine/mois. Nous utiliserons cet indice comme indicateur synthétique des habitudes modales pour toutes les investigations. La double différenciation semaine/mois permet d'identifier neuf items :

- deux items de personnes n'utilisant pratiquement qu'un moyen de transport (auto mono et TC mono) ;
- trois items de répondants utilisant de façon dominante un moyen de transport dans le cadre de leur mobilité quotidienne et de façon occasionnelle entre une fois par semaine et une fois par mois un deuxième moyen de transport (auto dominant, TC dominant, vélo dominant) ;
- quatre items de multimodaux, soit des personnes utilisant de façon combinée au moins deux moyens de transport au minimum une fois par semaine (auto et vélo, auto et TC, TC et vélo, trois modes).

La distribution de cet indice par site d'enquête met en évidence un double clivage entre types de contextes et agglomérations :

- La part des automobilistes monomodaux va croissante à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains et à l'inverse les usagers des transports publics purs sont davantage présents dans les contextes urbains centraux. De la même manière, les multimodaux sont globalement plus présents dans les contextes les plus centraux.
- La part des automobilistes monomodaux est d'une manière générale plus forte à Aix-en-Provence. Egalement en termes de différenciation entre agglomérations, mentionnons que les différents items de multimodaux avec l'usage du vélo sont davantage présents à Strasbourg que dans les autres villes.



Tableau 3.21 Pratiques modales et leurs combinaisons

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto mono	1%	8%	21%	25%	4%	9%	27%	6%	3%	27%	42%
TC mono	40%	34%	19%	4%	28%	36%	10%	15%	28%	9%	28%
auto dominant	9%	14%	23%	33%	21%	22%	33%	20%	22%	23%	24%
TC dominant	7%	3%	0%	0%	3%	2%	0%	1%	1%	2%	2%
vélo dominant	2%	1%	2%	4%	1%	1%	2%	5%	1%	4%	2%
auto et vélo	1%	3%	8%	14%	3%	3%	10%	13%	5%	6%	6%
auto et TC	26%	27%	16%	14%	32%	18%	9%	17%	23%	11%	9%
vélo et TC	8%	5%	7%	5%	4%	6%	4%	11%	9%	5%	3%
trois modes	6%	5%	4%	0%	4%	3%	6%	12%	8%	4%	3%

Le tableau 3.22 qui présente la distribution par catégorie socioprofessionnelle des répondants utilisant principalement ou uniquement l'automobile pour se déplacer (auto mono et auto dominant) triée par type de contexte, indique que dans tous les contextes, le pourcentage de répondants automobilistes varient peu selon la CSP, seuls se détachant – dans les sens d'une plus faible automobilité – d'une part les cadres supérieurs, d'autre part les retraités et les autres inactifs (avec sans doute une part plus importante de personnes ne conduisant plus ou n'ayant pas accès à une voiture dans ces deux dernières catégories).

Tableau 3.22 Pourcentage de personnes utilisant essentiellement ou exclusivement l'automobile, selon la CSP

	urbain central	suburbain	ville nouvelle	périurbain
artisan ou commerçant	39%	34%	13%	67%
cadre supérieur	25%	23%	41%	61%
cadre intermédiaire	30%	31%	54%	60%
employé	35%	28%	46%	51%
ouvrier	34%	27%	42%	58%
retraité	19%	21%	29%	66%
autre inactif	19%	17%	24%	51%

Une analyse similaire à celle présentée dans le tableau 3.22 – mais en fonction de l'indice de parcours de vie – montre que, parmi les répondants enquêtés, ceux vivant dans des ménages familiaux utilisent davantage l'automobile de façon dominante voire exclusive dans leur vie quotidienne, et ceci dans tous les types de contextes étudiés, même les sites urbains centraux (tableau 3.23).

*Tableau 3.23 Pourcentage de personnes utilisant essentiellement ou exclusivement l'automobile, selon l'indice du parcours de vie*

	urbain	suburbain	ville-nouvelle	périurbain
seul non actif	13%	12%	18%	49%
seul actif	31%	33%	52%	78%
couple non actif	28%	30%	75%	75%
actif couple un actif	27%	9%	25%	62%
non actif couple un actif	19%	31%	100%	72%
couple deux actifs	34%	32%	61%	75%
actif famille un actif	40%	27%	61%	73%
non actif famille un actif	40%	53%	50%	76%
famille deux actifs	41%	35%	54%	74%
mono actif	39%	28%	50%	61%
dépendant des parents	13%	12%	10%	22%



### 3.4 Inscription spatiale des habitudes modales par motif

Après la description globale des habitudes modales et de leur combinaison, en fonction de la composition sociale des ménages, nous proposons de décrire plus finement ces habitudes en les ventilant par motifs et en s'intéressant à la spatialisation de leur réalisation. Cinq motifs relevant de l'activité professionnelle, des activités domestiques et du temps libre sont ainsi étudiés.

#### 3.4.1 Le travail

Les habitudes modales pour le motif travail sont très fortement différenciées en fonction de la localisation du lieu de travail. A destination des couronnes d'agglomération, les transports publics ont une part de marché qui excède 20% seulement aux Gobelins et à Ivry.

A destination des villes-centres, soit sur des relations où l'offre de transports publics est généralement performante, leur part modale est forte dans tous les sites franciliens et de l'agglomération lyonnaise. A Strasbourg et Aix en revanche, cette part est nettement plus faible, ce qui est lié aux conditions de stationnement en moyennes plus favorables sur les lieux de travail à Strasbourg (tableau 3.24) et à l'offre lacunaire de transports publics à Aix.

Tableau 3.24 Répartition modale pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail selon le type de destination (couronne – ville-centre)

Couronne	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	34%	38%	62%	85%	48%	67%	81%	73%	62%	79%	87%
moto	3%	1%	3%	1%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	2%
TC	57%	32%	20%	5%	15%	17%	3%	12%	19%	7%	11%
auto et TC	2%	1%	2%	3%	8%	7%	11%	4%	8%	2%	0%
vélo	4%	2%	2%	3%	3%	1%	1%	7%	8%	2%	0%
marche	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Ville-centre	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	7%	15%	13%	32%	22%	43%	70%	46%	42%	49%	79%
moto	1%	4%	0%	4%	2%	0%	2%	1%	0%	1%	5%
TC	55%	73%	73%	39%	46%	33%	13%	14%	26%	14%	7%
auto et TC	1%	1%	10%	25%	8%	4%	15%	3%	9%	1%	3%
vélo	9%	5%	2%	0%	6%	3%	0%	22%	7%	4%	1%
marche	27%	2%	2%	0%	16%	17%	0%	14%	16%	31%	5%

Les catégories socioprofessionnelles ne sont quasiment pas associées à l'utilisation de l'automobile pour se rendre au travail, c'est davantage le type de destination qui est déterminant.

Tableau 3.25 Pourcentages de personnes actives se rendant à leur lieu de travail en voiture, selon le type de destination (couronne – ville-centre) et la CSP

	Urbain		Suburbain		Ville Nouvelle		Périurbain	
	vil-cen.	couron.	vil-cen.	couron.	vil-cen.	couron.	vil-cen.	couron.
artisan ou commerçant	33%	62%	33%	73%	*	60%	84%	89%
cadre supérieur	30%	58%	33%	46%	17%	63%	71%	88%
cadre intermédiaire	40%	52%	44%	62%	18%	64%	76%	88%
employé	32%	57%	34%	49%	14%	58%	71%	94%
ouvrier	37%	61%	40%	55%	29%	75%	67%	80%

### 3.4.2 Les achats alimentaires

L'examen des pratiques d'achats alimentaires selon les quartiers met en évidence plusieurs tendances (tableau 3.26). Dans les quartiers urbains centraux, la part des achats réalisés dans le quartier de domicile est plus importante que dans les autres quartiers (Ivry se rapproche de ces quartiers). Malgré cette tendance générale, la part des personnes effectuant l'ensemble de leurs courses à l'extérieur de leur quartier de domicile est faible dans tous les contextes étudiés, y compris dans les sites périurbains de Mennecy, de Puyricard/Luynes et de Mions. Le type de commerces fréquentés pour effectuer l'essentiel des achats alimentaires est également associé au contexte de domicile (tableau 3.27) : dans les quartiers d'urbanisme ancien, la fréquentation des hypermarchés est moins prégnante. Les liens entre les types de commerces fréquentés et leur localisation dans ou à l'extérieur du quartier de domicile montre que les habitants sortent de leur quartier pour fréquenter des hypermarchés. C'est le cas par exemple des habitants (peu nombreux) des Gobelins effectuant leurs achats à l'extérieur de leur quartier, qui le font pour fréquenter des hypermarchés.

Tableau 3.26 Spatialité des pratiques d'achats alimentaires

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
quartier et extérieur	46%	45%	55%	78%	64%	78%	74%	78%	68%	56%	71%
quartier	49%	48%	36%	7%	22%	11%	7%	13%	25%	28%	4%
extérieur	1%	1%	4%	7%	12%	4%	10%	6%	2%	11%	16%
pas d'achats	4%	6%	5%	8%	3%	8%	9%	3%	5%	5%	9%

Tableau 3.27 Part des achats alimentaires effectués en hypermarché

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
quartier et extérieur	48%	84%	92%	87%	82%	87%	86%	76%	94%	66%	86%
quartier	21%	75%	95%	66%	60%	68%	58%	28%	96%	23%	70%
extérieur	100%	60%	90%	97%	82%	92%	91%	79%	75%	95%	82%

Concernant les habitudes modales, relevons que comme pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, celles-ci sont différenciées selon :

- le type de contexte de domicile, avec une substitution entre la marche / les transports publics dans les centres urbains et l'automobile dans les quartiers de couronnes d'agglomération, particulièrement les couronnes périurbaines ;
- les destinations d'achats, avec le passage d'une forte différenciation de l'usage des modes de transport selon la destination d'achat dans les centres à une indifférenciation des pratiques modales selon la destination dans les couronnes périurbaines, puisque même les déplacements à l'intérieur du quartier se font majoritairement en automobile.

Relevons enfin que la part des transports publics pour effectuer des achats alimentaires à l'extérieur du quartier reste non négligeable dans les secteurs suburbains : cette part est même supérieure à celle observée dans les quartiers centraux (38% à Ivry contre 36% aux Gobelins, 29% à Duchère contre 20% à Charpenne, 27% à Hautepierre contre 14% à Neudorf). Toutefois, il s'agit vraisemblablement de deux destinations différentes, à l'accessibilité en transports publics variée également : du suburbain au central, et du central aux hypermarchés périphériques.

Tableau 3.28 Répartition modale pour les déplacements d'achats alimentaires selon la destination

Dans le quartier	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	4%	33%	64%	70%	12%	19%	71%	18%	38%	14%	55%
TC	7%	7%	11%	1%	9%	13%	5%	6%	12%	3%	1%
vélo	1%	0%	1%	7%	1%	0%	5%	7%	0%	1%	3%
marche	88%	60%	24%	21%	79%	68%	19%	69%	50%	81%	39%

Extérieur du quartier	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	56%	58%	86%	97%	71%	69%	95%	81%	69%	85%	95%
TC	36%	38%	13%	2%	20%	29%	4%	14%	27%	5%	3%
vélo	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	2%	1%	1%	0%
marche	6%	3%	1%	1%	8%	2%	1%	3%	3%	8%	1%

### 3.4.3 La fréquentation des cafés et restaurants

Relevons tout d'abord des différences très marquées dans la fréquentation des cafés et restaurants selon le contexte de domicile (tableau 3.29) : les habitants des quartiers centraux fréquentent plus souvent ces lieux publics. D'autre part, la localisation des lieux fréquentés est assez différenciée selon le type de contexte de domicile : dans les quartiers urbains centraux, il s'agit pour une large part des établissements du quartier de domicile, tandis que dans les sites suburbains et périurbains, il s'agit dans une plus large mesure d'établissements situés ailleurs dans l'agglomération. On relèvera enfin qu'à Hautepierre les cafés sont localisés à l'intérieur du grand centre commercial Auchan, ce qui n'est bien entendu pas comparable avec des établissements ouverts sur la rue. La situation est similaire à la Duchère, qui se signale également par un fort taux de personnes ne fréquentant pas les cafés-restaurants.

Tableau 3.29 Spatialité de la fréquentation des cafés et restaurants, selon la localisation

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
quartier et extérieur	51%	23%	27%	21%	23%	7%	10%	34%	11%	29%	9%
quartier	14%	8%	12%	7%	4%	1%	3%	5%	4%	42%	2%
extérieur	10%	28%	21%	31%	35%	41%	36%	36%	42%	2%	48%
pas de café	25%	59%	40%	41%	38%	51%	51%	25%	43%	27%	41%

Au niveau des habitudes modales, relevons que les tendances mises en évidence concernant les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et les déplacements pour des achats alimentaires sont également valables pour la fréquentation des cafés et restaurants (tableau 3.30). On remarquera la part élevée de la voiture dans les sites périurbains, même pour fréquenter des cafés-restaurants à l'intérieur du quartier. Une nouvelle fois, on peut imaginer que le passage par un café représente le début ou la fin d'une boucle de déplacement effectuée en automobile.

Tableau 3.30 Répartition modale pour les déplacements au café et au restaurant selon la destination

Dans le quartier	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	5%	20%	59%	83%	15%	22%	66%	20%	32%	13%	46%
TC	9%	3%	10%	1%	9%	19%	6%	4%	19%	3%	2%
vélo	1%	0%	1%	2%	0%	0%	3%	3%	1%	1%	2%
marche	84%	77%	30%	13%	76%	55%	24%	73%	48%	83%	43%

Extérieur du quartier	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	30%	56%	83%	92%	65%	72%	91%	60%	64%	83%	83%
TC	56%	41%	14%	7%	29%	26%	7%	20%	31%	5%	12%
vélo	3%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	1%
marche	8%	2%	2%	1%	6%	0%	1%	9%	7%	9%	1%

### 3.4.4 Le cinéma

A l'instar de celle du café et du restaurant, la pratique du cinéma ressort des données d'enquête comme associée au contexte de domicile, mais à une échelle un peu plus élevée que la proximité. C'est ainsi que dans les couronnes d'agglomération, peu équipées en salles obscures, on se rend moins souvent au cinéma que dans les centres urbains, qui restent, malgré l'émergence rapide des multiplexes, la localisation où l'offre est la plus dense.

Tableau 3.31 Spatialité de la pratique du cinéma

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Ville-centre	67%	29%	5%	6%	32%	29%	22%	46%	36%	64%	45%
Couronne	1%	16%	33%	32%	7%	2%	6%	1%	0%		
les deux	1%	11%	11%	12%	9%	5%	8%	0%	2%		
pas de cinéma	31%	43%	51%	50%	52%	64%	64%	53%	62%	36%	55%

La répartition modale pour se rendre au cinéma renforce le constat selon lequel le cinéma est une pratique de proximité dans les centres urbains : les Gobelins et dans le centre-ville d'Aix sont les deux secteurs où les habitants fréquentent le plus les cinémas. C'est par ailleurs dans ces deux secteurs qu'on s'y rend le plus à pied (65% aux Gobelins et 87% à Aix centre). Dans les deux autres contextes urbains centraux – Charpennes et Neudorf et les contextes suburbains, les transports publics ont une part de marché importante, tandis que dans les contextes périurbains, l'automobile domine largement ce type de déplacements.

Tableau 3.32 Répartition modale pour les déplacements au cinéma

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	6%	35%	63%	89%	36%	42%	79%	33%	34%	11%	79%
TC	26%	41%	19%	8%	48%	52%	20%	44%	64%	1%	14%
vélo	1%	23%	0%	0%	1%	1%	0%	11%	1%	0%	0%
marche	65%	1%	18%	2%	15%	4%	0%	11%	0%	87%	2%

### 3.4.5 Activités extra-scolaires des enfants

Les activités extra-scolaires des enfants complètent ce tour d'horizon en montrant que leur réalisation est associée à des usages de transports spécifiques suivant les contextes. Pour se rendre à des activités extra-scolaires dans le quartier de domicile, les enfants des quartiers urbains centraux et suburbains se déplacent à pied et ceux des quartiers de couronnes sont généralement passagers d'automobiles. Pour les activités extérieures au quartier, l'automobile est utilisée dans tous les contextes, à des proportions sensiblement équivalentes.



Tableau 3.33 Répartition modale pour les déplacements extra-scolaires des enfants selon la destination

Dans le quartier	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	32%	41%	66%	61%	36%	21%	74%	33%	24%	58%	79%
TC	0%	2%	2%	32%	0%	0%	7%	4%	3%	0%	2%
vélo	0%	2%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
marche	68%	55%	32%	2%	64%	79%	19%	63%	71%	42%	19%

Extérieur du quartier	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto	80%	72%	90%	82%	74%	85%	94%	85%	78%	89%	94%
TC	15%	6%	2%	11%	6%	0%	0%	11%	4%	4%	2%
vélo	0%	0%	0%	4%	0%	4%	2%	0%	0%	0%	2%
marche	5%	22%	8%	3%	20%	12%	2%	4%	8%	7%	2%

### 3.4.6 De la différenciation à l'indifférenciation spatiale des habitudes modales

Finalement, ces tendances montrent qu'entre les quartiers centraux d'une agglomération et ses couronnes périurbaines, on passe d'une forte différenciation des pratiques modales selon la destination, à leur indifférenciation spatiale : l'automobile étant alors la réponse transport ad hoc à tous les déplacements. On peut ajouter que la force de cette tendance est associée à la taille de l'agglomération considérée (à Aix-en-Provence, l'automobile est utilisée même dans le centre) et qu'un quartier central de ville nouvelle comme Evry se rapproche de ce point de vue – malgré la volonté de recréer une centralité – des tissus périurbains.

Cette tendance est en particulier illustrée par la part des modes de transport de proximité (marche et vélo) pour fréquenter son quartier de domicile. Le taux de fréquentation du quartier de domicile à pied et à vélo complète l'analyse en montrant que **seuls les quartiers urbains** d'urbanisme « pré-automobile » où les conditions de stationnement sont difficiles **sont fréquentés par leurs habitants à pied**. Dans les tissus périurbains, il est probable que l'usage de l'automobile s'explique par le fait que la fréquentation du quartier s'inscrit dans des boucles de mobilité quotidienne plus étendues dont elle constitue la première ou la dernière étape.

Tableau 3.34 Part de la marche et du vélo dans la mobilité interne au quartier de domicile

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
marche ou vélo	75%	52%	19%	19%	71%	59%	19%	65%	42%	74%	34%

### 3.5 Un constat à dépasser

D'une manière générale, les congruences entre les différentes dimensions étudiées montrent que le champ du possible appropriable est plus contrasté entre les types de tissus qu'entre les agglomérations étudiées. Ces contrastes mettent en évidence des potentiels différents à la fois en termes d'opportunités et de contraintes pour la vie quotidienne et en termes d'accessibilité sociale. La structure du parc du logement et les prix du marché constituent un jeu de contraintes de nature à réduire les possibilités de mobilité résidentielles. Par rapport à nos questions de recherche, **ce constat devra pourtant être dépassé dans la mesure où il ne permet ni de conclure que les potentiels appropriables correspondent aux désirs de la population, ni de conclure qu'au contraire, ces potentiels s'imposent en porte-à-faux par rapport aux aspirations.**

Les tableaux de synthèse présentés aux pages suivantes permettent un aperçu comparatif d'ensemble des types de tissus, de la composition sociale de la population et des habitudes modales, en particulier par motif. Pour chacun des tissus, ils illustrent leurs similitudes, attendues, ainsi que quelques différences<sup>16</sup> qui enrichissent les possibilités d'analyse. Revenons brièvement sur ces particularités :

- Au niveau des prix du logement, relevons la singularité de l'Île-de-France où les prix sont assez nettement plus élevés que dans les autres agglomérations étudiées en contexte urbain central et en contexte suburbain. Nous en déduisons que le marché du logement y est plus contraignant.
- Si l'offre de transports publics est contrastée en fonction du type de desserte (radiale, rocade, damier), la réduction de l'offre le dimanche l'est également (voir le nombre total de départs aux arrêts centraux – tableau 3.5) : d'une part, l'Île-de-France se signale globalement par une offre qui reste en proportion plus élevée que dans les autres sites étudiés (même si les 40% de Mennecy ne doivent pas cacher un faible nombre de départs du lundi au vendredi), d'autre part la contraction de l'offre le dimanche à Aix-en-Provence est très importante.
- Sur le plan des déplacements pedestres et cyclables dans les tissus étudiés, les sites étudiés sont fortement différenciés selon le type de contexte. En tissu urbain central, les obstacles principaux sont constitués par les coupures urbaines représentées par les boulevards et les carrefours à feux qui en sont le corollaire, excepté à Aix-en-Provence où une partie du centre est en zone piétonne ; en tissu suburbain, on observe globalement des continuités piétonnes, sauf à Strasbourg Hautepierre où cette continuité n'est assurée qu'à l'intérieur des mailles ; en tissu de type ville nouvelle, la continuité piétonne est assurée par un réseau distinct, avec des passerelles et des passages sous les immeubles ; en tissu périurbain, les déplacements à pied sont souvent découragés par deux éléments : l'absence de trottoirs dans certains quartiers, et la forme du réseau viaire.

---

<sup>16</sup> C'est pourquoi nous avons choisi de présenter ces tableaux en triant les colonnes par type de tissus et non par site comme jusqu'ici.

- Concernant le tissu commercial de proximité, relevons que s'il est le moins développé dans le périurbain, il existe une différence entre Mennecy (uniquement un petit centre commercial de quartier) et Mions, Puyricard et Luynes, qui peuvent compter sur l'infrastructure commerciale de l'ancien noyau villageois, pour une offre commerciale plus diversifiée. Relevons également la spécificité de Strasbourg HautePierre où il n'existe quasiment aucun commerce, si ce n'est par exemple une pharmacie, dans les rues du quartier, toute l'offre (importante) est concentrée dans un centre commercial Auchan en bordure du site étudié, et dans un plus petit centre commercial au centre d'une maille, de type périurbain.
- Sur le plan de la composition sociale de la population (tableau 2), les différents tissus urbains centraux, suburbains et périurbains présentent entre eux des similitudes, sans être identiques : une situation mixte à Ivry-sur-Seine, au contraire de HautePierre et la Duchère ; une forte proportion d'ouvriers à Mions, et proportionnellement davantage d'actifs ayant un emploi dans le tissu urbain central du XIII<sup>e</sup> arrondissement de Paris qu'à Charpenne, Neudorf et Aix-en-Provence.
- La présentation graphique de l'utilisation de la voiture, dans le tableau de synthèse consacré aux habitudes modales (tableau 3), illustre le gradient déjà évoqué entre le centre et le périurbain. En inversé il est observable pour l'utilisation des transports publics (sauf à Lyon et Aix-en-Provence), avec pour particularité que cette utilisation est plutôt faible à Strasbourg Neudorf, associée à une part modale importante du vélo. Concernant le vélo, on constate que la possession d'un vélo et son usage sont indépendants : un plus fort taux d'équipement est observable en milieu suburbain et périurbain, mais son utilisation (en tant que mode de déplacement et non loisir de week-end par exemple) reste faible dans ces mêmes secteurs. On relèvera enfin les similitudes entre les sites suburbains d'Ivry-sur-Seine et de Strasbourg HautePierre en matière d'utilisation quotidienne des transports publics, des déplacements dans le quartier à pied ou à vélo, et de la multimodalité dans la semaine.
- Le dernier tableau, qui présente les pratiques modales des répondants pour les différents motifs montre que les tissus urbains centraux sont relativement similaires, sauf sur le plan de l'utilisation des transports publics à Strasbourg et Aix-en-Provence. On notera l'augmentation de l'utilisation de la voiture pour aller dans un café du quartier dans les tissus périurbains, mais aussi dans une certaine mesure à HautePierre (où la majorité des cafés sont regroupés dans un centre commercial) et à Evry (où la force d'attraction du centre commercial Evry 2 a sans doute les mêmes implications).



Tableau de synthèse : 1. Le contexte

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
<b>Logement</b>	13 <sup>ème</sup> arr.	Ivry centre	Evry centre	Mennecy	Chapennes	Duchère	Mions	Neudorf	Hautepierre	Centre	Puy.-Luy.
Taille du logement (nbre de pièces)	Faible majorité 1-2 p.	Forte majorité 3-4 p.	Forte majorité 3-4 p.	Forte majorité 5 p. et +	Forte majorité 3-4 p.	Très forte majorité 3-4 p.	Majorité 3-4 pièces	Majorité 3-4 pièces	Forte majorité 3-4 p.	Majorité 1-2 pièces	Majorité 3-4 pièces
% de locataires	moyen	élevé	moyen	très faible	moyen	très élevé	assez faible	élevé	très élevé	élevé	moyen
Prix du m <sup>2</sup>	Très élevé	élevé	élevé	élevé	élevé	peu élevé hab. social	élevé	élevé	peu élevé hab. social	élevé	élevé
<b>Offre transport</b>											
Desserte transports collectifs	2 stations de métro et 4 lignes de bus	1 terminus de métro, 1 gare RER, 5 lignes bus	une gare RER et 13 lignes de bus	un rabattement bus sur une gare RER	2 lignes de métro, 8 lignes de bus	8 lignes de bus, dont 4 rabattement métro/SNCF	2 lignes bus rabattement sur métro	1 ligne tram, 4/6 lignes de bus	1 terminus tram, 3 lignes de bus	6 lignes de bus, 3 lignes le week-end	2 / 3 lignes de bus
Type d'offre TC	en damier à haute fréquence	radiale avec possibilité de rocade	radiale avec possibilité de rocade	strictement radiale	en damier, radiale	radiale, rocade en complément	strictement radiale	radiale/ rocade	radiale/ rocade	radiale/ rocade	strictement radiale
Offre dimanche TC (% départs sur luvé)	50%	65%	20%	40%	40%	40%	25%	35%	30%	10%	20%
Jonction autoroutière à moins de 2 km	non	oui (périphérique et A4)	oui (francilienne et A6)	oui (A6)	oui (A42)	oui (A6)	oui (A46)	oui (A35)	oui (A351)	oui (A8 / A51)	oui à Luynes (A51)
Déplacements automobile à l'intérieur du quartier	difficile	difficile	facilité par conditions de stationnement	facilité par conditions de stationnement	difficile (coupure urbaine du boulevard)	moyen, réseau routier complexe	facile	difficile	facile	difficile (rocade sens unique)	facile
Déplacements pédestres et cyclistes à l'intérieur du quartier	coupures urbaines liées aux carrefours à feux	continuités piétonnes, quelques coupures	continuités piétonnes (p. ex. passerelles)	réseau de rues tortueux, par-fois sans trottoir	coupures (bid à forte circulation), pas de piste cycl.	continuité piétonnes (parfois + rapides qu'auto)	par endroits, pas de trottoirs	coupures urbaines, mais pistes cyclables	difficiles à cause de l'urbanisme en hexagones	coupures urbaines, rocade, rues étroites	continuités piétonnes
<b>Equipements</b>											
Tissu commercial de proximité	développé	développé	développé	peu développé	développé	développé	moy. développé	développé	quasi inexistant	développé	moy. développé
Centre(s) commercial (-aux)	non	oui	oui	oui	non	oui	non	non	oui	oui	oui
Equipements culturels et sportifs	cinéma	cinéma	cinéma	non	cinéma	cinéma	cinéma	non	non	cinéma	non
Espaces verts	parc public	squares	parc public	campagne	parcs publ.	parcs publ.	campagne	squares	parcs publ.	square	campagne

Tableau de synthèse : 2. La composition sociale de la population

Type de tissu :	Tissu urbain central				Tissu suburbain			Ville nouvelle	Tissu périurbain		
Site étudié :	13 <sup>ème</sup> arr.	Lyon Charp.	Strasb. Neud.	Aix-centre	Ivy-sur-Seine	Lyon Duch.	Strasb. Haut.	Evry	Mennecy	Mions	Puy.-Luy.
part des -20 ans											
famille 2 actifs											
actifs ayant 1 emploi											
CSP : ouvriers											
universitaires											

Tableau de synthèse : 3. Les habitudes modales

Type de tissu :	Tissu urbain central				Tissu suburbain			Ville nouvelle	Tissu périurbain		
Site étudié :	13 <sup>ème</sup> arr.	Lyon Charp.	Strasb. Neud.	Aix-centre	Ivy-sur-Seine	Lyon Duch.	Strasb. Haut.	Evry	Mennecy	Mions	Puy.-Luy.
utilise tj auto cond.											
utilise tj TC											
possession vélo											
utilise tj vélo											
marche/vélo quartier											
multimodal semaine											

Tableau de synthèse : 4. Les pratiques modales par motif

Type de tissu :	Tissu urbain central				Tissu suburbain			Ville nouvelle	Tissu périurbain		
Site étudié :	13 <sup>ème</sup> arr.	Lyon Charp.	Strasb. Neud.	Aix-centre	Ivy-sur-Seine	Lyon Duch.	Strasb. Haut.	Evry	Mennecy	Mions	Puy.-Luy.
travail TC centre											
marche achats quar.											
voiture café quart.											
marche cinéma											

présence de la variable	faible	moyenne	forte

## 4 LOGIQUES D'ACTION SOUS-JACENTES AUX PRATIQUES MODALES : LA FORCE DES REPRESENTATIONS

La prédisposition à l'usage de l'automobile est-elle hégémonique ? D'autres modèles sont-ils repérables dans la population ? Le cas échéant, ces modèles peuvent-ils s'exprimer à travers des pratiques modales différentes, ou les contraintes situationnelles imposent-elles malgré tout le recours à l'automobile aux porteurs de ces autres modèles ?

Pour aborder la combinaison des logiques d'action sous-jacentes aux pratiques modales, nous avons repris les acquis d'une précédente recherche (Kaufmann et Guidez, 1998 ; Kaufmann, 2000). L'objectif est la mise en évidence des combinaisons de calculs comparatifs, d'inclinations et de réflexes qui fonde les pratiques modales. Il s'agit donc de comprendre les pratiques pour être en mesure de déterminer dans quelle mesure l'usage des moyens de transport est le reflet de leur efficacité, de préférences, et de réflexes.

Les résultats que nous obtenons montrent que **la prédisposition à l'utilisation de l'automobile est clairement repérable, mais pas hégémonique**. Nous avons en particulier repéré deux autres modèles. Le premier s'appuie sur la conscience écologique. Une minorité de répondants oppose en effet à la prédisposition à l'usage de l'automobile une prédisposition à l'usage des transports publics et/ou du vélo basée sur la volonté d'être cohérent avec une conscience écologique dont sont porteurs ces répondants. Le second modèle repose sur l'urbaphilie. Un certain nombre de personnes interrogées préfère utiliser les transports publics plutôt que l'automobile parce que ce moyen de transport relève de l'espace public et est urbain au sens qu'il donne accès à la ville et permet de la découvrir de façon sensorielle. Il n'est donc pas possible de conclure que les aspirations individuelles vont toutes vers l'usage de l'automobile.

Si la qualité de l'offre de transport et les pratiques modales des répondants ont été documentés au chapitre 3 pour tous les sites étudiés, en revanche les représentations sociales liées aux moyens de transports n'ont pas encore été abordées. C'est à partir de cette dimension que ce chapitre se construit. Il se décompose en **trois parties** : une première est consacrée à l'étude des représentations sociales de l'automobile, des transports publics et du vélo. Une deuxième partie traite des liens entre ces représentations et les pratiques modales d'une part, et la situation des répondants par rapport à l'offre de transport d'autre part. Une troisième partie est consacrée à la construction d'une typologie des logiques d'action sous-tendant les pratiques modales.





## 4.1 Les représentations sociales des moyens de transport

Chaque personne possède une foule de connaissances sur la réalité qui l'entoure, elle attribue du sens et des valeurs aux objets qu'elle perçoit. Ces connaissances ne sont pas directes, mais se font au travers du filtre constitué par la somme des connaissances antérieures intériorisées par le sujet. L'individu prend conscience de la réalité des objets, par l'intermédiaire de cette attribution de sens et de valeurs, qui lui permettent d'avoir prise sur son environnement. On nomme cela le processus de représentation. Les représentations sont des reconstructions sélectives d'objets à partir de caractéristiques présentes dans la réalité. Elles sont souvent ressenties comme des évidences perceptives par le sujet qui en est porteur. Les représentations sont nécessairement sociales dans la mesure où elles sont élaborées collectivement et servent à la communication. Denise Jodelet (1989) définit les représentations sociales comme une forme de connaissance socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social.

Afin d'évaluer les représentations sociales des différents modes de transport, nous avons demandé aux personnes interrogées de **citer spontanément trois adjectifs** pour qualifier la voiture, trois pour les transports publics et trois pour le vélo<sup>17</sup>. Sur la base de ce corpus, nous nous sommes intéressés aux trois dimensions constitutives des représentations sociales, soit l'information, le champ (leur structuration interne) et les attitudes dont elles porteuses à l'égard de leur objet.

### 4.1.1 L'information

Une classification des adjectifs en fonction de leur fréquence de citation permet de mettre en évidence les dimensions en fonction desquelles sont représentés les moyens de transport. L'automobile est associée aux termes de « rapide », « confortable », « rend autonome », « polluant », « cher ». Les transports publics sont qualifiés de « rapides » ou de « lents », de « contraignants (en termes de lignes et d'horaires) », « bondés », renvoyant à l'« insécurité », « chers » ou « économiques », ou encore « écologiques ». Quant au vélo, bien que le questionnaire d'enquête insiste explicitement sur son aspect mode de transport, de nombreux répondants ne se le représentent pas ainsi, mais bien comme un loisir. C'est ainsi qu'il est associé aux termes « sportif », « agréable », « loisir », « bon pour la santé », « dangereux », « rapide » et « écologique ».

---

<sup>17</sup> Classiquement les représentations sociales sont approchées par le biais de positionnement sur des échelles bipolaires. Cette manière de faire supprime la possibilité pour l'individu de choisir les dimensions qui lui semblent les plus pertinentes pour qualifier l'objet concerné, ce qui nous est apparu gênant pour l'étude des représentations des moyens de transport. Cela suppose en effet que le concepteur du questionnaire choisisse les oppositions bipolaires à soumettre aux répondants. Étant donné l'état des connaissances peu avancé dans le domaine des représentations sociales des moyens de transport, ce choix nous a semblé arbitraire. Nous avons donc eu recours à des questions ouvertes. Celles-ci demandaient au répondant de citer les trois adjectifs qui permettent de mieux qualifier l'automobile, les transports collectifs et le vélo. Notés en clair, ils ont ensuite été regroupés lors de citations de synonymes.

De ces adjectifs, on peut faire **ressortir les champs des représentations**. Pour l'automobile et les transports publics, la dimension principale du champ renvoie à la qualification de la mobilité permise par le moyen de transport considéré. Relevons pour les deux modes que cette qualification n'est pas réductible à l'efficacité du transport. Si les termes « rapide » et « lent » sont certes très présents, la forme de mobilité offerte par l'automobile et les transports publics, telle qu'elle ressort des termes « autonome » et « contraignant » est aussi prépondérante. Les facteurs relatifs au coût constituent une deuxième dimension du champ des représentations de l'automobile et des transports publics. Une troisième dimension est constituée par la qualification des conditions de déplacement offertes, soit « confortable » pour l'automobile et « bondé » pour les transports publics. Enfin, une quatrième dimension relève des conséquences de la mobilité offerte par ces deux moyens de transport, conséquences en termes environnementaux (« polluant », « bruyant », « écologique ») ou en termes humains (« dangereux », « insécurité »).

Pour le vélo, le champ de la représentation s'organise d'une autre manière. La dimension principale renvoie à ses qualités en termes d'activités de temps libre. Une deuxième dimension relève des conséquences environnementales et humaine du vélo. Enfin, l'efficacité du vélo comme moyen de transport ressort comme troisième dimension dans certains quartiers.

Relevons que la fréquence de citation des adjectifs est associée aux quartiers étudiés. Concernant la voiture, on observe un **gradient centre-périurbain pour l'adjectif « polluant »** (1<sup>er</sup> aux Gobelins, 2<sup>e</sup> à Ivry, 3<sup>e</sup> à Evry et Mennecy, et que l'on retrouve ensuite pour les autres villes, obtenant chaque fois des scores plus élevés dans le secteur urbain central). Juste après « pratique<sup>18</sup> », l'adjectif cité le plus souvent est donc un adjectif négatif, en tissu urbain. Un gradient inverse est repérable également pour « rapide », qui devance « polluant » dans les sites extérieurs. Ce sont ensuite, dans des ordres variant peu, les éléments de coût (« cher »), de confort et d'autonomie qui sont mis en avant.

Pour les transports publics, l'adjectif le plus cité après « pratique » est « rapide », mais cela uniquement en milieu urbain ou suburbain. En Île-de-France, c'est toujours le gradient qui est au rendez-vous : le transport est de moins en moins jugé rapide lorsque l'on s'éloigne du centre, de plus en plus considéré comme contraignant. A Strasbourg, relevons qu'un seul adjectif sur les sept indiqués dans le tableau 4.1 est négatif (« lent »), seul site parmi les onze à montrer un tel résultat. C'est également le site où l'adjectif « écologique » obtient le meilleur score.

Concernant le vélo, relevons que sa représentation est celle d'un loisir sportif sauf dans les deux quartiers étudiés à Strasbourg. A Neudorf et HautePierre cohabitent une image de moyen de transport (« pratique » et « rapide ») et l'image dominante du temps libre.

---

<sup>18</sup> Une première remarque s'impose pour l'ensemble des tableaux : l'adjectif « pratique » est toujours cité en premier pour l'automobile, et très souvent pour les transports publics ; il n'a donc guère de valeur explicative, et représente plutôt une forme d'adjectif-valise (que l'on cite sans s'engager véritablement).

Tableau 4.1 Liste des adjectifs les plus cités (par ordre décroissant) pour qualifier l'automobile, les transports publics et le vélo

a) Automobile

Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
Gobel.	Ivry	Evry	Menne.	Charp.	Duchère	Mions	Neudorf	Hautep.	centre	Puy-Luy.
<b>polluant</b>	pratique	pratique	pratique	pratique	pratique	pratique	pratique	pratique	pratique	pratique
pratique	<b>polluant</b>	<b>rapide</b>	<b>rapide</b>	<b>polluant</b>	<b>rapide</b>	<b>rapide</b>	<b>polluant</b>	<b>rapide</b>	<b>polluant</b>	<b>rapide</b>
<b>rapide</b>	<b>rapide</b>	<b>polluant</b>	<b>polluant</b>	cher	cher	<b>polluant</b>	<b>rapide</b>	<b>polluant</b>	<b>rapide</b>	<b>polluant</b>
<b>bruyant</b>	cher	cher	confor- table	<b>rapide</b>	<b>polluant</b>	cher	cher	cher	cher	cher
cher	utile	utile	cher	confor- table	utile	utile	confor- table	utile	rend au- tonome	confor- table
confor- table	confor- table	confor- table	rend au- tonome	rend au- tonome	confor- table	confor- table	rend au- tonome	confor- table	confor- table	rend au- tonome
rend au- tonome	rend au- tonome	rend au- tonome	dispo- nible	<b>bruyant</b>	rend au- tonome	indispen- sable	utile	rend au- tonome	utile	indispen- sable

b) Transports publics

Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
Gobel.	Ivry	Evry	Menne.	Charp.	Duchère	Mions	Neudorf	Hautep.	centre	Puy-Luy.
pratique	pratique	<b>contraignant</b>	<b>contraignant</b>	pratique	pratique	pratique	pratique	pratique	pratique	pratique
<b>rapide</b>	<b>rapide</b>	pratique	pratique	<b>rapide</b>	<b>rapide</b>	lent	<b>rapide</b>	<b>rapide</b>	<b>contraignant</b>	<b>contraignant</b>
bondé	<b>contraignant</b>	insécurité	insécurité	cher	écono- mique	insécurité	cher	écono- mique	cher	écono- mique
écono- mique	bondé	bondé	écono- mique	écono- mique	lent	cher	écono- mique	écolo- gique	écono- mique	lent
<b>contraignant</b>	écono- mique	cher	bondé	<b>contraignant</b>	<b>contraignant</b>	<b>contraignant</b>	lent	lent	lent	cher
cher	cher	écono- mique	cher	lent	cher	écono- mique	bondé	bien	bondé	utile
lent	utile	lent	lent	écolo- gique	utile	<b>rapide</b>	écolo- gique	utile	utile	bondé

c) Vélo

Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
Gobel.	Ivry	Evry	Menne.	Charp.	Duchère	Mions	Neudorf	Hautep.	centre	Puy-Luy.
<b>dange- reux</b>	sportif	sportif	sportif	<b>dange- reux</b>	sportif	sportif	pratique	sportif	sportif	sportif
sportif	<b>dange- reux</b>	<b>écolo- gique</b>	<b>écolo- gique</b>	sportif	pratique	<b>écolo- gique</b>	sportif	pratique	<b>écolo- gique</b>	<b>écolo- gique</b>
<b>écolo- gique</b>	<b>écolo- gique</b>	loisir	pratique	<b>écolo- gique</b>	<b>écolo- gique</b>	pratique	<b>écolo- gique</b>	<b>écolo- gique</b>	pratique	loisir
pratique	pratique	pratique	loisir	pratique	<b>dange- reux</b>	agréable	rapide	bon pour la santé	<b>dange- reux</b>	agréable
agréable	agréable	agréable	agréable	agréable	agréable	<b>dange- reux</b>	agréable	prome- nade	écono- mique	pratique
rapide	bon pour la santé	délassant	bon pour la santé	écono- mique	bon pour la santé	bon pour la santé	<b>dange- reux</b>	rapide	agréable	fatigant
bon pour la santé	loisir	bon pour la santé	écono- mique	fatigant	écono- mique	fatigant	écono- mique	écono- mique	fatigant	<b>dange- reux</b>

#### 4.1.2 La structuration interne des représentations

Comment les différentes dimensions du champ de la représentation de chaque moyen de transport s'organisent-elles ? Pour mettre en évidence la structuration interne des représentations, nous avons réalisé des analyses factorielles sur la base de tous les adjectifs cités par plus de 10% des répondants. Ces analyses n'ont pas pu être menées pour le vélo, seuls 4 adjectifs ayant recueillis un taux de citation de plus de 10%, ce qui est trop peu pour structurer le plan d'une analyse des correspondances.

Pour l'automobile et les transports publics, l'analyse a d'abord été menée séparément, de façon à mettre en évidence la structure interne de chaque représentation, puis de façon intégrée afin de mettre en relation les citations relatives à l'automobile et celles relatives aux transports publics.

La figure 4.1 présente les deux axes principaux de l'analyse factorielle pour les sept adjectifs les plus cités pour qualifier **l'automobile**. Il fait apparaître une nette opposition entre les termes favorables à l'automobile et les termes défavorables. L'opposition la plus forte se construit entre la citation du confort, de la rapidité et de l'autonomie d'une part, et la cherté et la pollution d'autre part.

La figure 4.2 présente les deux axes principaux de l'analyse factorielle pour les adjectifs les plus cités pour qualifier **les transports publics**. Outre une opposition nette entre les termes favorables et défavorables sur le premier axe, il met en évidence une opposition entre le coût et les qualités écologiques. Sur le premier axe, relevons la très grande proximité des termes « bondés », « lents » et « contraignants », ainsi que des termes « pratiques » et « rapides ».

Les proximités mises en évidence par ces deux analyses factorielles montrent qu'en termes de représentations, l'efficacité de l'automobile et des transports publics (lent versus rapide) est fortement liée à d'autres caractéristiques, notamment de confort (confortable, bondé) et de caractéristiques de la mobilité offerte par les moyens de transport (rend autonome versus contraignants). Ces observations montrent que la rapidité et la lenteur prennent sens par rapport à un temps vécu, une durée et non un temps euclidien. Ainsi, **l'attribution de la lenteur aux transports publics relève d'une perception construite non seulement sur le temps comparé, mais aussi sur la qualité de ce temps.**

Figure 4.1 *Analyse des correspondances sur les 7 adjectifs les plus cités pour qualifier l'automobile (part de la variance expliquée : 36%)*

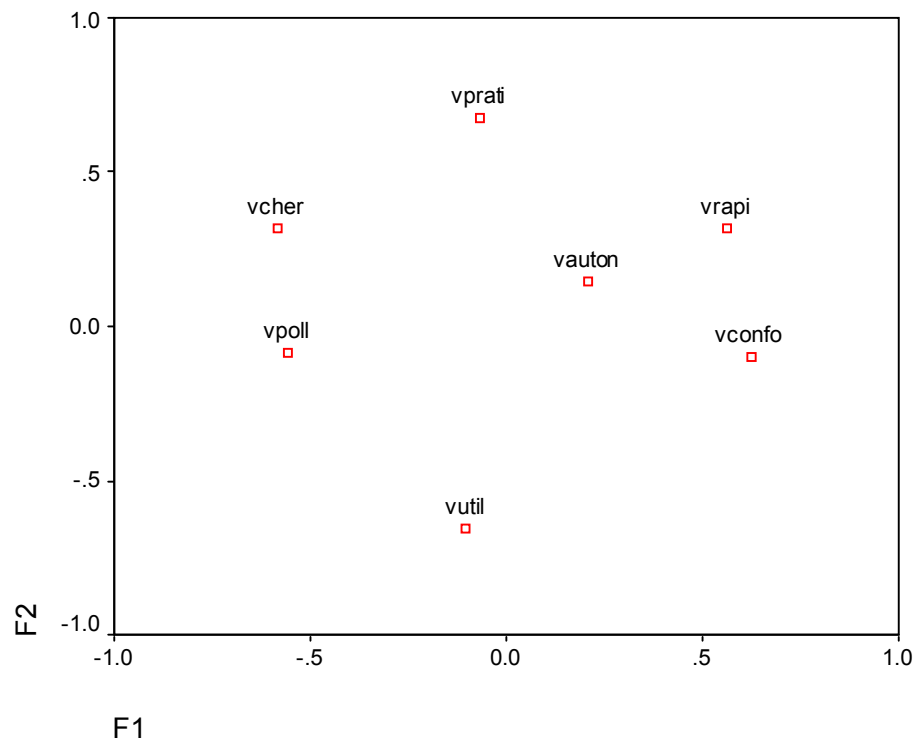
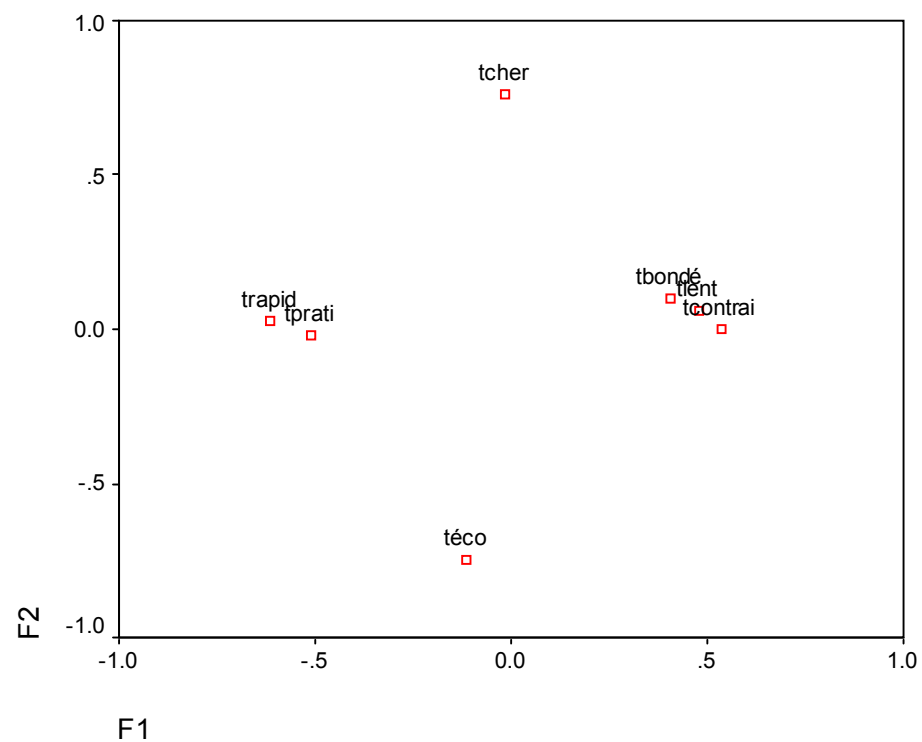


Figure 4.2 *Analyse des correspondances sur les 7 adjectifs les plus cités pour qualifier les transports collectifs (part de la variance expliquée : 36%)*



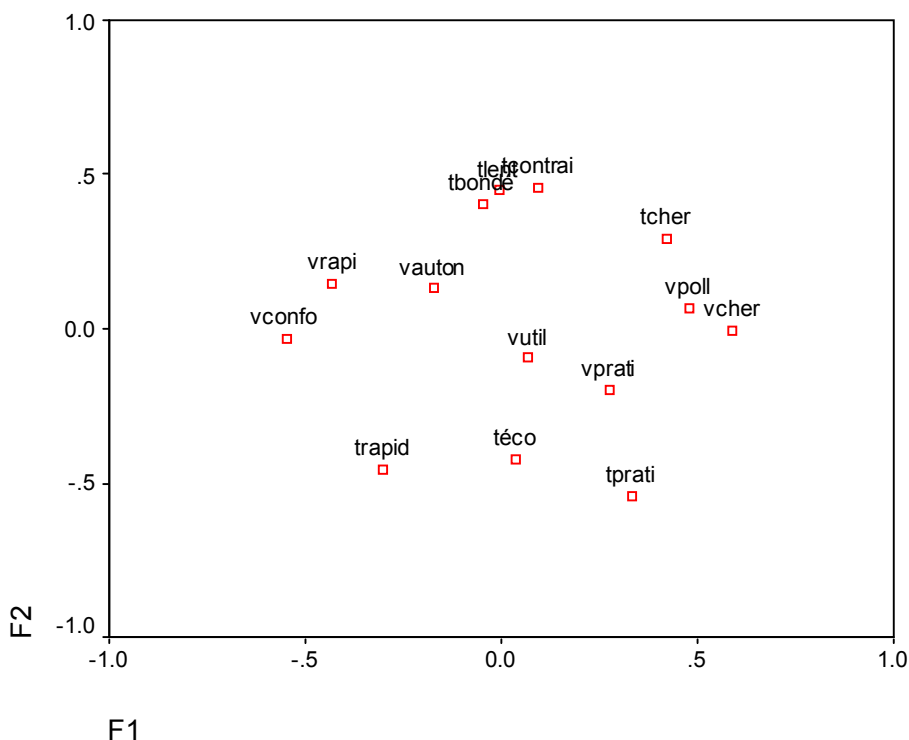
La figure 4.3 présente les deux axes principaux d'une analyse factorielle mettant en relation les adjectifs les plus cités pour qualifier l'automobile et ceux qui sont les plus cités pour qualifier les transports publics.

Le premier facteur oppose clairement la rapidité au coût. Il associe ainsi d'une part la rapidité attribuée à l'automobile et aux transports publics et l'oppose à la cherté attribuée à ces deux moyens de transport. De façon congruente à la rapidité, apparaissent les termes « rend autonome » et « confortable » associés à l'automobile. De la même manière, le terme polluant attribué à l'automobile se trouve proche de la cherté.

Le second facteur se construit essentiellement autour des transports publics, il oppose le trinôme « lents » « contraignants » « bondés » au caractère pratique, rapide et écologique de ce moyen de transport.

Outre la confirmation de relations mises en évidence par les deux analyses précédentes, la structuration du facteur principal autour d'une opposition entre la rapidité et la cherté illustre que les répondants citant l'un ne mentionnent généralement pas l'autre.

Figure 4.3 Analyse des correspondances mettant en relation les 7 adjectifs les plus cités pour qualifier l'automobile et les transports collectifs (part de la variance expliquée : 21%)



### 4.1.3 Les attitudes

Le troisième aspect des représentations sociales que nous voulons aborder, le plus proche de l'action, est la dimension de l'attitude contenue dans les corpus d'adjectifs cités, qui renseigne sur les prédispositions dont sont porteuses les représentations sociales.

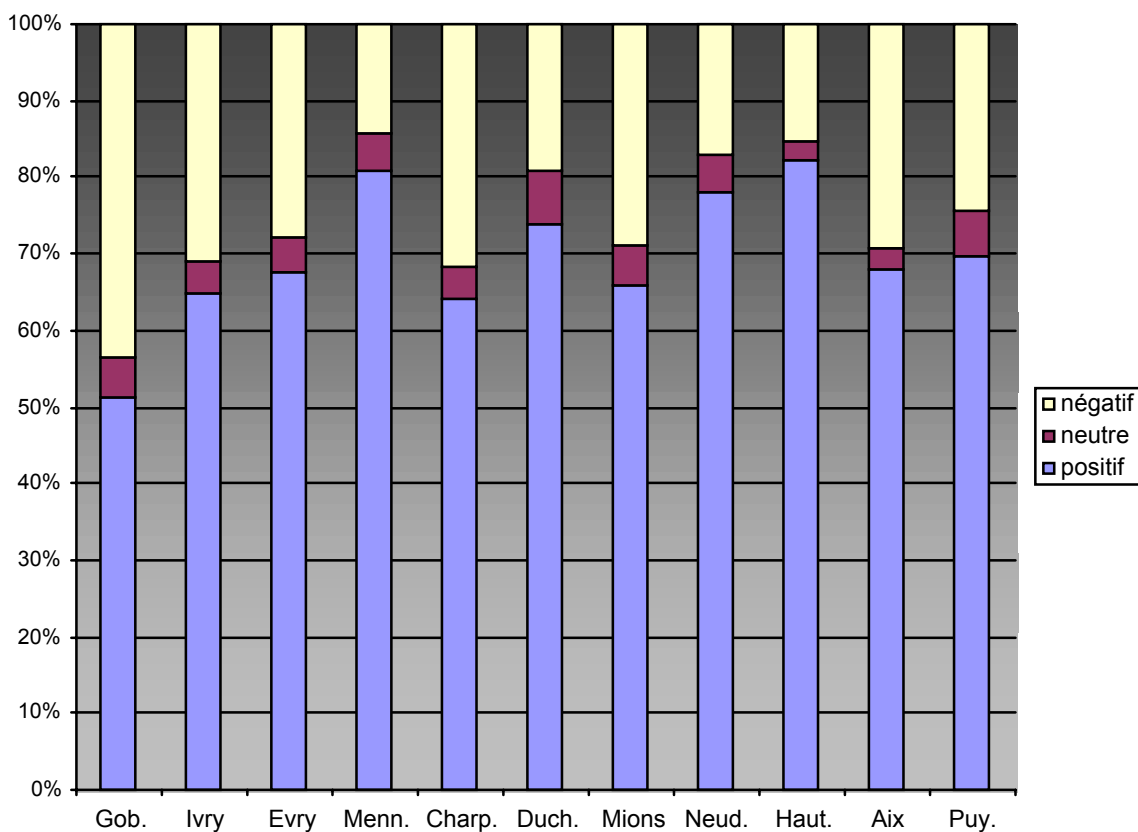
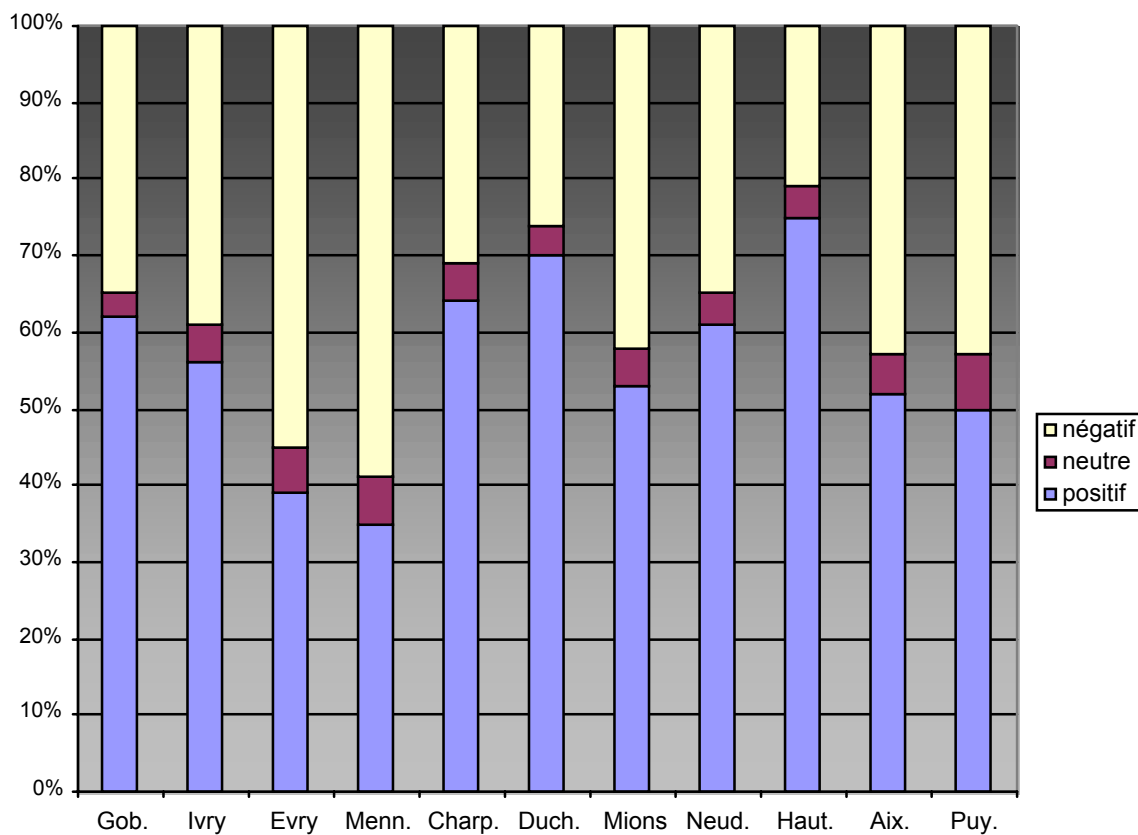
Les analyses factorielles qui viennent d'être présentées mettent clairement en évidence une opposition entre les termes favorables et défavorables à leur objet, révélant ainsi la principale dimension évaluative des corpus d'adjectifs cités.

Pour mesurer l'attitude des répondants par rapport à cette dimension, les adjectifs ont été classés en fonction de leur connotation favorable, défavorable ou neutre à l'égard de leur objet. L'analyse n'a été menée que pour l'automobile et les transports publics, le vélo n'étant souvent pas représenté comme un moyen de transport.

Les graphiques 4.4 (transports publics) et 4.5 (automobile) présentent les résultats de cette analyse. Ils permettent de constater que l'attitude à l'égard de l'automobile est globalement plus positive que celle à l'égard des transports publics. Ils montrent également des différences sensibles entre les quartiers étudiés. Globalement, les attitudes à l'égard des transports publics sont plus négatives en Île-de-France. Ce résultat apparemment paradoxal (c'est en Île-de-France que l'offre est la plus fournie) illustre que le référentiel de la représentation sociale des transports publics renvoie à l'agglomération. Il est probable que ce résultat soit lié aux attentes différentes à l'égard de l'offre de transports publics : en Île-de-France, la friction induite par les distances à parcourir fait que les répondants ont davantage d'attentes en matière d'efficacité.

Relevons en plus de ce constat des différences intra-agglomération entre les sites étudiés au niveau de l'attitude à l'égard des transports publics. En Île-de-France toujours, le gradient centre-périurbain saute aux yeux, en étant inversé pour les transports publics – passant ainsi de plus de 60% de personnes citant des adjectifs positifs aux Gobelins à moins de 35% à Mennecy. A Lyon et Strasbourg, les contextes suburbains (La Duchère et HautePierre) se démarquent par une attitude particulièrement favorable à l'égard des transports publics. A Aix-en-Provence, l'attitude à l'égard des transports publics, plutôt négative, est comparable dans les deux sites étudiés.

Graphiques 4.4 et 4.5 Adjectifs cités pour qualifier les transports publics (en haut) et l'automobile (en bas)





Pour affiner l'analyse et mettre en relation les attitudes à l'égard de l'usage de l'automobile avec celles à l'usage des transports publics, un **indice** a été réalisé. Celui distingue quatre types d'attitudes :

- des attitudes négatives à l'égard de l'automobile et des transports publics ;
- des attitudes positives à l'égard de l'automobile et négatives à l'égard des transports publics ;
- des attitudes négatives à l'égard de l'automobile et positives à l'égard des transports publics ;
- des attitudes positives à l'égard des deux moyens de transport.

Cet indice montre que les attitudes favorables à l'égard des deux moyens de transport sont davantage présentes à Lyon et Strasbourg. Il met également en évidence que les attitudes favorables aux transports publics et défavorables à l'automobile sont plus présentes dans les villes-centres ; et a contrario que les attitudes défavorables aux transports publics et favorables à l'automobile sont surtout présentes parmi les habitants des quartiers périurbains, tout particulièrement en Île-de-France.

Tableau 4.2 *Indice d'attitudes à l'égard de l'automobile et des transports publics*

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
auto-TC-	19%	15%	20%	12%	12%	7%	9%	12%	9%	16%	11%
auto-TC+	26%	17%	9%	4%	20%	12%	7%	17%	17%	17%	10%
auto+TC-	18%	26%	38%	51%	22%	21%	35%	25%	15%	30%	36%
auto+TC+	37%	42%	33%	33%	54%	60%	49%	46%	59%	37%	43%

#### 4.1.4 Synthèse

**Trois dimensions ressortent comme essentielles dans les représentations de l'automobile et des transports publics : l'efficacité, la sensorialité et le respect de l'environnement.** Les deux premières sont assez fortement associées et renvoient aux services à l'utilisateur. Pour l'automobile elles sont connotées positivement : rapide s'associe ainsi à l'autonomie et au confort de façon consensuelle. Pour les transports publics en revanche, lent ou rapide s'associe à contraignant en termes de lignes et d'horaires et bondé. L'attribution de lent ou de rapide dépend en partie de la dimension sensorielle. La troisième, le respect de l'environnement, renvoie aux conséquences de la mobilité. Par rapport à cette dimension, les transports publics sont connotés positivement, contrairement à l'automobile qui est nettement associée au terme **polluant**.

Le vélo a une représentation qui renvoie au loisir. A cette représentation dominante s'ajoutent des qualités en termes d'efficacité et de vertus écologiques dans les quartiers où son usage est répandu, essentiellement à Strasbourg. Ici, l'utilisation de l'adjectif « pratique » est cette fois signifiante, et donc comme pour sa mention à l'égard de l'automobile et des transports publics (voir note 18), elle révèle un usage en tant que mode de transport et non simple divertissement de santé.



## 4.2 Représentations sociales, usages et offres

### 4.2.1 Représentations sociales et usages

Dans quelle mesure les représentations sociales des moyens de transport sont-elles étroitement associées aux pratiques modales ? Cette observation renvoie à un double processus d'ancrage des pratiques modales dans les programmes d'activités et de valorisation de ses propres pratiques.

L'inscription des pratiques modales dans les habitudes spatiales de la vie quotidienne fait que celles-ci ne sont pas interchangeables sans revoir les programmes d'activités car chaque moyen de transport définit des opportunités spécifiques de combinaison d'activités dans l'espace et dans le temps. Ainsi, par exemple, l'usage des transports publics multiplie généralement des opportunités de s'approprier les centres-villes pour des micro-activités, car l'offre de transports collectifs est souvent de structure radiale. A l'inverse, l'usage de l'automobile produit souvent des opportunités d'appropriation des équipements commerciaux d'entrée de ville, l'accessibilité routière de ces derniers étant presque toujours excellente.

**La valorisation de ses propres pratiques** est la réaction d'un individu dans une situation où il perçoit une incohérence entre son attitude et son comportement face à un objet (Festinger, 1957). Ce processus se caractérise par quatre types de comportements (Lévy-Garboua et Blondel, 1997) :

- les répondants accordent une valeur plus élevée à ce qu'ils ont choisi ;
- l'écart d'évaluation entre ce qu'on a choisi et ce qu'on n'a pas choisi se révèle à peu près aussi grand chez ceux qui étaient indifférents avant de choisir que chez ceux qui avaient une préférence déclarée ;
- les répondants justifient leur choix en avançant des raisons qui soutiennent l'option retenue ou critiquent l'option écartée ;
- les répondants sont victimes de biais de perception systématiques.

Appliquée aux pratiques modales, la théorie de la dissonance cognitive suppose une **adaptation des représentations aux conduites**. Dans cette perspective, l'utilisation d'un moyen de transport donné le rend subjectivement plus performant et plus valorisé que les autres moyens de transports possibles. Dans cette perspective, l'utilisation d'un moyen de transport crée donc sa propre dynamique : puisque je l'utilise, c'est la meilleure solution.

Pour aborder les liens entre les représentations sociales et les usages, reprenons les trois dimensions constitutives des représentations : l'information, la structuration interne des représentations et les attitudes.

### A) L'information et la structuration interne

Concernant l'**automobile**, les non-utilisateurs mettent davantage en avant son côté polluant, bruyant et dangereux que les utilisateurs. Ceux-ci sont quant à eux plus sensibles au coût de la voiture, et à son confort. Mais de façon générale, les écarts sont assez peu importants, et à Strasbourg les quatre adjectifs cités en premier sont même identiques. La relative surprise vient des adjectifs regroupés sous le vocable « rend autonome ». En effet, les non-utilisateurs y sont beaucoup moins sensibles (n'apparaît pas à Strasbourg Hautepierre chez les non-utilisateurs, mais bien en 7<sup>e</sup> position chez les utilisateurs, n'apparaît pas à Mions, mais en 8<sup>e</sup> position chez les utilisateurs, apparaît en 5<sup>e</sup> position à Ivry, en 9<sup>e</sup> chez les utilisateurs, etc.). Ce constat semble indiquer que l'autonomie apportée par une voiture est moins revendiquée par les non-utilisateurs, dont certains trouvent la leur par d'autres modes de transport.

Par ailleurs, mentionnons que les utilisateurs, même s'ils le citent après les non-utilisateurs, sont désormais tout à fait conscients du caractère polluant de leur véhicule. Cet adjectif ressort en 2<sup>e</sup> position aux Gobelins (non-utilisateurs : 1<sup>ère</sup> position), tout comme à Ivry, Charpennes ou Neudorf. Même dans les quartiers périurbains, il ne chute qu'à la 4<sup>e</sup> position.

Quant aux **transports publics**, la même sélection entre utilisateurs et non-utilisateurs n'a été opérée que sur 7 des 11 sites d'études. En effet, dans les sites urbains centraux et à Strasbourg, la part des personnes n'utilisant jamais les transports publics est située entre 3 et 8%, ne permettant pas à cette échelle d'obtenir des résultats intéressants sur un corpus d'adjectifs différents. De façon globale sur les sites restants, les adjectifs cités en premier – notamment « pratique » et « contraignant » – semblent les plus prégnants puisque cités indifféremment par les deux catégories. Par contre quatre adjectifs négatifs ressortent plus fortement chez les non-utilisateurs :

- **La cherté** (4<sup>e</sup> position chez les non-utilisateurs, 9<sup>e</sup> chez les utilisateurs à Evry ; 2<sup>e</sup> position, 6<sup>e</sup> chez les non-utilisateurs à Charpennes), avec des écarts moins grands ailleurs, et une inversion à Mions (4<sup>e</sup> position chez les utilisateurs, 7<sup>e</sup> chez les non-utilisateurs).
- **Le caractère polluant** des bus (cité à Ivry, Evry, Aix-en-Provence centre et Puyricard-Luynes), alors que les utilisateurs n'y font jamais allusion.
- Dans une moindre mesure, le problème de la discontinuité du service, représenté par les **grèves** (cité à Ivry seulement par les non-utilisateurs, cité à Evry en 6<sup>e</sup> position par les utilisateurs, en 10<sup>e</sup> par les non-utilisateurs).
- **L'insécurité**. Sur tous les sites, les non-utilisateurs la mettent davantage en avant que les utilisateurs (6<sup>e</sup> position contre 9<sup>e</sup> à Ivry, 2<sup>e</sup> contre 3<sup>e</sup> à Evry, ou encore 4<sup>e</sup> contre 8<sup>e</sup> à Lyon Charpennes). La médiatisation – parfois à outrance semble-t-il – des actes de violence à l'égard du personnel des transports publics, et les grèves spontanées qui les suivent, sont ainsi de nature à conforter les non-utilisateurs dans leurs représentations, et donc dans leurs pratiques modales. Ceci alors même qu'à

l'exception d'Evry, le problème de l'insécurité n'est de loin pas mentionné dans les premières places par les personnes utilisant les transports publics.

Concernant ce dernier aspect, on constate donc partout une association avec la fréquence d'utilisation des transports publics, dans une moindre mesure à Strasbourg Neudorf (voir tableau 4.3). La progression est particulièrement forte à Lyon et en Île-de-France, sans dépendre cette fois du type de site.

Tableau 4.3 Pourcentage de personnes interrogées jugeant que la sécurité est un critère de la qualité des transports publics dont on doit s'occuper en priorité, selon l'utilisation des transports publics

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
Tous les jours	31%	32%	45%	31%	34%	36%	24%	31%	35%	24%	30%
2-3 x par semaine	28%	33%	51%	33%	44%	45%	31%	30%	41%	34%	33%
Moins souvent	34%	45%	56%	39%	38%	47%	39%	36%	45%	35%	33%
jamais	54%	40%	59%	50%	54%	45%	44%	36%	- *	34%	39%

\* non significatif (seulement 3 individus)

Concernant le **vélo**, sur la majorité des sites, c'est le danger perçu qui domine : les non-utilisateurs citent l'adjectif « dangereux » davantage que les utilisateurs, même dans le quartier central des Gobelins, où il arrive carrément en tête des citations. L'image de pistes cyclables peu sûres car souvent occupées par d'autres usagers de la route, ou pas assez développées, semble donc un frein important à l'usage. A Strasbourg, où la « culture » du vélo est plus développée, ce sont au contraire les utilisateurs qui sont davantage sensibles au danger, mais l'adjectif n'apparaît qu'en 5<sup>e</sup> position. A Lyon Charpennes par contre, il arrive en tête des préoccupations des utilisateurs, ce qui est aisément explicable par l'absence d'un réseau maillé de pistes cyclables, voire par les travaux du tramway en bordure du quartier d'étude, redistribuant la circulation. Relevons aussi que les non-utilisateurs mettent en avant le côté fatigant avant les utilisateurs, ces derniers insistant sur le côté rapide et agréable. Mais les adjectifs sportif et écologique réalisent également de bons scores, un moyen de valoriser sa pratique.

Le **positionnement de l'indice de multimodalité en variable supplémentaire** sur le plan factoriel défini par les adjectifs les plus cités pour qualifier l'automobile et les transports publics permet la mise en évidence des liens entre la structure des représentations et les pratiques modales.

Concernant l'**automobile** (figure 4.6), il montre que sa représentation sociale ne varie pas en fonction de l'usage : pratiquement tous les types d'usage se trouvent au centre du plan factoriel. Seul les « exclusifs automobile » et les « dominants automobile » se démarquent avec une représentation sociale dans laquelle le terme « rend autonome » est plus prégnant.

Concernant les **transports publics** (figure 4.7), le consensus au niveau de la représentation est nettement moins marqué. Relevons en particulier trois groupes :

- un premier groupe, composé des répondants utilisant les transports publics (TC\_ex ; autoTC ; TC\_dom ; TC\_vélo ; les trois) ont une représentation positive des transports publics axée autour de la rapidité et de la praticité ;
- un deuxième groupe composé des automobilistes exclusifs se caractérise par une représentation trilogique associant la lenteur, les contraintes et le caractère bondé ;
- un troisième groupe est composé des répondants utilisant essentiellement le vélo pour se déplacer au quotidien ou une combinaison de l'automobile et du vélo, qui ont une représentations des transports publics associée à la cherté.

Figure 4.6 Positionnement de l'indice de multimodalité dans le champ de la représentation de l'automobile

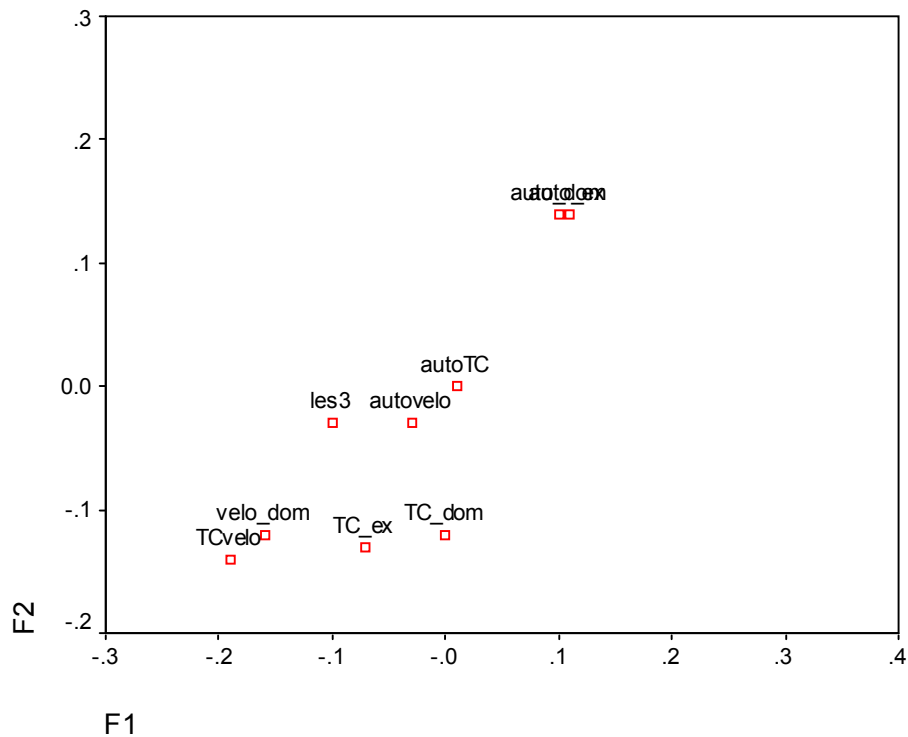
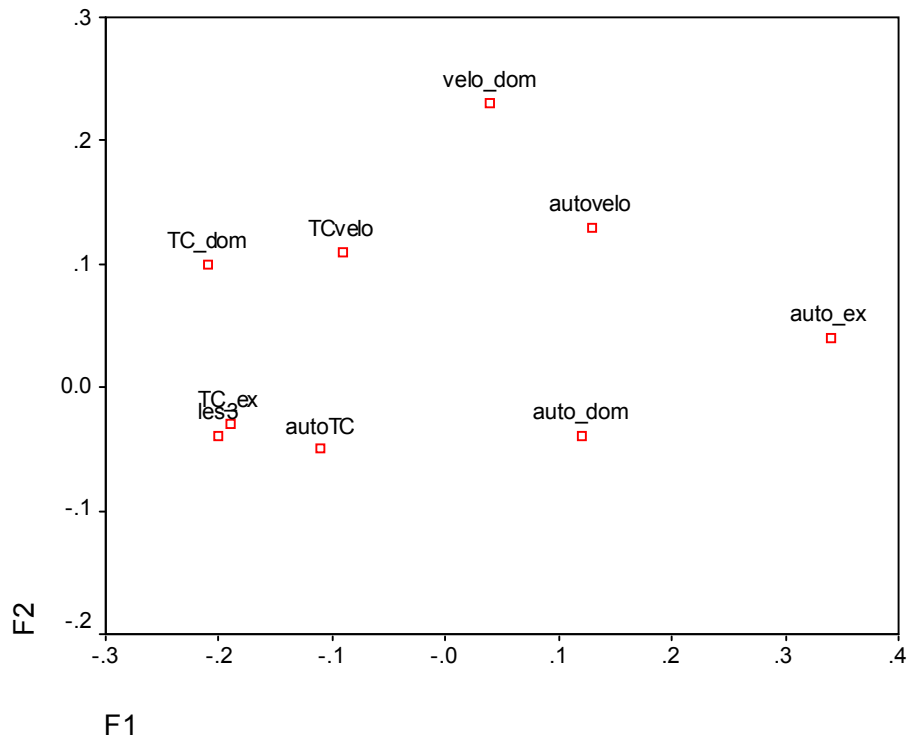


Figure 4.7 Positionnement de l'indice de multimodalité dans le champ de la représentation des transports publics



## B) Les attitudes

**Concernant l'automobile**, les répondants qui en font un usage fréquent ont une attitude plus favorable que ceux qui ne l'utilisent peu ou pas. Cette tendance est repérable dans les contextes centraux, suburbains et de ville-nouvelle, mais pas dans les contextes périurbains.

**Les taux très élevés d'opinions favorables à l'automobile dans les sites périurbains sont encore accentués par le fait que dans ceux-ci la perception n'est quasiment pas liée à l'utilisation de la voiture** : à Mennecy, on passe de 82% à 77% (selon une utilisation tous les jours ou jamais), à Mions de 79% à 78%, avec des variations importantes entre les deux démontrant l'absence de lien), et de 76% à 68% à Puyricard-Luynes (en variant également entre les deux).

**Concernant les transports publics**, relevons que l'usage fréquent est partout associé à des attitudes plus positives. A l'inverse, les personnes n'utilisant jamais les transports publics ont majoritairement des attitudes négatives à l'égard de ce moyen de transport dans tous les quartiers étudiés.

Tableau 4.4 Représentation sociale positive de la voiture, en fonction de son utilisation [plus d'une fois par semaine, moins d'une fois par semaine, jamais]

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
> 1x / sem.	74%	74%	75%	86%	71%	93%	85%	77%	80%	74%	79%
<1 x / sem.	58%	65%	59%	*	70%	67%	71%	55%	56%	57%	80%
jamais	41%	62%	63%	80%	67%	73%	86%	64%	70%	61%	81%

Tableau 4.5 Représentation sociale positive des transports publics, en fonction de leur utilisation [plus d'une fois par semaine, moins d'une fois par semaine, jamais]

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
> 1x / sem.	66%	68%	49%	44%	69%	77%	61%	70%	81%	65%	59%
<1 x / sem.	52%	46%	43%	42%	60%	75%	62%	58%	71%	56%	57%
jamais	*	36%	27%	25%	*	40%	44%	*	*	41%	49%

### 4.2.2 Représentations sociales et offre de transport

Dans quelle mesure les représentations sociales de l'automobile et des transports publics sont-elles liées à l'offre ? Pour l'étudier, nous avons construit un indice de situation par rapport à l'offre. Un tel procédé permet de dépasser une approche agrégée par quartier (certains quartiers sont mieux desservis que d'autres comme on l'a vu au chapitre précédent, ce qui autorise une analyse agrégée par quartier des liens entre offre et représentation). Dans un contexte d'offre donné, on peut en effet se trouver

dans des situations plus ou moins favorables à l'utilisation des moyens de transport. Dans ce domaine, la localisation du lieu de travail et ses conditions d'accès sont centrales : certains répondants peuvent habiter dans un quartier très bien desservi en transports publics, mais travailler dans un lieu très difficilement accessible par ce moyen de transport, ils sont dès lors dans un *contexte* favorable à l'utilisation des transports publics, mais dans une *situation* qui leur est défavorable.

**Deux indices de situation ont été construits** : un pour l'automobile et un pour les transports publics. Ils mêlent dans leur construction des critères contextuels et situationnels et différencient chacun deux situations, une favorable et une défavorable.

- Pour l'automobile, la proximité du réseau autoroutier, la disposition personnelle d'une automobile, les conditions de stationnement au domicile et les conditions de stationnement au lieu de travail ont été intégrés à l'indice.
- Pour les transports publics, la structure du réseau desservant le quartier de domicile, la quantité d'offre et le nombre de changements de ligne sur le trajet domicile lieu de travail ont été pris en compte.

La distribution de ces indices confirme les résultats de l'analyse contextuelle de l'offre en montrant une nette différenciation entre les types de tissus

Tableau 4.6 *Indice de situation favorable à l'automobile / aux transports publics [0 = très défavorable, 100 = très favorable]*

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
automobile	30	84	81	91	29	91	91	54	92	32	98
transports publics	99	88	53	0	98	70	0	98	88	8	0

### A) L'information et la structuration interne des représentations

Une analyse des citations d'adjectifs en fonction de la situation à l'égard de l'automobile et des transports publics met en évidence une asymétrie. Si pour les transports publics, une variation dans les citations est observée, en revanche, ces différences sont beaucoup plus minimales pour l'automobile.

**Pour l'automobile**, on notera tout au plus une citation plus fréquente du terme rapide en situation favorable.

**Pour les transports publics**, entre une situation favorable et une situation défavorable, on notera une substitution entre les termes « rapide » et d'autres adjectifs :

- « contraignant » (aux Gobelins, à Charpennes et à Neudorf) ;
- « bondé » (à Ivry) ;
- « lent » (à La Duchère et à Neudorf).



L'analyse de la structuration interne des représentations en fonction de la situation favorable ou défavorable permet d'affiner l'analyse. En variable supplémentaire dans les plans factoriels définis par les adjectifs les plus souvent cités pour qualifier l'automobile et les transports publics, les indices de situation confirment l'absence de relation pour l'automobile et permet d'identifier des différences notables dans la structuration interne de la représentation sociale des transports publics en fonction de la situation favorable ou défavorable dans laquelle se trouvent les répondants. Pour le visualiser, nous avons repris les deux axes principaux de l'analyse des correspondances des adjectifs cités pour qualifier les transports publics et nous avons fait figurer les quartiers étudiés en fonction de la situation favorable ou défavorable des répondants à l'égard de l'offre de transports publics en variable supplémentaire.

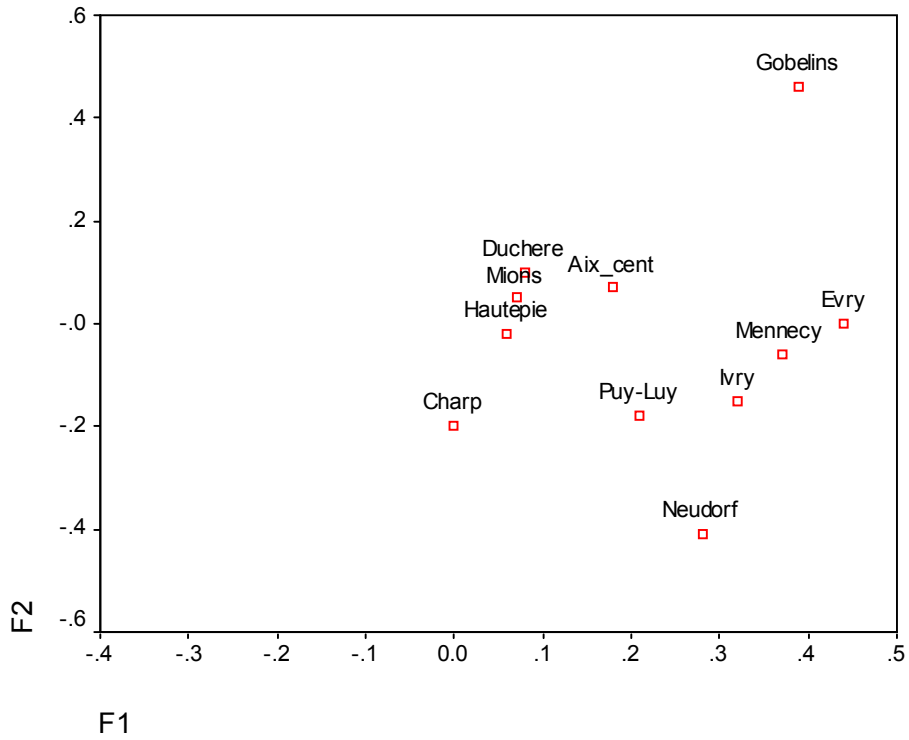
Dans tous les quartiers étudiés, les répondants en situation défavorable à l'utilisation des transports publics sont plus proches du pôle « bondé, contraignant, lent » de l'axe principal du plan. A fortiori les répondants en situation favorable à l'usage des transports publics sont situés dans tous les quartiers proches du pôle « rapide, pratique » de ce même axe principal.

Au delà de cette tendance générale, relevons des différences de positionnement entre les différents quartiers. Celles-ci n'épousent pas les différences entre types de tissu, mais entre agglomérations. C'est ainsi qu'en situation défavorable à l'usage des transports publics, les répondants habitant l'agglomération parisienne ou d'Aix-en-Provence ont une représentation plus négative que ceux habitant l'agglomération lyonnaise ou strasbourgeoise.

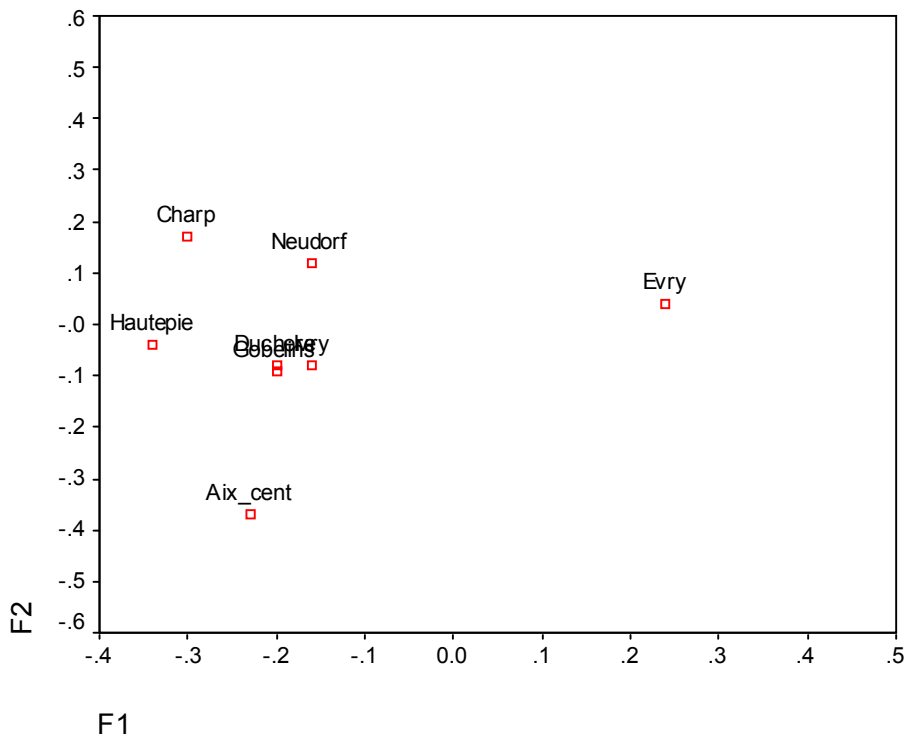
Mentionnons aussi la singularité d'Evry, dont les répondants qui se trouvent dans une situation favorable à l'usage des transports publics gardent une représentation négative de ce moyen de transport, axée autour de la lenteur, des contraintes de ligne et d'horaire et de son caractère bondé.

Figure 4.8 Positionnement des secteurs d'étude dans le champs de la représentation des transports publics en fonction de la situation à l'égard de l'offre

a) situation défavorable



b) situation favorable



### C) Les attitudes

Les attitudes à l'égard de l'automobile et des transports publics en fonction de la situation confirment des tendances déjà énoncées. D'une part l'absence de différences d'attitudes pour l'automobile en fonction d'une situation favorable ou défavorable à son usage. D'autre part des différences d'attitudes pour les transports publics entre des répondants dans une situation favorable ayant des attitudes en moyenne assez positives et des répondants en situation défavorable qui ont une représentation nettement plus mitigée des transports publics.

Tableau 4.7 Pourcentage d'attitude positive en fonction de la situation

#### a) pour l'automobile

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
situation défavorable	53%	62%	71%	86%	68%	82%	91%	67%	72%	67%	82%
situation favorable	58%	69%	71%	85%	75%	82%	84%	73%	74%	68%	75%

#### b) pour les transports publics

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
situation défavorable	25%	43%	37%	37%	56%	61%	56%	50%	60%	52%	55%
situation favorable	65%	61%	46%	*	67%	77%	*	64%	80%	87%	*

### 4.2.3 Les représentations en regard des usages et des situations

Les analyses présentées jusqu'ici ont mis en évidence trois dynamiques, une de l'offre, une des valeurs et une de l'usage ; pourtant jusqu'ici, les **interactions** entre ces facteurs n'ont pas été abordées. Pour le pallier, nous avons réalisé une analyse des correspondances entre la situation favorable ou défavorable à l'usage de l'automobile et des transports publics, les attitudes positives ou négatives à l'égard de ces moyens de transport et les habitudes modales. L'objectif est de mettre en évidence d'éventuelles congruences entre ces dimensions d'analyse.

Les deux premiers facteurs de cette analyse, présentés dans la figure 4.9, mettent en évidence les aspects suivants :

Relevons tout d'abord des proximités systématiques entre une situation favorable (à l'usage de l'automobile ou des transports publics) et une attitude positive d'une part et une situation défavorable et une attitude négative d'autre part.

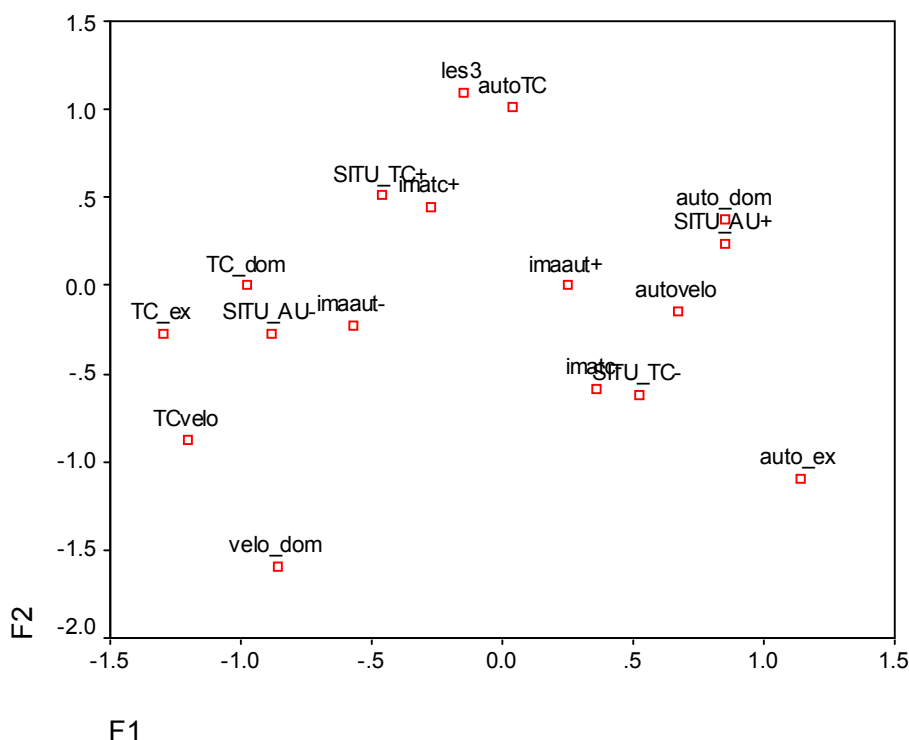
Relevons également des proximités entre l'usage d'un mode, la situation et l'attitude à son égard ; cependant, ces congruences ne sont pas systématiques. Deux types d'usages s'en démarquent :

- Les répondants utilisant principalement ou exclusivement les transports publics (TC\_ex ; TC\_dom) : ils se trouvent dans une situation défavorable à l'usage de l'automobile plus que dans une situation favorable à l'utilisation des transports publics. Ce constat atteste du fait que les transports publics sont souvent utilisés non par choix, mais parce qu'on en est captif ;
- Les répondants n'utilisant que l'automobile (auto\_ex), qui ne sont ni dans une situation particulièrement favorable à l'utilisation de l'automobile, ni dans une situation très défavorable à l'usage des transports publics.

Ces deux tendances sont encore plus nettes pour les répondants n'utilisant jamais l'autre moyen de transport et qui n'ont donc aucune expérience d'usager. Dans ce cas de figure, nous n'observons plus de lien entre les pratiques et les situations vis-à-vis de l'offre de transport.

Relevons enfin que l'espace factoriel défini par les deux axes principaux de l'analyse des correspondances se construit autour des usages plus que des situations et des représentations. Le premier facteur (F1) oppose les usagers des modes de transport dits écomobiles aux usagers de l'automobile. Le second facteur (F2) oppose les usagers multimodaux à ceux utilisant uniquement l'automobile ou uniquement l'automobile et/ou le vélo.

Figure 4.9 Analyse des correspondances entre situation (favorable / défavorable), attitude (positive / négative) et habitudes modales



### 4.3 Une typologie des logiques d'action sous-jacentes aux pratiques modales

Quel bilan peut-on tirer de l'analyse des représentations sociales des moyens de transport en termes de logiques d'action ? Pour chacune des logiques d'action intégrées à l'analyse, un aspect ressort comme essentiel :

- **Concernant la comparaison : le temps joue un rôle sur les pratiques modales, mais ce rôle n'est pas forcément premier.** Les analyses menées jusqu'ici montrent clairement des convergences entre la qualité comparée des offres de transport et leur utilisation. Dans les critères de comparaison, le temps et le prix ressortent comme importants, mais d'autres critères le sont également comme les caractéristiques de la mobilité offerte en termes de confort et de contraintes liées à l'espace-temps. Relevons que ces deux derniers critères sont associés à la comparaison en termes de temps car ils influent sur sa perception. Par exemple, lorsque le confort est médiocre ou qu'il y a attente, le temps passe plus lentement.
- **Concernant les inclinations : toutes ne vont pas vers l'usage de l'automobile.** Les analyses ont en particulier mis en relief que les préférences d'usage renvoient à différents modèles de valeur : l'efficacité, la sensorialité, la sécurité, le respect de l'environnement. Si les trois premiers modèles sont centrés sur l'individu, le dernier est centré sur des aspects renvoyant au bien commun.
- **Concernant les réflexes : l'ancrage des pratiques en habitudes est ressorti de façon claire.** Les personnes qui n'utilisent que l'automobile pour leur mobilité quotidienne et jamais les transports publics, sont dans une large mesure insensibles à la qualité de l'offre de transport. Leur « choix » modal ne renvoie pas à une comparaison, l'usage de la voiture individuelle s'apparente de facto à une forme de réflexe et l'usage des autres moyens de transport sort du champ du possible.

Les tendances mises en évidence jusqu'ici ne concernent pas l'ensemble des répondants de la même manière. C'est pourquoi nous avons réalisé une **typologie sur la base des pratiques et des attitudes**. L'objectif de cette typologie est d'identifier les individus réagissant soit en fonction d'une logique de comparaison, soit en fonction d'inclinations à l'usage d'un mode, soit par réflexe d'usage, ou encore en combinaison de ces éléments.

Ses modalités de construction, présentées dans le tableau 4.8, partent des habitudes, en différenciant les répondants ayant des pratiques modales exclusives de ceux qui combinent peu ou prou l'usage de deux ou plusieurs moyens de transport. Dans un deuxième temps, elle intègre les champs des représentations de l'automobile et des transports publics en différenciant les champs tournés vers l'individu de ceux tournés vers le bien commun. Dans un troisième temps, elle différencie quatre types d'inclinations à l'usage des moyens de transport.

Le choix des combinaisons entre ces trois dimensions vise à mettre en relief les aspects relatifs aux combinaisons de logiques d'action qui viennent d'être rappelés.

Tableau 4.8 Modalités de construction de la typologie

habitudes modales	valeurs des champs des représentations	attitude contenue dans les représentations	type
exclusifs d'un mode	individuelles	toutes inclinations	automobilistes exclusifs
		toutes inclinations	modes alternatifs exclusifs
	collectives	auto-TC+	écologistes civiques
non exclusifs d'un mode	individuelles	auto+TC+	sensibles à l'offre
		auto+TC-	automobilistes contraints à l'utilisation des transports publics
		auto-TC+	prédisposés modes alternatifs
		auto-TC-	sédentaires
	collectives	auto-TC+	écologistes civiques

Ces sept types peuvent être décrits en termes de logiques d'action de la manière suivante :

- Le type appelé « **automobilistes exclusifs** » est composé d'individus n'utilisant jamais les transports collectifs. En fait, l'usage des transports publics sort du champ du possible de ces répondants, car ils ont généralement une attitude particulièrement défavorable à leur égard, nourrie par les représentations sociales dominantes et amplifiée par la non-expérience du transport public. Ils sont totalement indifférents à l'offre de transports publics, disposent dans de fortes proportions de stationnement assuré à leur domicile et à leur lieu de travail. Par ailleurs ils fréquentent peu les centres urbains. La logique d'action dominante est l'**usage par réflexe**. Les habitudes spatiales de la vie quotidienne des automobilistes exclusifs sont subordonnées à la possibilité d'utiliser l'automobile.
- Le type qualifié de « **modes alternatifs exclusifs** » est composé de personnes n'utilisant que les transports publics ou le vélo pour se déplacer dans leur vie quotidienne. Ils ont généralement une attitude très favorable à ces moyens de transports et une attitude défavorable à l'égard de l'automobile. Ils fréquentent généralement assidûment les centres-villes où souvent ils travaillent (pour ceux d'entre eux qui sont actifs). La logique d'action sous-jacente à leurs pratiques modales est **également le réflexe d'usage**. Leur programmes d'activités sont construits autour de l'utilisation des moyens de transports dits alternatifs et l'usage de l'automobile a tendance à sortir de leur champ du possible. Non motorisés, ils déclarent l'être pour une bonne moitié d'entre eux par choix, les autres par contrainte économique.
- Le type que nous qualifions d'« **automobilistes contraints (à l'usage des transports publics)** », est composé de personnes adhérant aux représentations sociales dominantes de l'automobile et des transports publics : favorables à l'automobile, défavorables aux transports publics. Fortement motorisées, elles préfèrent utiliser la voiture et n'envisagent de facto l'usage des transports publics que lorsque l'utilisation de leur véhicule individuel est rendue problématique. Tous les individus qui composent cette catégorie **subissent à des degrés divers une telle contrainte** et

sont donc des usagers des transports publics. Peu sensibles à la qualité de l'offre en matière de transports publics, les automobilistes contraints utilisent l'automobile chaque fois qu'ils estiment que cela s'avère praticable en termes de conditions de circulation et de stationnement et ne se reportent sur les transports publics qu'en cas contraire.

- Les « **prédisposés à l'usage des modes alternatifs** » sont des répondants préférant utiliser les transports publics et/ou le vélo pour se déplacer dans leur vie quotidienne à l'automobile. Leur prédisposition à l'usage de ces moyens de transport se fonde sur une **attirance pour les espaces urbains** qu'ils fréquentent très assidûment et le **style de mobilité** offert par les transports publics (voyage dans un espace semi-public). Contrairement aux « modes alternatifs exclusifs », ces répondants disposent généralement d'une automobile, tous les jours ou plus occasionnellement. De facto ces répondants utilisent les transports publics ou le vélo chaque fois que l'offre le permet et ne se reportent sur l'automobile qu'en cas contraire.
- Le type nommé « **usagers sensibles à l'offre** » est composé des personnes qui n'ont pas d'a priori favorable ou défavorable à l'égard de l'automobile ou des transports publics. Ces usagers sont **strictement rationnels en fonction des temps de déplacement**, en ce sens, ils sont très sensibles certains aspects de la qualité comparée des offres de transport. Le choix modal de ces répondants résulte d'une confrontation des offres de transport débouchant sur le choix de l'utilisation du moyen de transport qui permet de se déplacer le plus efficacement possible.
- Le type que nous avons appelé « **écologistes civiques** » se compose de personnes ayant un système de valeurs axé autour du respect de l'environnement. Ces individus se distancient donc fortement des représentations sociales dominantes de l'automobile et des transports publics en y opposant des représentations mettant en exergue les inconvénients de l'automobile et les avantages des transports publics en termes environnementaux. Ils sont de grands utilisateurs des centres-villes et privilégient l'utilisation des transports publics par rapport à celle de l'automobile chaque fois que cela s'avère possible sans désagréments excessifs. Chez ces personnes, l'utilisation des transports publics résulte prioritairement d'un **système de valeurs** avec lequel la personne veut être cohérente.
- Le dernier type, appelé « **sédentaires** », est composé des personnes ayant une **appréhension à se déplacer par des moyens de transport motorisés**. Ils ont une représentation négative de l'automobile et des transports publics. Ces répondants se déplacent peu par des moyens de transport motorisés et sont souvent dans des situations défavorables à leur usage, ce qui explique en partie leur attitude à l'égard de la mobilité. Ces répondants sont d'une certaine manière contraints à la sédentarité et n'ont recours aux modes de transports motorisés que lorsque cela s'avère indispensable, au prix d'une programmation souvent complexe de leurs activités.

Les tableaux 4.9 et 4.10 reprennent ces différentes caractéristiques.

Tableau 4.9 Situation des répondants par rapport à l'offre de transport en fonction de la typologie

	auto exclusifs	modes alter. ex.	automob. contraints	prédisp. altern.	sensibles à l'offre	écologistes civiques	sédentaires
disposition personnelle totale d'1 automobile	83%	1%	70%	39%	56%	31%	10%
1 <sup>ère</sup> OD domicile-travail	couronne-couronne	centre-centre	couronne-couronne	couronne-couronne	couronne-couronne	centre-centre	couronne-centre
2 <sup>ème</sup> OD domicile-travail	couronne-centre	couronne-centre	couronne-centre	couronne-centre	couronne-centre	couronne-centre	couronne-couronne
stationnement privé au domicile	83%	57%	76%	72%	73%	64%	74%
stationnement réservé au lieu de travail	76%	48%	68%	63%	65%	63%	50%
% de trajet direct domicile-travail	61%	67%	51%	62%	61%	58%	48%

Tableau 4.10 Habitudes spatiales des répondants en fonction de la typologie

	auto exclusifs	modes alter. ex.	automob. contraints	prédisp. alter.	sensibles à l'offre	écologistes civiques	sédentaires
achats alimentaires réalisés en super-/hypermarchés	84%	66%	82%	76%	76%	73%	80%
fréquentation du centre-ville plus d'une fois par semaine	46%	77%	57%	83%	64%	79%	54%

Le **profil sociologique** des différents types est assez fortement marqué (tableau 4.11) :

- les femmes sont fortement sur-représentées parmi les « modes alternatifs exclusifs » ;
- les jeunes sont sur-représentés parmi les « modes alternatifs exclusifs », les « écologistes civiques » et les « sédentaires » ;
- les personnes âgées se retrouvent également en surnombre parmi les « modes alternatifs exclusifs », ainsi que parmi les « prédisposés alternatifs » et les « sensibles à l'offre » ;
- les familles se trouvent sur-représentées chez les « automobilistes exclusifs », les « automobilistes contraints », les « prédisposés alternatifs » et les « sensibles à l'offre » ;
- les personnes sans formation professionnelle sont sur-représentées parmi les « modes alternatifs exclusifs » ;



- d'une façon générale, les répondants « automobilistes exclusifs », « automobilistes contraints », « prédisposés alternatifs » et « sensibles à l'offre » ont des statuts socio-professionnels plus élevés.

Les différents types prennent donc sens par rapport à des positions sociales à la fois en termes de systèmes de contraintes spatio-temporelles (pour la dimensions familiale notamment), de contraintes économiques (l'accès à l'automobile) et en termes de distinction sociale.

Relevons cependant que ce système de contrainte et de distinction n'est pas unidimensionnel. Par exemple, parmi les familles, on retrouve certes de nombreux automobilistes exclusifs et automobilistes contraints, mais aussi des prédisposés alternatifs, attestant d'une certaine latitude, à position équivalente, dans les pratiques modales.

Tableau 4.11 Composition sociale de la typologie

	auto exclusifs	modes alternatifs exclusifs	automob. contraints	prédisp. alternatifs	sensibles à l'offre	écologistes civiques	sédentaires
% femme.	48%	73%	46%	46%	47%	46%	53%
% 15-24 ans	8%	35%	18%	24%	16%	32%	49%
% universi.	20%	21%	28%	32%	32%	31%	24%
% scol. obl.	9%	17%	7%	8%	6%	10%	12%
CSP la plus fréquente	inter-médiaire	employé	inter-médiaire	inter-médiaire	inter-médiaire	employé	employé
2 <sup>ème</sup> CSP la plus fréquente	employé	ouvrier	employé	employé	employé	inter-médiaire	inter-médiaire
1 <sup>ère</sup> position dans le parcours de vie	famille double actif	seul non actif	famille double actif	famille double actif	famille double actif	dépendant des parents	dépendant des parents
2 <sup>ème</sup> position dans le parcours de vie	seul actif	dépendant des parents	dépendant des parents	dépendant des parents	seul actif	famille double actif	famille double actif
3 <sup>ème</sup> position dans le parcours de vie	couple double actif	seul actif	couple double actif	seul actif	couple double actif	seul non actif	seul non actif

Triée par sites enquêtés, la typologie met en évidence une double différenciation selon le type de contexte et l'agglomération (tableau 4.12) :

*Entre type de contextes :*

- Tout d'abord relevons que **les « automobilistes exclusifs » sont nettement plus nombreux dans les contextes périurbains.**
- A l'inverse, **les « modes alternatifs exclusifs » sont très fortement sur-représentés dans les contextes urbains anciens.**
- On relèvera par ailleurs que les « écologistes civiques » sont de façon générale plus nombreux en contextes urbains, ce qui découle sans doute du fait qu'ils subissent davantage les nuisances dues au trafic automobile).

- **Dans tous les contextes où l'offre de transports publics est abondante le taux de sédentaires est très faible.**

*Entre agglomérations :*

- relevons qu'à **Strasbourg, la prédisposition à l'usage de l'automobile est moins répandue que dans les autres agglomérations** (les « automobilistes exclusifs » sont peu nombreux dans les deux sites étudiés et, à l'inverse, les « prédisposés aux modes alternatifs » sont davantage présents que dans les autres agglomérations.
- **A Aix-en-Provence en revanche, l'automobilité exclusive est très forte**, aussi bien dans le centre-ville que dans le périurbain.
- En Île-de-France, relevons également qu'il y a peu de différences dans les logiques d'action sous-jacentes aux pratiques modales entre Les Gobelins et les autres secteurs centraux, attestant que le comportement des Parisiens ne se différencie pas des autres villes.

Mentionnons aussi que les deux quartiers suburbains les plus marqués socialement, soit à La Duchère et Hautepierre, ont des taux de modes alternatifs exclusifs particulièrement hauts, attestant des liens que nous avons déjà relevés entre la typologie des logiques de choix modal et la structure sociale.

Tableau 4.12 Typologie des logiques sous-jacentes aux pratiques modales

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
automobilistes exclusifs	2%	7%	17%	15%	5%	10%	19%	5%	3%	23%	34%
modes alternatifs exclusifs	36%	28%	15%	3%	24%	31%	6%	12%	20%	17%	9%
automobilistes contraints	21%	27%	31%	41%	28%	24%	31%	34%	23%	16%	21%
prédisposés alternatifs	13%	16%	10%	7%	17%	12%	9%	19%	22%	12%	12%
sensibles à l'offre	18%	15%	14%	14%	19%	18%	18%	22%	24%	8%	9%
écologistes civiques	10%	6%	5%	2%	7%	2%	3%	7%	7%	7%	3%
sédentaires	0%	1%	8%	18%	0%	3%	14%	1%	1%	17%	24%

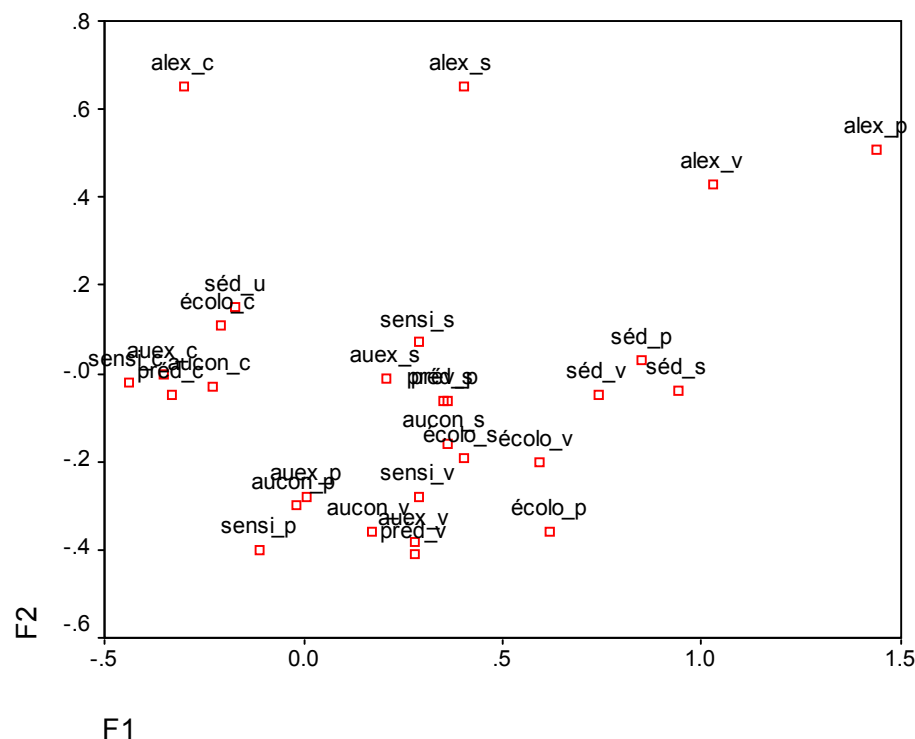
Est-ce que la composition sociale des différents types varie selon le type de contexte ? Pour aborder cet aspect, nous avons situé les différents types, triés par contexte, dans l'espace social mis en relief par l'analyse des correspondances. Cette analyse montre que certains types sont socialement marqués d'une façon différente selon les contextes :

- les modes alternatifs exclusifs sont dans tous les contextes associés à l'absence d'activité professionnelle. Dans les quartiers urbains centraux, ces répondants ont

un capital culturel élevé et à mesure que l'on s'éloigne du centre ce capital s'amenuise, pour finalement ne plus concerner que les adolescents dans les quartiers périurbains ;

- les usagers sensibles à l'offre sont davantage des actifs de catégories socioprofessionnelles supérieures dans les contextes de ville-nouvelle et périurbain, ce qui est sans doute lié à la friction de la distance ;
- les automobilistes exclusifs et les automobilistes contraints sont davantage des actifs de catégories socioprofessionnelles supérieures dans les contextes de ville-nouvelle et périurbain ;
- la même tendance est repérable pour les prédisposés aux modes alternatifs ;
- les sédentaires ont un profil d'étudiants dans les sites suburbains, périurbains et dans la ville nouvelle d'Evry. A l'inverse dans les quartiers urbains centraux, ils sont associés aux capitaux culturels élevés ;
- les écologistes civiques se situent dans l'espace social de façon proche des sédentaires.

Figure 4.10 Positionnement de la typologie triée par type de contexte dans l'espace social (voir figure 3.1)



Légende : abréviation en première partie (alex : modes alternatifs exclusifs, sensi : sensibles à l'offre, etc. ; \_c = centre, \_s = suburbain, \_v = ville nouvelle, \_p = périurbain)



## 4.4 Typologie des logiques d'action et pratiques modales

Une analyse croisée de la typologie de la combinaison des logiques d'action avec la réalisation des sept activités spatialisées abordées dans le questionnaire et de leurs pratiques modales mettent en évidence des profils d'usage caractéristiques :

- les automobilistes exclusifs utilisent l'automobile dans des proportions de plus de 50% pour six activités étudiées sur sept. Le taux d'usage de l'automobile comme conducteur atteint même 93% pour les achats alimentaires réalisés à l'extérieur du quartier de domicile et 92% pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.
- les modes alternatifs exclusifs n'utilisent par définition pas l'automobile pour les déplacements de leur vie quotidienne. En conséquence, leurs pratiques modales mettent en évidence une part très forte des transports publics pour toutes les activités extérieures au quartier de domicile, soit fréquenter les cafés-restaurants (89%), aller travailler (85%), faire des achats alimentaires (54%), aller au cinéma (50%). Pour tous les déplacements internes au quartier de domicile, la marche domine. Par ailleurs mentionnons que l'usage du vélo est peu répandu et que le mode automobile comme passager représente une part de 40% pour les achats alimentaires réalisés à l'extérieur de son quartier de domicile
- les automobilistes contraints optent pour l'automobile dans plus de 50% des cas pour réaliser quatre des sept activités étudiées. L'usage de l'automobile reste dominant pour les achats alimentaires extérieurs au quartier de domicile et pour les déplacements domicile – lieu de travail. D'une manière générale, la proportion d'utilisateurs de l'automobile est d'environ 15% de moins que chez les automobilistes exclusifs. Par rapport aux automobilistes exclusifs, des parts modales sont récupérées par la marche pour les achats alimentaires dans le quartier de domicile et la fréquentation des cafés-restaurants du quartier. Toujours par rapport aux automobilistes exclusifs, les transports publics gagnent des parts de marché pour le motif cinéma et les déplacements domicile – lieu de travail.
- les prédisposés aux modes alternatifs utilisent l'automobile dans une proportion dépassant les 50% pour un seul type de déplacement : les achats à l'extérieur du quartier de domicile. Comme pour les modes alternatifs exclusifs, l'utilisation des transports publics est importante pour tous les déplacements extérieurs au quartier de domicile, tandis que la marche domine les déplacements internes.
- les usagers sensibles à l'offre font usage de l'automobile dans plus de 50% des cas pour réaliser trois activités sur les sept étudiées. Il s'agit des achats alimentaires extérieurs au quartier de domicile (72%), des déplacements domicile – travail lorsque le travail est situé à l'extérieur du quartier de résidence (62%) et de la fréquentation des cafés et restaurants à l'extérieur du quartier. Notons aussi que la part de marché des transports publics est globalement forte pour tous les déplacements extérieurs au quartier de domicile

- les écologistes civiques n'utilisent l'automobile dans plus de 50% des cas pour aucun des sept types de déplacements étudiés. La part de la marche est très importante pour toutes les activités réalisées dans le quartier de domicile. Notons aussi que la part modale du vélo s'élève à plus de 13% pour les déplacements domicile – lieu de travail extérieurs au quartier de domicile, par ailleurs la part des transports publics est très importante pour ce dernier type de déplacement ainsi que le motif cinéma.
- les sédentaires ne font nulle part usage de l'automobile dans plus de 50% des cas. La part des transports publics est forte pour aller travailler et le mode automobile comme passager est de 38% pour les achats alimentaires à l'extérieur du quartier de domicile et de 35% pour la fréquentation des cafés-restaurants hors lieu de résidence.

Tableau 4.13 Typologie et usage de l'automobile comme conducteur (entre parenthèse comme passager) pour sept déplacements

	achats alim. quartier	achats alim. extérieur	cinéma	café-rest. quartier	café-rest. extérieur	travail quartier	travail extérieur
automobilistes exclusifs	63% (3%)	93% (5%)	55% (9%)	42% (10%)	76% (22%)	63% (0%)	92% (3%)
modes alter- natifs exclusifs	0% (8%)	0% (40%)	0% (14%)	0% (11%)	0% (35%)	0% (4%)	0% (3%)
automobilistes contraints	43% (4%)	79% (11%)	42% (12%)	29% (9%)	57% (21%)	50% (0%)	77% (2%)
prédisposés alternatifs	28% (3%)	65% (18%)	27% (9%)	14% (7%)	49% (19%)	39% (0%)	48% (1%)
sensibles à l'offre	35% (5%)	72% (13%)	32% (11%)	23% (8%)	50% (23%)	25% (0%)	62% (3%)
écologistes civiques	17% (6%)	49% (11%)	13% (12%)	10% (9%)	38% (21%)	22% (0%)	34% (2%)
sédentaires	26% (10%)	45% (38%)	18% (25%)	15% (12%)	37% (35%)	13% (1%)	40% (0%)

Tableau 4.14 Typologie et usage des transports publics pour sept déplacements

	achats alim. quartier	achats alim. extérieur	cinéma	café-rest. quartier	café-rest. extérieur	travail quartier	travail extérieur
automobilistes exclusifs	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
modes alter- natifs exclusifs	18%	54%	50%	15%	59%	47%	85%
automobilistes contraints	3%	7%	22%	2%	15%	7%	13%
prédisposés alternatifs	7%	14%	34%	5%	27%	11%	35%
sensibles à l'offre	4%	10%	29%	6%	21%	11%	25%
écologistes civiques	8%	21%	41%	4%	26%	11%	46%
sédentaires	11%	12%	19%	9%	19%	37%	47%

Tableau 4.15 Typologie et usage de la marche pour sept déplacements

	achats alim. quartier	achats alim. extérieur	cinéma	café-rest. quartier	café-rest. extérieur	travail quartier	travail extérieur
automobilistes exclusifs	34%	3%	17%	48%	2%	37%	5%
modes alternatifs exclusifs	74%	6%	32%	74%	6%	49%	10%
automobilistes contraints	48%	2%	19%	59%	5%	30%	5%
prédisposés alternatifs	59%	2%	25%	73%	3%	42%	10%
sensibles à l'offre	53%	4%	23%	61%	2%	54%	5%
écologistes civiques	65%	4%	32%	80%	10%	44%	6%
sédentaires	46%	4%	29%	62%	8%	39%	8%

Tableau 4.16 Typologie et usage du vélo pour sept déplacements

	achats alim. quartier	achats alim. extérieur	cinéma	café-rest. quartier	café-rest. extérieur	travail quartier	travail extérieur
automobilistes exclusifs	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
modes alternatifs exclusifs	0%	1%	1%	0%	0%	0%	2%
automobilistes contraints	2%	1%	2%	1%	2%	13%	3%
prédisposés alternatifs	3%	1%	2%	1%	2%	8%	5%
sensibles à l'offre	3%	1%	1%	2%	4%	9%	6%
écologistes civiques	4%	1%	2%	3%	8%	22%	13%
sédentaires	7%	1%	0%	2%	1%	10%	5%

Il ressort finalement de cette analyse que parmi les activités étudiées, les achats alimentaires extérieurs au quartier de domicile et les déplacements entre le domicile et le lieu de travail imposent souvent l'usage de l'automobile. La force de cette contrainte s'exprime notamment par le fait que 40% des répondants du type « modes alternatifs exclusifs » effectuant des achats alimentaires à l'extérieur de leur quartier de domicile sont passagers d'automobiles. De plus, même les « prédisposés alternatifs » et les « écologistes civiques », qui n'ont recours à l'automobile que lorsqu'aucune autre possibilité n'est envisageable sont respectivement 65% et 49% à effectuer leurs courses en voiture à l'extérieur de leur quartier et 48% et 34% à se rendre en automobile sur leur lieu de travail.

L'usage de l'automobile pour la mobilité d'achats renvoie à la massification hebdomadaire (contrainte ou choisie) des achats alimentaires et au pouvoir d'attraction des hypermarchés à l'accessibilité exclusivement automobile pour des raisons économiques (prix moins élevés) et pratiques (tout sous un toit).

L'utilisation de la voiture pour aller travailler renvoie quant à elle à la localisation des emplois, qui rendent parfois toute alternative impraticable. Finalement, ces résultats suggèrent que ces deux types de mobilité quotidienne sont à l'origine de décisions de motorisation.



## 4.5 Des inclinations multiples

L'ensemble de nos résultats sur les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales montre que la prédisposition à l'usage de l'automobile est certes dominante, mais pas hégémonique.

Les prédispositions à l'égard de l'usage des moyens de transport sont en effet multiples et deux autres inclinations lui font écho : la première, dont sont porteurs les « écologistes civiques » valorise l'utilisation des moyens de transports collectifs et non motorisés pour leurs qualités environnementales. La seconde, dont sont porteurs les « prédisposés alternatifs », valorise les transports publics, le vélo et la marche au titre de moyens de transports donnant accès à la ville et permettant la flânerie dans les espaces publics.

Par ailleurs, des répondants fondent leurs pratiques modales non pas sur des inclinations, mais sur des réflexes d'usages. Ce type de comportement a été repéré autour de l'automobile, notamment dans des familles de cadres périurbains, et autour des transports publics en milieu urbain central et suburbain chez des répondants de différentes origines sociales.

Si des répondants sont porteurs d'autres inclinations que l'usage de l'automobile, ceux-ci peinent cependant à les mettre en pratique à cause de différents types de contraintes liées à la qualité des offres de transport alternatives et à la localisation des services et équipements dans les agglomérations. Ils sont souvent forcés à se motoriser malgré tout. Ainsi, parmi des répondants, nombreux sont ceux qui utilisent presque quotidiennement la voiture. **Ces répondants sont contraints à utiliser l'automobile par les conditions d'accessibilité et le système spatial de leur agglomération.** C'est tout particulièrement le cas pour les achats alimentaires et les déplacements domicile-travail.

Des répondants, que nous avons appelés « sédentaires », appréhendent le fait de devoir se déplacer. Cette situation est congruente avec la non-disposition d'une automobile et une offre de transports publics très lacunaire. **Les « sédentaires », souvent adolescents, sont d'une certaine manière produits par un jeu de contraintes contextuelles liées aux accessibilités qui les assigne à résidence.**

A travers ces résultats, la dynamique urbaine actuelle des agglomérations françaises apparaît sous un jour nouveau. On savait déjà qu'elle se construit autour de l'usage de l'automobile, mais on constate après ces analyses que plus fondamentalement elle a tendance à imposer l'usage de ce moyen de transport aux habitants.



## 5 SPATIO-TEMPORALITE DES MODES DE VIE : LA FORCE DES PRATIQUES

Pour poursuivre les analyses, nous proposons d'aborder la question des pratiques de proximité. Dans quelle mesure la fréquentation de la proximité spatiale du domicile est-elle confinée à des populations « exclues » de l'automobile ? Pour aborder cet aspect, qui renvoie directement à une des questions posée au début de la recherche, nous nous sommes intéressés à la spatio-temporalité des modes de vie à travers l'examen de six dimensions relevant des programmes d'activités, des contraintes spatio-temporelles de la vie quotidienne et de l'appropriation de la proximité.

Nous appuierons cette analyse sur les notions de contiguïté (proximité spatiale) et de connexité (proximité par médiation technique) que nous empruntons à Jean-Marc Offner et Denise Pumain (1998). Ces deux notions permettent en effet de traiter les deux manières de construire une proximité.

Les résultats mettent en évidence que les spatio-temporalités des modes de vie sont diversifiées et relativement peu associés à la morphologie du quartier de domicile, sauf dans les contextes périurbains pour ceux qui ne disposent pas d'une automobile. En outre, ils montrent que la contiguïté est pratiquée par de nombreux répondants de position sociale élevée. A contrario, la connexité totale des pratiques sociales est parfois le résultat d'une contrainte. L'analyse menée met aussi en évidence que les tissus périurbains étudiés confinent leur population dans une situation de dépendance automobile : le recours à la voiture est ainsi indispensable pour déployer des programmes d'activités complexes. De même, il s'avère nécessaire à la fréquentation des équipements de son quartier de domicile.

Le double constat d'une non-association entre les spatio-temporalités et le tissu de domicile et d'une dépendance automobile en contexte périurbain est essentiel. D'une part il remet en cause une vision déterministe du contexte de domicile sur les pratiques sociales et montre par là même l'importance de la mobilité comme analyseur de la vie quotidienne. D'autre part, il montre que l'insertion sociale par contiguïté se pratique en automobile dans les contextes périurbains, ceux-ci imposant l'usage de ce moyen de transport pour fréquenter la proximité immédiate de son domicile.

Il ressort finalement que la contiguïté ne peut être réduite à un palliatif de la connexité, car connexité et contiguïté ne sont pas totalement substituables. La contiguïté renvoie à des pratiques spécifiques, comme la fréquentation des cafés et restaurants ou des arcades commerciales de proximité. Elle prend en outre de nouvelles formes, comme l'appropriation du quartier de son lieu de travail. En somme, la contiguïté apparaît comme un vecteur de capital relationnel et sa disparition entraîne la disparition de certaines pratiques plus que leur report dans l'espace.

Le présent chapitre est consacré au développement des résultats qui viennent d'être énoncés, il se décompose en **deux parties** : la première est consacrée à l'exploration de six dimensions relatives à la spatio-temporalité des modes de vie et la seconde vise à proposer une typologie et à la discuter.

## 5.1 Six dimensions

Pour mettre en évidence la spatio-temporalité des modes de vie, six dimensions ont été examinées, d'abord successivement, puis de façon combinée dans une typologie qui fait l'objet du point suivant. Ces six dimensions sont :

- les rythmes auxquels sont réalisées les activités de la vie quotidienne ;
- la contiguïté de réalisation de ces activités par rapport au domicile et au lieu de travail (pour les personnes actives) ;
- la diversité des activités de la vie quotidienne (cette dimension est volontairement abordée sans référence à la mobilité, de façon à intégrer toutes les activités, y compris celles qui sont réalisées au domicile) ;
- la contrainte spatio-temporelle dans les programmes d'activités (mesurée à partir du poids des activités obligées dans les programmes d'activités) ;
- la distance-temps domicile – lieu de travail (pour les personnes actives) ;
- les habitudes de chaînage des activités après le travail (également les personnes actives).

### 5.1.1 Les rythmes des activités

Pour les mesurer, nous avons retenu **sept types d'activités** – relevant des quatre sphères de la vie quotidienne – soit l'activité professionnelle, les achats alimentaires, l'accompagnement des enfants, les activités associatives et politiques, la fréquentation des cafés restaurant et des cinémas, la visite d'amis. Avec les rythmes de réalisation de ces activités, nous mesurons la fréquence des sorties du domicile et ainsi la présence dans l'espace public.

Le tableau présente les activités réalisées au moins une fois par mois par les répondants. Il indique donc les rythmes de réalisation des activités de la vie quotidienne, et met en évidence que **les contextes urbains centraux sont associés à une fréquence de réalisation des activités supérieure à la moyenne**. Cette tendance est en particulier liée à la présence d'un tissu commercial de proximité fait de petites arcades, ainsi que de nombreux cafés et restaurants dans ce type de quartiers. A l'inverse, les tissus périurbains se caractérisent par une plus faible fréquence de réalisation mensuellement d'activités. Les tissus suburbains se situent de façon intermédiaire de même que la Ville Nouvelle d'Evry. Mentionnons également la fréquence particulièrement faible de réalisation des sept activités retenues pour l'analyse à la Duchère.

Tableau 5.1 Rythme de réalisation des activités de la vie quotidienne

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
faible	22%	33%	26%	31%	32%	46%	39%	32%	37%	30%	38%
moyen	47%	41%	50%	51%	48%	39%	46%	45%	46%	52%	43%
fort	31%	26%	24%	18%	20%	15%	15%	23%	17%	18%	19%

### 5.1.2 La contiguïté

Si l'on associe à ces rythmes des localisations de réalisation, dans le quartier de domicile ou à l'extérieur, on constate une décroissance du rythme de réalisation des activités de la vie quotidienne selon le gradient tissu urbain – tissu suburbain – tissu périurbain. Relevons cependant deux exceptions à cette observation : la Ville Nouvelle d'Evry, qui est fréquemment pratiquée par ses habitants et le quartier suburbain de la Duchère, qui est non seulement marqué par une faible diversité d'activités pratiquées dans la vie quotidienne, mais aussi une faible appropriation du quartier de domicile.

Tableau 5.2 Intensité de la fréquentation du quartier de domicile

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
pratique fréquente	9%	7%	11%	9%	4%	2%	5%	7%	4%	4%	2%
pratique régulière	58%	35%	44%	34%	26%	17%	25%	38%	25%	64%	16%
pratique occasionnelle	32%	52%	40%	47%	59%	71%	57%	50%	66%	24%	62%
pas de pratique	1%	6%	5%	10%	11%	10%	13%	5%	5%	8%	20%

Notons aussi que le rythme de réalisation de deux des activités étudiées varie en fonction de la localisation de réalisation dans ou à l'extérieur du quartier de domicile. Il s'agit des **achats alimentaires** et de la **fréquentation des cafés et restaurants**. Pour les achats, la réalisation quotidienne de ces activités est associée à la contiguïté du domicile. C'est ainsi que dans tous les types de tissus étudiés, **les personnes effectuant des achats plusieurs fois par semaine le font dans leur quartier**. Pour la fréquentation des cafés et restaurants, si on retrouve la même tendance dans les tissus urbains, en revanche dans les autres contextes, la fréquentation quotidienne de ces lieux est plus souvent extérieure au quartier de domicile. Cette tendance est due d'une part à l'offre plus limitée en matière de cafés et restaurants dans les quartiers sub- et périurbains et d'autre part au fait que, pour les actifs, la fréquentation de ces lieux se fait souvent dans le quartier du lieu de travail.

Tableau 5.3 Pourcentage de personnes interrogées réalisant plus d'une fois par semaine les activités suivantes, en fonction du type de tissu, à l'intérieur ou à l'extérieur du quartier de domicile

	Urbain		Suburbain		Ville nouvelle		Périurbain	
	quartier	extérieur	quartier	extérieur	quartier	extérieur	quartier	extérieur
achats alimentaires	53%	10%	59%	11%	34%	7%	45%	17%
cafés – restaurant	22%	14%	8%	23%	11%	12%	3%	17%

Pour résumer ces résultats, un indice a été établi. Présenté par site étudié dans le tableau 5.4 il est construit sur la base de deux dimensions : le rythme des pratiques sociales et l'appropriation du quartier de domicile.

Cet indice met en relief que l'appropriation de la proximité du domicile pour y réaliser des activités de la vie quotidienne est associée à la fréquence des pratiques sociales de façon différente selon les lieux de résidence. Dans tous les quartiers urbains, **des pratiques sociales peu fréquentes vont de pair avec une absence d'appropriation de la proximité du domicile**. En revanche, si des pratiques sociales très fréquentes sont associées à l'appropriation du quartier dans les tissus urbains (cette tendance est très nette aux Gobelins, dans le centre d'Aix et dans le quartier de Neudorf à Strasbourg, on la retrouve également à Ivry et Evry), dans les sites périurbains étudiés, des pratiques sociales fréquentes s'accompagnent d'une faible appropriation de la proximité du domicile, de même que les quartiers de la Duchère et de Hautepierre.

Tableau 5.4 Les pratiques sociales : rythme [faible, moyen, fort] et appropriation du quartier de domicile [avec ou sans]

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
faible sans appropriation	17%	26%	17%	23%	27%	43%	33%	23%	30%	20%	35%
faible avec appropriation	6%	7%	10%	8%	5%	4%	6%	9%	7%	10%	3%
moyenne sans appropriation	11%	21%	21%	24%	30%	28%	29%	23%	31%	10%	35%
moyenne avec appropriation	36%	19%	28%	27%	18%	12%	16%	22%	15%	43%	8%
forte sans appropriation	5%	11%	8%	9%	12%	10%	8%	10%	10%	2%	12%
forte avec appropriation	26%	16%	17%	8%	8%	4%	8%	13%	7%	16%	7%

Par ailleurs, si le rythme élevé des activités de la vie quotidienne dans les quartiers périurbains sont fortement associées à l'utilisation de l'automobile (au vu des taux d'utilisation quotidienne de l'automobile chez les personnes réalisant une haute fréquence des activités dans les sites périurbains, on peut estimer que de telles pratiques imposent même le recours à l'automobile), cette tendance est beaucoup moins marquée dans les quartiers urbains centraux et les quartiers suburbains, ainsi que dans la Ville Nouvelle d'Evry. On peut déduire de ces observations que certains modes d'insertion sociale nécessitent l'usage de l'automobile dans les contextes périurbains, ce qui s'apparente à de la dépendance automobile.

Tableau 5.5 *Fréquence et spatialité des pratiques sociales et taux d'usage quotidien de l'automobile [voir aussi le tableau 5.1]*

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
faible sans appropriation	11%	11%	22%	43%	15%	15%	34%	15%	18%	11%	49%
faible avec appropriation	7%	8%	34%	60%	17%	23%	74%	19%	11%	12%	33%
moyenne sans approp.	13%	24%	53%	71%	32%	52%	73%	35%	50%	55%	59%
moyenne avec approp.	11%	26%	51%	75%	25%	39%	77%	43%	40%	21%	74%
forte sans appropriation	29%	40%	62%	89%	45%	77%	95%	71%	57%	100%	87%
forte avec appropriation	18%	43%	55%	91%	51%	25%	93%	62%	58%	62%	88%

Nous débouchons donc sur le fait que **les rythmes et l'espace pratiqué de la vie quotidienne sont associés à la morphologie et à l'équipement des quartiers**. D'un côté, les tissus urbains anciens à forte mixité fonctionnelle, avec des petits commerces en arcades favorisent une appropriation quotidienne du quartier. De l'autre, les tissus périurbains, marqués par une faible mixité des fonctions, favorisent les rythmes hebdomadaires, voire mensuels et la fréquentation d'autres lieux que le quartier de domicile. A certaines formes urbaines sont donc associés des rapports à l'espace-temps spécifiques.

L'insertion par contiguïté n'est pas le fait exclusif de la fréquentation de son quartier de résidence, le quartier du lieu de travail peut également être un lieu d'ancrage important de la vie quotidienne pour des activités n'ayant pas directement trait au professionnel. Nous avons abordé cet aspect par le biais de deux activités spécifiques : la fréquentation des cafés et restaurants du quartier du lieu de travail, qui peut être importante lors des pauses ou des repas de midi, et les achats alimentaires.

Relevons d'emblée que pour ces deux types d'activités, la fréquentation du quartier du lieu de travail n'est pas négligeable. Ainsi, **environ 30% des personnes actives ont l'habitude d'effectuer des achats alimentaires dans le quartier de leur lieu de travail**, que ce dernier soit situé dans une ville-centre, ou en couronne d'agglomération. En ce qui concerne les cafés-restaurants, environ la moitié des actifs fréquente souvent de tels établissements à proximité de leur lieu de travail. Ce taux est plus élevé parmi les personnes travaillant dans une ville-centre.

Tableau 5.6 *Modes d'insertion par contiguïté*

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
pas de prox.	20%	40%	36%	40%	50%	60%	53%	35%	48%	21%	65%
prox. domicile	62%	41%	47%	42%	27%	22%	32%	46%	28%	67%	22%
prox. travail	4%	10%	6%	11%	16%	13%	9%	11%	20%	4%	11%
les deux	14%	9%	11%	7%	7%	5%	6%	8%	4%	8%	2%

### 5.1.3 La diversité des activités de la vie quotidienne

Le rythme de réalisation d'activités de la vie quotidienne et leur inscription spatiale ne disent encore rien sur la diversité de ces activités. Pour aborder cet aspect, nous avons développé un indice visant à mesurer la diversité des activités de la vie quotidienne, indice basé sur l'investissement dans les différentes sphères de la vie quotidienne.

D'une manière générale, on peut classer les activités de la vie quotidienne selon leur caractère obligé ou choisi, en référence aux normes et à la structuration sociale. Cette conception est présente chez de nombreux auteurs ayant travaillé sur la vie quotidienne. Par exemple chez Henri Lefèbvre (1958), Paul-Henry Chombart de Lauwe (1982), Michel Bassand et al. (1988) ou Gille Pronovost, (1996). Dans cette optique, nous proposons d'articuler les activités de la vie quotidienne autour de deux axes structurants de l'ordre social et de la culture : la *rémunération* et l'*obligation*. Ces deux axes permettent de distinguer quatre sphères : la sphère du travail (matériellement rémunérée et économiquement obligée), la sphère de l'engagement (rémunérée symboliquement et peu obligée), la sphère domestique (peu rémunérée symboliquement et socialement obligée) et enfin la sphère du temps libre (peu rémunérée symboliquement et peu obligée) (voir tableau 5.7).

Tableau 5.7 Typologie des activités de la vie quotidienne

	ACTIVITE REMUNEREE	ACTIVITE NON-REMUNEREE
TEMPS OBLIGE	<b>sphère du travail</b>	<b>sphère domestique</b>
TEMPS « LIBRE »	<b>sphère de l'engagement citoyen</b>	<b>sphère du temps libre</b>

Admettre que la vie quotidienne s'articule autour de ces quatre sphères permet de développer une classification des activités de la vie quotidienne contemporaine. Si par définition, au niveau individuel, ces activités sont régies par une combinaison spécifique de logiques d'action, chaque sphère se caractérise au niveau macro-social par l'attribution d'une logique spécifique :

**La sphère du travail** est constituée de l'ensemble des activités financièrement rémunérées et des activités annexes déployées dans le cadre du travail (repas avec des collègues, participation à un congrès, etc.). Le travail est obligé : gagner sa vie constituant aujourd'hui une contrainte. La sphère du travail structure la vie quotidienne des ménages et procure un statut, illustrant ainsi la centralité du contrôle des ressources dans l'ordre social.



**La sphère de l'engagement citoyen** est constituée des activités « publiques ». Il s'agit aussi bien des activités politiques ou des responsabilités associatives. Elles sont symboliquement rémunérées par la reconnaissance sociale et le pouvoir décisionnel qu'elles impliquent, ce qui les différencie des activités de loisirs, mais restent non obligées<sup>19</sup>.

**La sphère domestique** renvoie à la cellule familiale. Elle peut être définie comme l'ensemble des activités nécessaires à la survie biologique d'une famille (par exemple préparer le repas) ou obligées par des normes sociales (par exemple faire le ménage). Il s'agit donc aussi bien des tâches liées au fonctionnement du ménage, qu'à son approvisionnement, à la « maintenance » de ses membres et à leur socialisation. Outre de nombreuses activités déployées dans le logement et qui n'occasionnent pas de mobilité quotidienne (le ménage, la cuisine, etc.) et se déroulent dans le logement, la sphère domestique comprend des activités consommatrices de déplacements, à savoir les achats du ménage, les courses d'affaires extra-professionnelles indispensables à son fonctionnement (paiements du mois, courses bancaires, etc.), l'accompagnement d'enfants et les déplacements liés à la santé des membres du ménage, etc.

**La sphère du temps libre** recouvre des activités très diverses. Elles se caractérisent par le fait qu'elles sont non obligées et orientées vers l'épanouissement de soi. On peut en distinguer plusieurs types: les loisirs récréatifs, culturels, sportifs et les visites à des amis.

Pour aborder la diversité des activités de la vie quotidienne, il a été demandé aux répondants de décrire la place occupée par différentes sphères d'activités dans leur vie de tous les jours<sup>20</sup>. Le tableau 5.8 présente les résultats de cette analyse, triés par site enquêté. Il met en évidence le peu de différences entre les quartiers : dans chacun d'entre eux la moyenne s'établit aux alentours de 2,5. Tout au plus notera-t-on un peu plus de diversité dans les quartiers suburbains, ce qui tient à leur composition sociale.

Tableau 5.8 Population enquêtée selon le nombre de sphère d'activités investies

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
1 sphère	5%	5%	3%	4%	6%	8%	4%	6%	4%	6%	4%
2 sphères	31%	25%	23%	27%	28%	24%	24%	23%	21%	28%	27%
3 sphères	50%	53%	58%	55%	55%	50%	57%	59%	59%	54%	54%
4 sphères	14%	17%	16%	14%	12%	18%	15%	12%	15%	12%	15%

<sup>19</sup> Le point limite serait le cas où l'engagement politique est une norme imposée par le milieu.

<sup>20</sup> Cette question, à la fois délicate et centrale pour l'analyse, a été préalablement testée à deux reprises dans le cadre du sondage UNIVOX sur le logement et la vie quotidienne (Compagnon et Joye, 1999 ; Kaufmann 1998), sondage portant sur un échantillon de 700 personnes représentatives de la population suisse. A titre de test, les quatre sphères ont été croisées avec les sept activités étudiées spécifiquement. Cette analyse révèle des associations fortes qui attestent de la bonne compréhension de la question par les répondants.

### 5.1.4 La contrainte spatio-temporelle dans les programmes d'activité

En reprenant la classification qui vient d'être présentée, il est possible de différencier les sphères d'activités de la vie quotidienne selon leur caractère obligé ou choisi, en référence aux normes et à la structuration sociale. Même si cette tendance s'estompe, les activités obligées (le travail ou les études par exemple) restent fortement structurantes et contraintes en termes de destination et d'horaire, tandis que les activités choisies se caractérisent souvent par une plus grande latitude en la matière. Pour cette raison, une approche des activités en termes d'obligation et de choix permet de différencier les personnes interrogées selon le degré de contrainte spatio-temporelle de leurs programmes d'activités de la vie quotidienne.

Le tableau 5.9 présente la combinaison des activités libres et obligées mesurées à partir des sphères d'activité (travail et domestique=obligation ; temps libre et engagement citoyen=libre). Il met en relief que le poids de l'obligation est d'une manière générale important. Il montre également que le poids des activités obligées et libres diffère peu selon les contextes étudiés, excepté à Evry, où le poids des activités obligées est nettement plus fort que dans les autres quartiers enquêtés, ce qui est lié à la présence de nombreuses familles où les femmes effectuent la « double journée ».

Tableau 5.9 Population enquêtée selon la prégnance des activités libres et obligées dans la vie quotidienne

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
libre – obligé –	32%	26%	21%	27%	28%	27%	25%	25%	21%	32%	29%
libre – obligé +	46%	46%	59%	50%	52%	49%	52%	54%	58%	44%	46%
libre + obligé –	8%	12%	4%	9%	8%	6%	8%	8%	6%	11%	10%
libre + obligé +	14%	16%	16%	14%	12%	18%	15%	13%	15%	13%	15%

### 5.1.5 La distance-temps domicile-travail

La distance-temps de déplacement entre le domicile et le lieu de travail constitue une dimension importante de la spatialité des modes de vie. A bien des titres elle est complémentaire à des dimensions déjà présentées, comme la contiguïté où la contrainte spatio-temporelle des programmes d'activités. Si les modalités de construction de l'indicateur retenu n'appellent pas de commentaires particuliers (il s'agit de temps perçus par les répondants, donc biaisés et renvoyant au vécu d'une durée), en revanche les résultats, triés par site enquêté, débouchent sur une observation importante : l'efficacité de la forme périurbaine. Dans ce contexte, le temps moyen de déplacement n'est pas plus élevé que dans les autres contextes, alors même que les distances à parcourir sont beaucoup plus importantes. Derrière ce constat se cache une expression de la dépendance automobile : dans le contexte périurbain, la vitesse de l'automobile est indispensable pour vaincre la distance, sans elle, le budget-temps de transport ne serait souvent pas gérable au quotidien.

Tableau 5.10 Temps de déplacements entre le domicile et le lieu de travail

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
- de 10 min.	28%	34%	36%	26%	31%	36%	31%	36%	42%	33%	30%
11-20 min.	31%	27%	22%	29%	46%	29%	38%	41%	42%	34%	40%
21-30 min.	19%	19%	14%	15%	16%	25%	17%	17%	12%	14%	17%
31-45 min.	16%	14%	14%	13%	6%	8%	9%	4%	2%	11%	8%
46-60 min.	4%	5%	8%	11%	1%	2%	2%	1%	1%	6%	2%
+ de 60 min.	2%	1%	6%	6%	0%	0%	3%	1%	1%	2%	3%

### 5.1.6 Le chaînage d'activités après le travail

L'évolution récente de la mobilité quotidienne est marquée par l'utilisation croissante des parcours comme des opportunités de réaliser des micro-activités<sup>21</sup>. La journée rythmée par des retours au domicile entre les activités et une forte utilisation des équipements du quartier de domicile s'estompe progressivement au profit des enchaînements d'activités dans des espaces géographiquement beaucoup plus étendus et éclatés. Ce rapport à l'espace et au temps est lié à l'allongement des distances entre le domicile et le lieu de travail, qui ne permet souvent plus de rentrer à son domicile à midi. Plus généralement il est associé aux profondes mutations qu'ont connus les modes de vie ces dernières décennies, en particulier au travail féminin et à l'éclatement spatial croissant des espaces de l'insertion sociale sous l'impulsion des potentiels de vitesses offerts par les infrastructures de transport<sup>22</sup>.

Ce nouveau rapport à l'espace-temps est fortement associé à l'utilisation exclusive de l'automobile. Cette observation est liée au fait que les parcours d'automobilistes multiplient les opportunités de combiner des activités : les supérettes de stations-services, les hypermarchés à des jonctions autoroutières, les nouvelles entrées de villes sont autant d'équipements à l'accessibilité exclusivement automobile qui contribuent à ancrer l'usage de l'automobile dans les modes de vie. Pour aborder cet aspect, nous avons retenu les enchaînements d'activités après le travail.

Nous n'observons pas de liens entre le nombre d'enchaînements et les quartiers de résidence (leur moyenne s'établit entre 2,7 et 3,0), sauf en Île-de-France où l'on note un effet de l'échelle urbaine, le nombre moyen d'enchaînements passant de 2,9 à 2,4 entre les habitants du quartier des Gobelins et ceux de Mennecy (tableau 5.12). En revanche, la moyenne du nombre d'enchaînements habituels est associée à la fois à la localisation du lieu de travail et au moyen de transport utilisé.

<sup>21</sup> Nous entendons par micro-activités les achats et les activités de temps libre réalisées entre des activités « principales », au moment de se déplacer. Ce peut être par exemple : aller boire un café, acheter un journal, etc.

<sup>22</sup> Les observations que nous présentons relèvent de l'ensemble de la mobilité quotidienne et pas uniquement des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Tableau 5.11 Types d'enchaînement d'activités après le travail

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
faire des achats	72%	70%	66%	64%	73%	71%	68%	77%	69%	68%	69%
aller au cinéma	32%	25%	19%	15%	22%	15%	10%	22%	14%	27%	19%
café-restaurant	54%	47%	32%	24%	36%	36%	32%	47%	38%	51%	31%
amis ou famille	59%	61%	56%	46%	61%	63%	61%	63%	64%	70%	58%
activité associative	14%	19%	15%	17%	15%	22%	15%	20%	14%	15%	20%
Accompagnement	30%	36%	50%	47%	29%	44%	54%	32%	44%	28%	50%

Tableau 5.12 Nombre de types d'enchaînement différents réalisés habituellement après le travail (par exemple effectuer des achats et boire un café, soit deux enchaînements)

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
aucun ou 1	26%	27%	26%	33%	28%	25%	22%	21%	24%	21%	24%
2 ou 3	37%	34%	43%	37%	40%	42%	48%	37%	46%	35%	41%
4 ou 5	31%	32%	25%	28%	28%	31%	25%	38%	28%	38%	29%
6 ou 7	6%	7%	6%	2%	4%	2%	5%	4%	2%	6%	6%
<b>moyenne</b>	<b>2.9</b>	<b>2.9</b>	<b>2.7</b>	<b>2.4</b>	<b>2.7</b>	<b>2.7</b>	<b>2.7</b>	<b>3.0</b>	<b>2.7</b>	<b>3.0</b>	<b>2.9</b>

Les liens entre le nombre d'enchaînements habituels, la localisation du lieu de travail et les moyens de transport utilisés ne sont pas repérables dans tous les sites étudiés. Quatre types de configuration peuvent être identifiées. La première renvoie à l'absence de relation. Elle est observable à Neudorf et à Charpenne, soit deux quartiers urbains centraux. La deuxième relève de la seule localisation du lieu de travail, nous l'observons à HautePierre et dans le quartier des Gobelins. La troisième renvoie uniquement au mode de transport et peut être constatée dans tous les sites périurbains étudiés. La quatrième enfin renvoie à l'interaction du mode de transport utilisé et de la localisation du lieu de travail, et nous l'observons à Ivry, Evry, à La Duchère et à Aix-centre.

Ces relations nous renseignent sur la structure des accessibilités. Dans tous les quartiers où les enchaînements d'activités post-travail sont fréquents parmi les utilisateurs des transports publics, **l'offre en la matière est très étoffée**, avec en particulier des services du soir. De plus, tous ces quartiers sont desservis par une offre de transports publics maillée, et non uniquement radiale, qui permet de se déplacer entre couronnes d'agglomération.

A l'inverse, elle montre que dans les trois quartiers périurbains étudiés, l'usage des transports publics ne permet guère l'enchaînement des activités, l'offre étant trop peu étoffée.

Tableau 5.13 Nombre moyen de types d'enchaînement différents réalisés habituellement après le travail, selon le mode et la localisation du quartier du lieu de travail

a) Lieu de travail en ville-centre

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
automobile	3.0	3.4	1.5	2.8	2.4	2.9	2.8	3.1	2.5	2.9	2.8
TC	3.0	2.7	2.3	1.6	2.4	2.4	1.5	3.0	2.5	2.7	3.3

b) Lieu de travail en couronne

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
automobile	2.6	2.7	3.1	2.5	2.7	2.7	2.6	3.1	3.0	3.3	3.1
TC	2.7	2.6	2.3	2.6	2.5	3.6	1.7	2.8	3.3	3.7	2.2

**Des services de transports publics offrant une accessibilité complète dans l'espace et le temps rendent possible le développement de programmes d'activités en boucles**, faits d'enchaînements, à la manière de ce que permet l'automobile à son utilisateur. Il est sans doute utile d'insister sur le fait qu'une telle situation n'est pas l'apanage de Paris intra-muros, mais qu'on la retrouve à Lyon et Strasbourg dans les quartiers desservis par des transports en commun en site propre et un réseau de bus de qualité.



## 5.2 Une typologie de la spatio-temporalité des modes de vie

Sur la base des six dimensions qui viennent d'être présentées, une typologie de la spatialité des modes de vie a été construite à l'aide d'un algorithme de classification automatique (« Quick Cluster »). Cette procédure permet de distinguer huit types qui se caractérisent chacun par la prégnance spécifique de certaines des dimensions qui y ont été intégrées. Nous avons qualifié chacun d'entre eux en fonction du rapport au quartier de domicile, soit par le terme « ancré » en référence à une forte appropriation de ce quartier, soit – en opposition – par le terme « nomade » :

- le type 1 se caractérise par une grande complexité des programmes d'activités et une forte appropriation du quartier de résidence. Ces répondants réalisent à des rythmes élevés des activités diversifiées (de différentes sphères), souvent par enchaînement et s'approprient beaucoup la proximité de leur domicile et/ou de leur lieu de travail. Le type 1 est également caractérisé par la faiblesse des activités obligées. Nous l'avons nommé **ancré diversifié** ;
- le type 2 est marqué par la pendularité de longue distance et une grande complexité des programmes d'activités avec une forte appropriation du quartier de domicile. Par rapport au premier type, il se différencie essentiellement par de plus grandes distances entre le domicile et le lieu de travail. Nous le qualifions d'**ancré pendulaire** ;
- le type 3 associe une forte appropriation de la proximité du domicile à des programmes d'activités fortement empreints de contraintes spatio-temporelles. La force de ces contraintes se traduit notamment par une faible diversité des activités et en particulier la quasi-absence de temps-libre. Nous le qualifions d'**ancré contraint** ;
- le type 4 se caractérise par la forte appropriation de son quartier de résidence est des programmes d'activités peu contraints, peu diversifiés et temporellement peu tendus. Les répondants de ce quatrième type s'insèrent essentiellement dans la proximité. Nous le nommons **ancré libre** ;
- le type 5 associe une grande diversité dans les sphères d'activités investies à une appropriation assez faible de la proximité de son domicile. C'est essentiellement cette diversité des sphères d'activités investies qui les caractérisent. Nous l'avons appelé **nomade diversifié** ;
- le type 6 est marqué par la pendularité de longue distance et la diversité des sphères investies, mais contrairement au type 2 " ancré contraint " sans qu'il en résulte une grande complexité des programmes d'activités. La fréquentation de la proximité chez ces répondants n'est pas particulièrement développée, tout comme le chaînage d'activités. Nous l'appelons **nomade pendulaire**.
- le type 7 se caractérise par des programmes d'activités fortement contraints, mais sans appropriation du quartier de domicile. Par contre, relevons chez ces répondants une fréquence élevée des enchaînements d'activités. Nous le nommons **nomade contraint** ;

- le type 8 relève avant tout d'une faible diversité des programmes d'activité. Il se caractérise par l'absence de toutes les dimensions qui ont été intégrées à l'analyse. Nous le qualifions de **peu diversifié** ;

Tableau 5.14 Modalités de construction de la typologie de la spatialité des modes de vie [+ dimension forte ; - dimension faible]

	Ancré diversifié	Ancré pendul.	Ancré contraint	Ancré libre	Nomade diversifié	Nomade pendul.	Nomade contraint	Peu diversifié
rythme	+	+	-	=	=	=	=	-
proximité	+	+	+	+	-	=	=	-
diversité	+	+	-	=	+	+	=	-
contrainte	-	=	+	-	=	=	+	-
pendularité	=	+	-	-	=	+	=	-
enchaînement	+	+	+	-	=	=	+	-
effectif du type	496	289	580	1192	656	237	356	1600

Les huit types qui viennent d'être brièvement décrits sont fortement associés au capital culturel, à des catégories socioprofessionnelles et des positions dans le parcours de vie, renvoyant à l'impact direct de la structure sociale sur les modes de vie.

Concernant le capital culturel, il ressort très nettement que les deux types de pendulaires se caractérisent par une forte sur-représentation des universitaires. A l'inverse, le type « peu diversifié » est celui qui se caractérise par la plus forte proportion de personnes sans formation professionnelle. Quant aux catégories socioprofessionnelles, les ancrés diversifiés, ancrés pendulaires et nomades pendulaires se caractérisent par de fortes sur-représentations des positions supérieurs et intermédiaires. Les deux types « peu diversifié » et « ancré libre » sont quant à eux caractéristiques des situations de non-actifs, soit de retraité, soit de personne au foyer, soit d'étudiant. Concernant la position dans le parcours de vie, relevons une nette opposition entre les 6 types d'actifs et les 2 types de non-actifs (peu diversifié ; ancré libre). Parmi les types d'actifs, relevons une importante diversité de situation familiale.

Tableau 5.15 Composition sociale de la typologie

	Ancré diversifié	Ancré pendul.	Ancré contraint	Ancré libre	Nomade diversifié	Nomade pendul.	Nomade contraint	Peu diversifié
% femmes	43%	41%	46%	57%	43%	39%	49%	64%
% 15-24 ans	9%	7%	8%	46%	5%	3%	7%	32%
% scol.obl.	6%	2%	10%	10%	9%	8%	6%	20%
% université	31%	44%	22%	29%	25%	40%	24%	15%
CSP la plus fréquente	intermédiaire	cadre sup.	ouvrier	employé	intermédiaire	cadre sup.	intermédiaire	employé
2 <sup>ème</sup> CSP la plus fréquente	cadre sup.	intermédiaire	intermédiaire	ouvrier	ouvrier	intermédiaire	ouvrier	ouvrier
1 <sup>ère</sup> position dans le parcours de vie	famille double actif	famille double actif	famille double actif	dépendant	famille double actif	famille double actif	famille double actif	dépendant
2 <sup>ème</sup> position dans le par-	seul actif	seul actif	seul actif	seul non actif	en couple double	seul actif	seul actif	seul non actif



cours de vie				actif	actif			actif
3 <sup>ème</sup> position dans le parcours de vie	en couple double actif	en couple double actif	en couple double actif	en couple non actif	seul actif	en couple double actif	en couple double actif	en couple non actif

L'examen de ces profils révèle deux aspects qui intéressent directement notre question de recherche :

Le premier est que manifestement **l'appropriation de la proximité de son domicile n'est pas un mode d'insertion par défaut**. Non seulement, une forte appropriation de la proximité est souvent associée à des programmes d'activités complexes et divers, mais de surcroît elle est présente parmi les répondants de catégories socioprofessionnelles élevées (des trois types caractérisés par des catégories socioprofessionnelles élevées, deux sont marqués par une forte appropriation de la proximité – les ancres diversifiés et ancres pendulaires).

Le second est qu'il semble exister un **degré de liberté individuel dans la spatialité des modes de vie**. Si l'activité professionnelle et le statut sont apparus comme étant associés aux différents types, la position dans le calendrier familial ressort en revanche comme faiblement liée aux différentes spatio-temporalités. Dans tous les cas, les profils sociologiques des différents types suggèrent que des marges de manœuvres existent en matière de spatialité des modes de vie car plusieurs d'entre eux ont des compositions sociales très proches.

### 5.2.1 Spatio-temporalités et type de contextes

L'examen de la distribution des huit spatio-temporalités identifiées dans les contextes de domicile mettent en évidence que celles-ci ne sont que très peu associées au tissu urbain de domicile. Seuls deux types varient en fonction du contexte : les ancres libres, qui sont davantage présents dans les contextes urbains centraux et les peu diversifiés, significativement moins nombreux dans la Ville Nouvelle d'Evry.

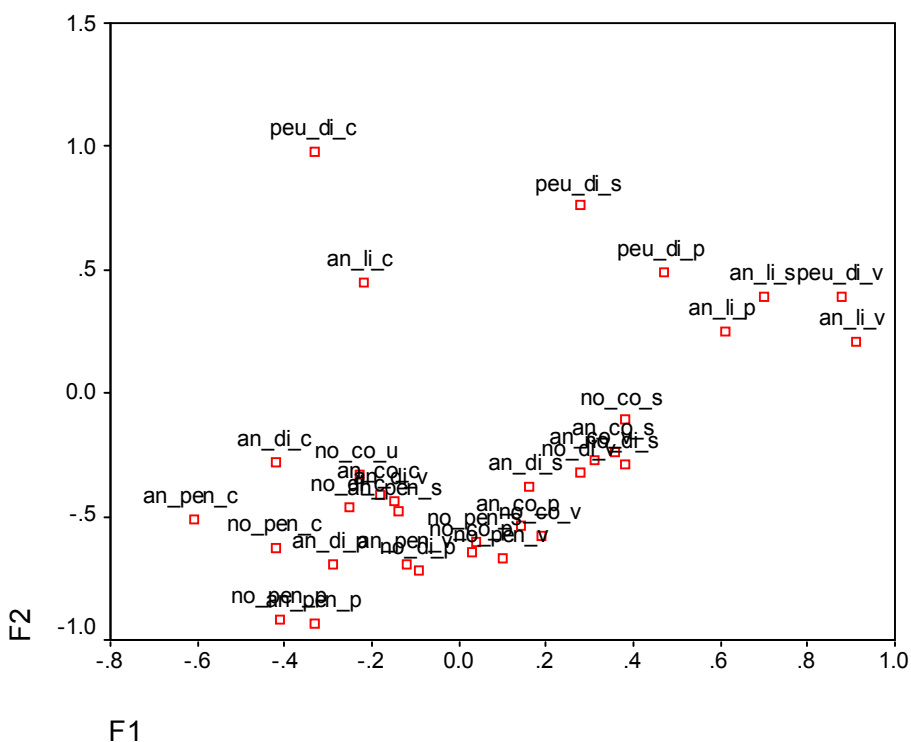
Tableau 5.16 Typologie de la spatio-temporalité des modes de vie par type de contexte

	urbain	suburbain	ville nouvelle	périurbain
ancré diversifié	9%	9%	10%	9%
ancré pendulaire	6%	4%	8%	5%
ancré contraint	11%	12%	13%	10%
ancré libre	28%	18%	16%	20%
nomade diversifié	12%	13%	13%	12%
nomade pendulaire	2%	3%	9%	5%
nomade contraint	5%	7%	9%	8%
peu diversifié	27%	34%	22%	31%

L'examen de la position des huit types dans l'espace social, définis par l'analyse des correspondances et triés en fonction du contexte de domicile, confirme ce résultat et le précise. Sur les huit types, six sont situés dans le centre du plan factoriel et ne mettent pas en évidence de différences entre les contextes. Pour les ancres libres et les peu diversifiés en revanche, relevons des mouvements importants dans l'espace social en

fonction du tissu urbain de domicile. Ce mouvement se fait sur le deuxième axe (F2), qui rappelle le renvoi au capital culturel des répondants. Les répondants des types peu diversifié et ancré libre ont des capitaux culturels beaucoup plus élevés dans les contextes centraux que dans les autres contextes, notamment les périurbains.

Figure 5.1 Positionnement de la typologie dans l'espace social en fonction du type de contexte

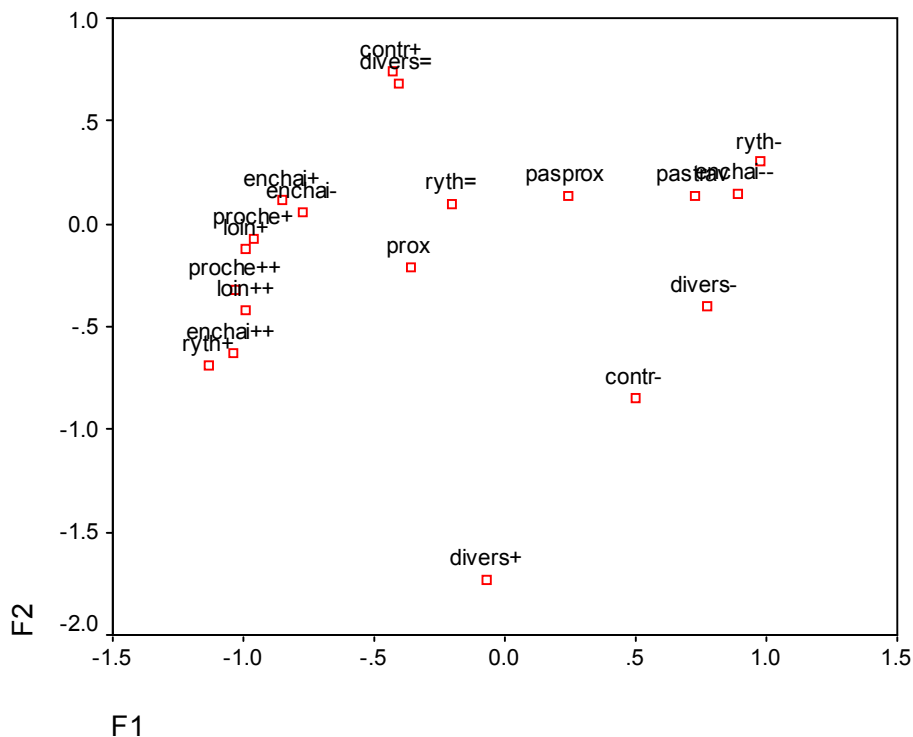


Légende : abréviations des types (cf tableau 5.16), peu\_di : peu diversifié, an\_li : ancré libre, etc.. ; \_c = centre, \_s = suburbain ; \_v = ville nouvelle ; \_p = périurbain

## 5.2.2 Spatio-temporalités et disposition d'une automobile

Certaines spatio-temporalités sont-elles associées à l'accès à l'automobile ? Pour mesurer l'impact de la disposition d'une automobile sur la prégnance des différentes spatio-temporalités dans les différents contextes étudiés, nous avons réalisé une analyse des correspondances entre les modes de vie, la diversité des activités pratiquées dans la vie quotidienne et l'attachement au quartier de domicile. Le plan factoriel obtenu **oppose clairement le rythme faible versus élevé de réalisation des activités** sur le premier axe, et le **degré de contrainte spatio-temporelle des programmes d'activités versus la diversité de ces activités** sur le second axe.

Figure 5.2 Analyse des correspondances entre les six dimensions intégrées à la typologie



Pour aborder l'impact de la disposition personnelle d'une automobile sur la position des répondants dans l'espace factoriel défini par la figure 5.2, nous les avons fait figurer en variable supplémentaire en contrôlant le sexe et la composition du ménage de façon à éliminer les effets de sous-main de ces variables, dont nous avons vu l'impact considérable sur la spatio-temporalité des modes de vie. Pour la présentation, nous avons fait figurer les hommes et les femmes sur des figures différentes de façon à en améliorer la lisibilité.

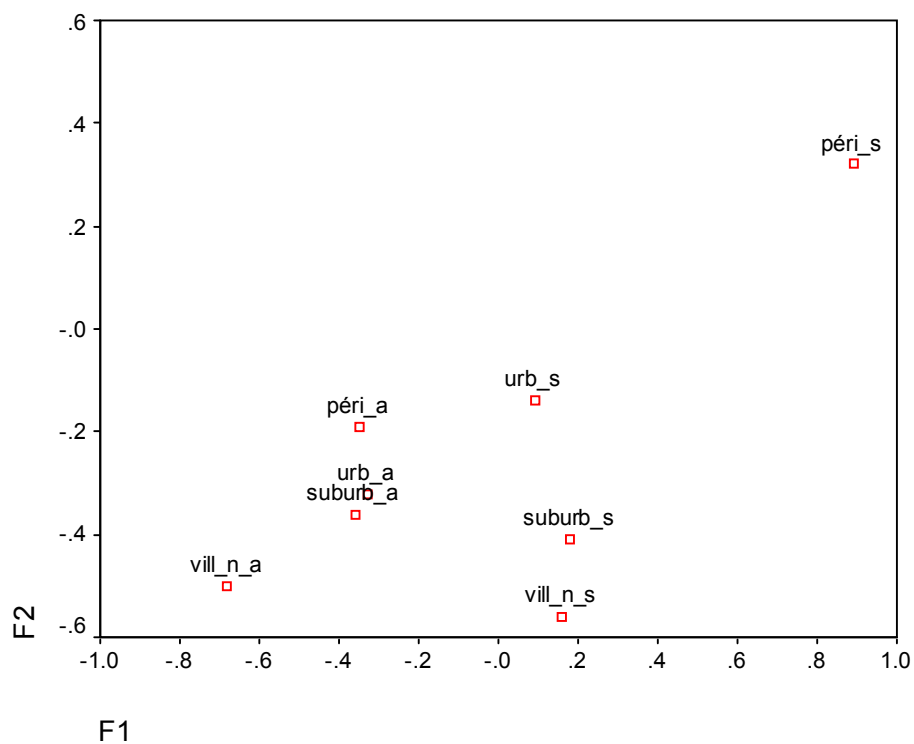
Les deux premières figures concernent les personnes vivant seules, les deux suivantes concernent les couples et les deux derniers les familles. Ces six figures mettent toutes en évidence la situation particulière des répondants, qu'ils soient hommes ou femmes, habitant dans un contexte périurbain sans automobile à leur disposition personnelle (péri\_s) :

- chez les hommes seuls et les femmes seules, cette situation s'associe à des rythmes de réalisation d'activités hors du domicile faibles et une faible diversité des programmes d'activités de la vie quotidienne ;
- chez les hommes et femmes en couple sans enfant, cette situation est associée à des rythmes de réalisation d'activités hors du domicile faibles, mais à une certaine diversité des activités de la vie quotidienne ;
- chez les hommes en famille, les répondants dans cette situation se caractérisent par des programmes d'activités aux rythmes élevés dans lesquels dominent les activités contraintes (notamment le travail) ;
- chez les femmes en famille, les répondantes dans cette situation se démarquent par des rythmes de réalisation d'activités hors du domicile faibles et une faible diversité dans les programmes d'activités.

Cette observation est encore renforcée par le fait que la distance entre les répondants disposant ou ne disposant pas d'une automobile dans chaque situation présentée est nettement plus grande dans les contextes périurbains et dans la ville nouvelle d'Evry que dans les autres contextes. Ainsi, l'impact de la disposition ou non d'une automobile sur la spatio-temporalité des modes de vie diffère suivant les contextes étudiés : si ce changement est conséquent dans les contextes périurbains, il est nettement moindre dans les tissus suburbain et urbain central.

Figure 5.3 Positionnement des types de contextes dans le plan factoriel de la spatialité des modes de vie (graphique 5.2) pour les personnes vivant seules [s = sans auto, a = avec auto]

a) homme seul



b) femme seule

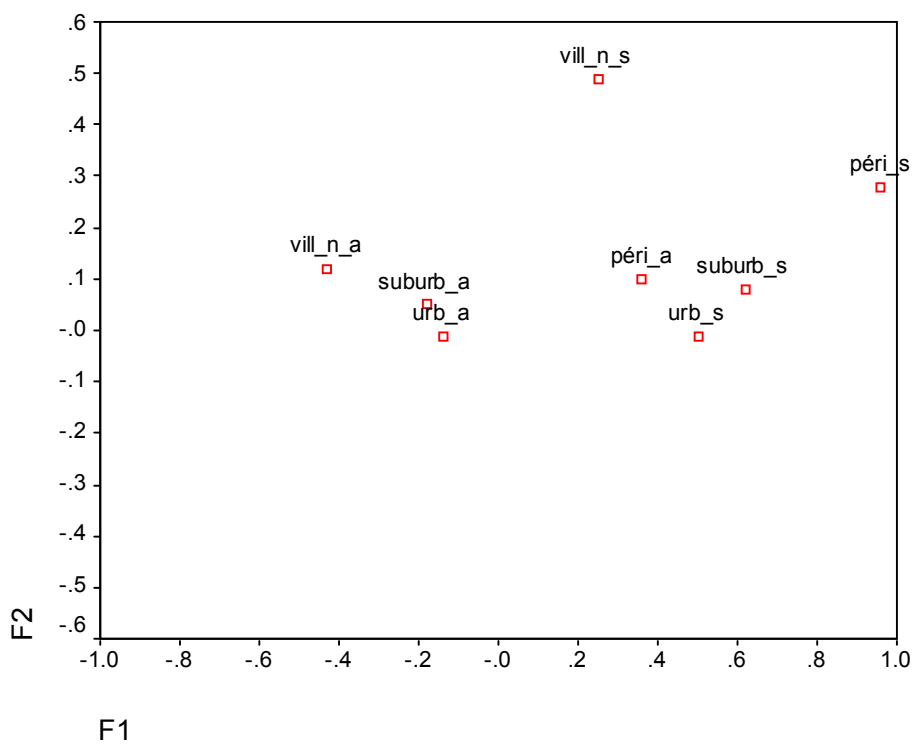
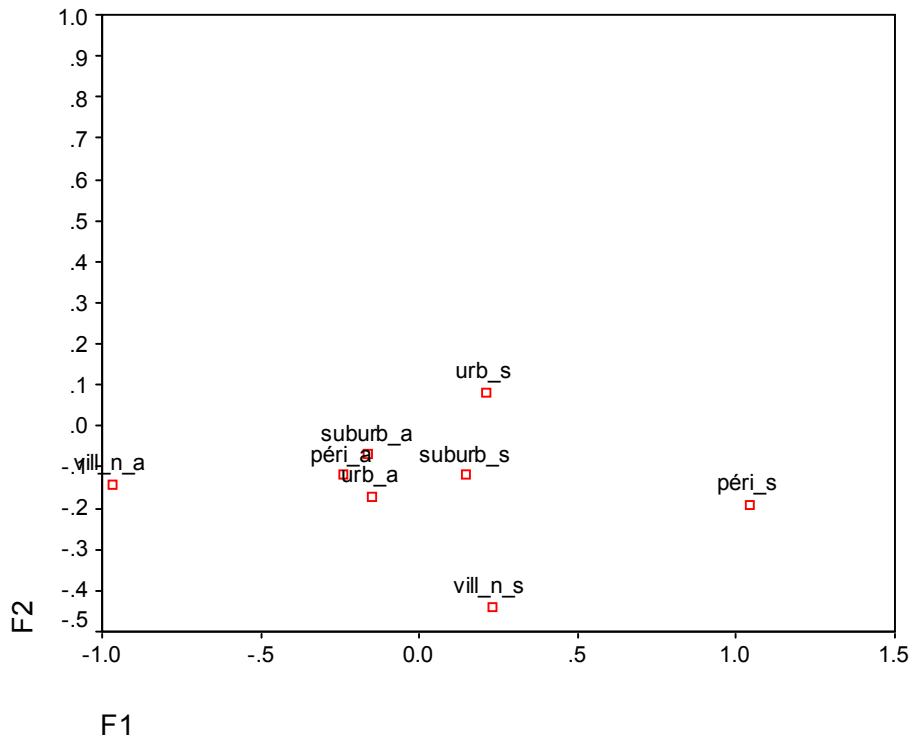


Figure 5.4 Positionnement des types de contextes dans le plan factoriel de la spatialité des modes de vie (graphique 5.2) pour les personnes vivant en couple [s = sans auto, a = avec auto]

a) homme couple



b) femme couple

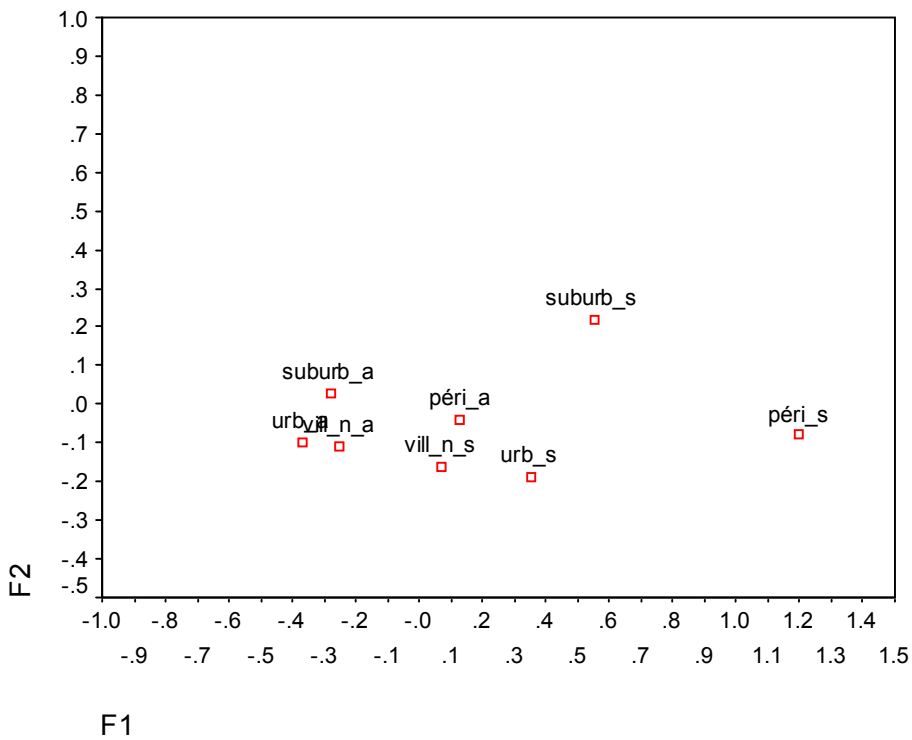
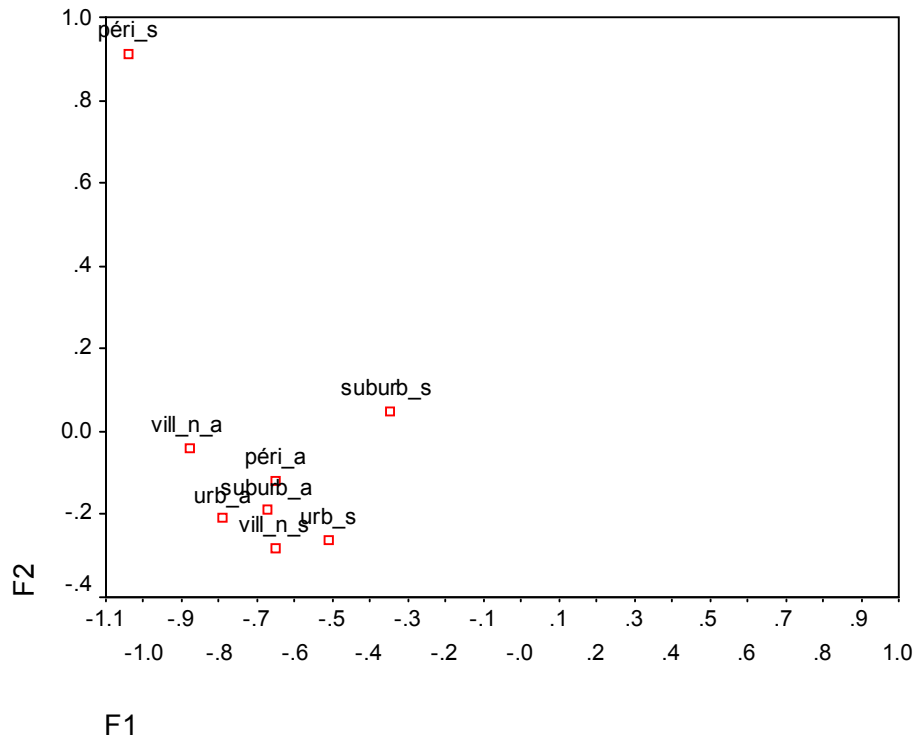
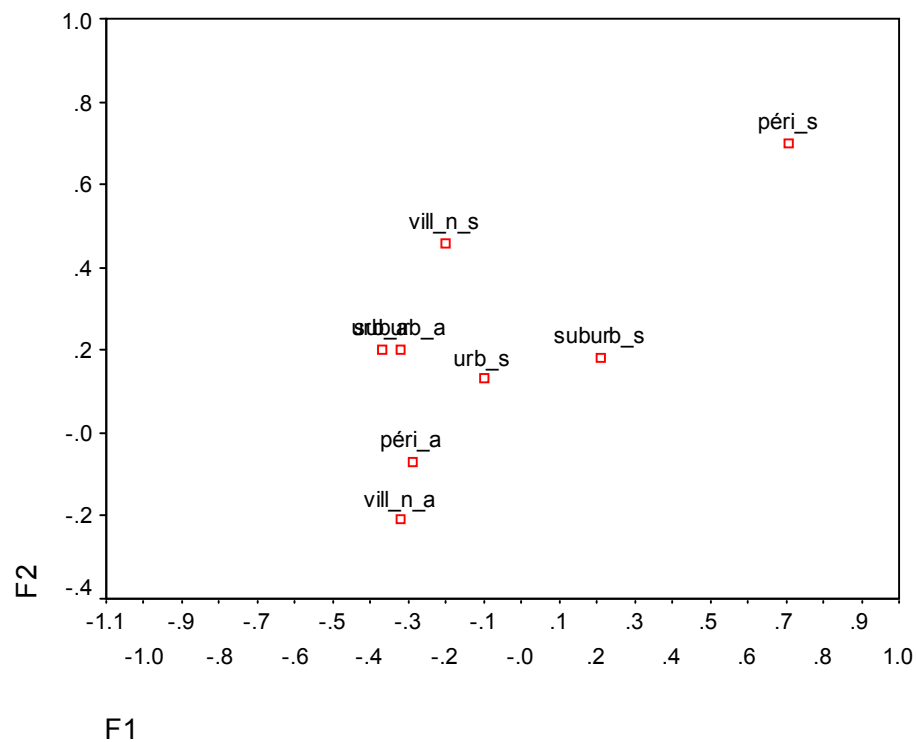


Figure 5.5 Positionnement des types de contextes dans le plan factoriel de la spatialité des modes de vie (graphique 5.2) pour les personnes vivant en famille [s = sans auto, a = avec auto]

a) homme famille



b) femme famille



L'examen de la typologie de la spatio-temporalité des modes de vie par contexte enquêté, éclatée en fonction de la disposition ou non d'une automobile, précise cette analyse :

- Il montre que les répondants ne disposant pas d'automobile en milieu périurbain sont 56% à développer des programmes d'activités peu diversifiés, contre respectivement 46%, 34% et 33% pour les contextes suburbain, de ville nouvelle et urbain central.
- Il permet d'observer que sans automobile, certaines spatio-temporalités ne peuvent être déployées dans le contexte périurbain, c'est le cas des ancrés pendulaires, nomades pendulaires et nomades contraints.

Tableau 5.17 Typologie selon la disposition ou non d'une voiture par type de contexte

<b>sans voiture</b>	Urbain	Suburbain	Ville nouvelle	Périurbain
ancré diversifié	6%	8%	6%	5%
ancré pendulaire	3%	3%	6%	1%
ancré contraint	9%	9%	8%	4%
ancré libre	33%	19%	24%	29%
nomade diversifié	9%	9%	10%	6%
nomade pendulaire	2%	2%	9%	1%
nomade contraint	3%	4%	6%	1%
peu diversifié	34%	46%	33%	56%

<b>avec voiture</b>	Urbain	Suburbain	Ville nouvelle	Périurbain
ancré diversifié	12%	11%	14%	11%
ancré pendulaire	9%	6%	10%	6%
ancré contraint	13%	16%	16%	11%
ancré libre	22%	15%	10%	17%
nomade diversifié	15%	18%	15%	15%
nomade pendulaire	3%	5%	12%	7%
nomade contraint	7%	9%	12%	10%
peu diversifié	18%	19%	12%	23%



### 5.3 La dépendance automobile en question

De cette analyse ressortent **trois aspects centraux** :

- Ils démontrent que **l'insertion sociale par contiguïté** (proximité géographique) **ne ressort pas comme un mode d'insertion dévalorisé** qui ne serait plus qu'un palliatif à l'absence d'accès aux moyens de transports motorisés, ou éventuellement une survivance dans les quartiers urbains anciens. A fortiori, la connexité totale (éclatement des lieux) des pratiques sociales est parfois le résultat d'une contrainte, plus que d'un choix, notamment en milieu périurbain. En outre, il ressort des résultats que la continuité se renouvelle, avec notamment une appropriation forte des services de proximité des quartiers de lieux de travail.
- Ils mettent également en évidence que les **différentes spatio-temporalités des modes de vie sont diversifiées et relativement peu associés à la morphologie du quartier de domicile**<sup>23</sup>, y compris dans les contextes périurbains. Certains habitants de quartiers urbains centraux ne s'approprient pas du tout la proximité de leur domicile et au contraire, des répondants habitant dans d'autres contextes sont fortement ancrés dans leur quartier de domicile. D'une manière générale, les différentes facettes de la position sociale jouent un rôle prépondérant dans l'appropriation de la proximité et plus généralement dans la spatio-temporalité des modes de vie.
- Ils démontrent enfin que **les contextes périurbains**, contrairement aux autres tissus étudiés, **entretiennent leurs habitants dans une situation de dépendance automobile**. Le recours à l'automobile en périurbain est ainsi indispensable pour déployer des programmes d'activités quelque peu complexes, contrairement aux contextes urbains centraux, suburbains et au secteur retenu dans la Ville Nouvelle d'Evry. De même, l'automobile s'avère nécessaire à la fréquentation des équipements de son quartier de domicile, car les distances à parcourir ne sont pas marchables et l'offre de transports publics ne permet généralement pas de s'approprier son quartier de domicile (car étant calibrée au niveau des horaires pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, et au niveau de l'itinéraire pour du rabattement sur d'autres modes, à l'opposé d'une desserte du quartier qui autoriserait des micro-mobilités).

Au final, l'accès à l'automobile n'apparaît pas uniquement comme un élargissement du champ du possible en matière d'insertion, mais également comme une contrainte, l'usage de moyens de transports motorisés étant dans certains contextes une obligation pour participer. Ce résultat pose en filigrane la question des inégalités d'accès à l'automobile et ses conséquences.

---

<sup>23</sup> La recherche de Jean-Marie Beauvais sur les familles non-motorisées à Joué-les-Tours va dans le même sens en montrant que le nombre d'activités auxquelles se livrent des familles au capital économique comparable, non-motorisées ou multimotorisées, et habitant un contexte suburbain, est identique (Beauvais 1999).



## 6 DESIRS DE LOCALISATION RESIDENTIELS : LA FORCE DES CONTRAINTES

L'habitat individuel favorise l'utilisation de l'automobile dans les morphologies périurbaines, allant même jusqu'à produire une dépendance automobile. Dans sa forme actuelle en France, il est donc contradictoire avec les objectifs des PDU.

Est-ce inéluctable ? Quelles sont les aspirations des répondants en matière de localisation résidentielle ? On connaît par ailleurs l'attraction des familles pour ce type de localisation résidentielle, pourtant, s'agit-il toujours d'un choix ? Constate-t-on un désir généralisé d'habiter en maison individuelle ou observe-t-on au contraire une pluralité d'aspirations en la matière ? Avec ces questions, nous aborderons le troisième volet de la problématique définie au chapitre 1.

Des réponses à ces questions vont dépendre les actions à entreprendre pour rendre convergentes les aspirations de localisation résidentielle des ménages et la volonté de maîtriser la croissance de l'automobilité. Si le désir d'habiter en villa est quasi-généralisé, l'enjeu central relève de l'urbanisme et consiste à imaginer de nouvelles formes d'habitat individuel moins dépendantes de l'automobile. Si le désir d'habiter en villa n'est pas généralisé, mais que ce choix est largement dicté par les conditions du marché, l'enjeu central consiste à repenser les conditions-cadres qui le régissent de manière à proposer des alternatives désirables économiquement accessibles à la maison individuelle.

Les résultats des analyses que nous avons menées montrent d'une part que **toute la population n'aspire pas à habiter dans une villa, et d'autre part que le marché du logement ne correspond pas totalement aux aspirations de la population**. C'est ainsi que parmi les propriétaires habitant dans un contexte périurbain, près de la moitié des personnes interrogées souhaiterait habiter dans un autre type de contexte. Celles-ci ont un profil assez marqué, il s'agit d'adolescents, d'hommes et de femmes vivant en couple, souvent avec des enfants.

Il ressort des analyses que les contraintes du marché du logement et la représentation fortement dichotomisée des localisations souhaitables sont de nature à limiter le champ du possible des localisations résidentielles. La production de la forme périurbaine découle de fait en partie de ce jeu de contraintes et ne peut pas être réduite au simple jeu des aspirations.

Ce chapitre est structuré autour de l'étude de **cinq aspects** : le premier est consacré à la hiérarchisation des critères de choix d'un logement, le deuxième aborde l'attachement au quartier de résidence, le troisième consiste en une analyse du désir de propriété et de mobilité résidentielle, le quatrième aborde la relation entre localisation résidentielle effective et souhaitée, enfin le dernier propose une courte synthèse et une discussion des résultats.



L'importance des différents critères, triés en fonction de la typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales, montre que la pondération des critères varie en fonction de ce facteur. C'est en particulier le cas de la desserte par les transports publics, qui arrive en deuxième position chez les modes alternatifs exclusifs, les écologistes civiques et les prédisposés alternatifs ; en troisième position chez les sensibles à l'offre, les automobilistes contraints et les sédentaires ; et en septième position chez les automobilistes exclusifs. D'une manière générale, la sécurité est rétrogradée à la troisième place dans tous les types où l'utilisation des transports publics est prépondérante. A l'inverse, les conditions de stationnement aux abords du logement sont davantage jugées prioritaires chez les automobilistes exclusifs. Ce résultat suggère que **les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales renvoient à des processus plus globaux dans lesquels se forment la prise de décision individuelle et ses effets d'agrégation**. Cette analyse montre en effet que l'automobiliste exclusif ne choisit pas son lieu de domicile en fonction de la desserte par les transports publics – ce qui semble relever de l'évidence –, mais cette évidence illustre sa contribution à produire une dynamique urbaine qui se construit autour de l'usage de l'automobile.

Tableau 6.2 *Ordre de priorité de différents critères de choix d'un logement trié selon la typologie des logiques d'action sous-tendant les pratiques modales*

	auto exclusifs	modes alter. ex.	auto contr.	sensibles offre	écolo. civ.	prédis. alter.	sédentaires
le prix du logement	2	1	2	2	1	1	2
la sécurité	1	3	1	1	3	3	1
la desserte transports publics	7	2	3	3	2	2	3
l'équipement en commerces	4	4	5	4	4	4	4
les conditions de stationnement	3	7	4	5	6	5	5
la proximité du lieu de travail	6	5	6	6	5	6	6
la réputation des établ. scolaires	5	6	7	7	7	7	7
la desserte autoroutière	8	9	8	8	8	8	8
la proximité de la famille	9	8	9	9	9	9	9

## 6.2 L'attachement au quartier de domicile

L'attachement à son quartier de domicile est très contrasté entre les différents sites étudiés. C'est ainsi qu'il apparaît comme étant fort dans les quartiers urbains centraux et les quartiers périurbains. En revanche, le tissu suburbain est mal aimé, sauf à Ivry, qui semble pour cet aspect associé à Paris. Relevons que l'attachement des habitants de la ville nouvelle d'Evry est particulièrement faible (tableau 6.3).

Relevons aussi que l'attachement au quartier de domicile est associé à sa pratique, ce qui corrobore les résultats d'autres travaux de recherche. A travers ce rapport affectif au quartier ressort implicitement la dichotomie entre la ville et la campagne : les quartiers auxquels les habitants sont les plus attachés sont ceux qui renvoient aux formes urbaines idéales-typiques de la ville historique et du village.

Tableau 6.3 Attachement au quartier de domicile

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
oui, beaucoup	58%	42%	19%	48%	36%	30%	38%	48%	22%	41%	51%
oui, un peu	29%	29%	28%	34%	32%	28%	37%	27%	34%	31%	27%
non, pas vraiment	9%	21%	30%	14%	19%	20%	16%	18%	24%	18%	14%
non, pas du tout	4%	8%	23%	4%	13%	22%	9%	7%	20%	10%	8%

### 6.3 Le désir de propriété et la propension à la mobilité résidentielle

Concernant le désir d'être propriétaire, notons que si une partie non négligeable de la population enquêtée est déjà propriétaire, ce qui se rapproche de la tendance observable en France – où la part de propriétaires ne cesse d'augmenter depuis les années 1950<sup>24</sup>, celle-ci est en particulier localisée dans les sites périurbains et dans les quartiers urbains centraux. Notons qu'à contrario, les quartiers suburbains sont des quartiers de locataires. La ville nouvelle d'Evry se caractérise quant à elle par une proportion élevée de propriétaires.

Parmi les locataires, le désir d'accéder à la propriété n'est pas généralisé : par exemple, 40% des locataires du quartier des Gobelins, 60% des locataires d'Ivry, ou même 20% des locataires de Mennecy ne souhaitent pas devenir propriétaires. Un tel résultat rappelle que la localisation n'est pas un statut uniquement négatif, mais qu'elle peut parfois être choisie (Cuturello, 1997).

Tableau 6.4 Désir d'être propriétaire de son logement

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
est propriétaire	43%	17%	44%	85%	41%	8%	68%	33%	15%	35%	63%
locataire, souhaite accéder	34%	33%	33%	12%	40%	41%	23%	38%	44%	46%	23%
locataire, souhaite le rester	23%	50%	23%	3%	19%	51%	9%	29%	41%	19%	14%

<sup>24</sup> les propriétaires représentaient 35,5% de la population française en 1954 et 54,3% en 1996 (Clanché et Fribourg 1998).

La congruence entre la localisation résidentielle actuelle des répondants et la localisation résidentielle qu'il souhaitent (en faisant abstraction des contraintes économiques) met en évidence des différences assez marquées entre les quartiers étudiés. C'est ainsi qu'on rencontre les taux de congruence les plus forts entre la localisations effective et souhaitée dans les quartiers des Gobelins, de Charpennes et de Neudorf ainsi que dans les sites périurbains, qui correspondent manifestement à des aspirations résidentielles. Les habitants des autres sites, soit les contextes suburbains et la Ville Nouvelle d'Evry, souhaiteraient en majorité vivre dans un autre contexte. Cette tendance révèle une dévalorisation de la « banlieue ».

Pour synthétiser ces observations et mettre en évidence la diversité des situations résidentielles, nous avons réalisé un indice de propension à la mobilité résidentielle en combinant deux dimensions : la situation résidentielle (propriétaire, locataire souhaitant accéder et locataire souhaitant le rester), et la correspondance entre la localisation résidentielle effective et souhaitée. Celui-ci comprend **six catégories** :

- les propriétaires habitant dans le contexte qu'ils souhaitent (propriétaires satisfaits) ;
- les propriétaires habitant un contexte auquel ils n'aspirent pas, mais qui est un second choix (propriétaires résignés) ;
- les répondant souhaitant accéder à la propriété dans leur contexte de domicile (accédants ancrés) ;
- les répondants souhaitant accéder à la propriété dans un autre contexte que celui qu'ils habitent actuellement (accédants ailleurs) ;
- les locataires souhaitant rester, dans leur contexte actuel de domicile (locataires satisfaits) ;
- les locataires souhaitant être locataire dans un autre contexte que celui qu'ils habitent (locataires mobiles).

Cet indice, ventilé par site étudié, met à jours des relations au logement et au quartier assez spécifiques. **Trois groupes de quartiers** peuvent ainsi être identifiés :

- **des quartiers où l'on souhaite rester**, dans de bonnes proportions comme propriétaire : Les Gobelins et Neudorf ;
- **des quartiers où l'on ne souhaite pas rester**, quel que soit le statut d'occupation actuel de son logement : tous les quartiers suburbains et Evry ;
- **des quartiers de propriétaires dont une part non négligeable souhaite habiter dans un autre contexte : les trois quartiers périurbains.**

En plus de ces trois configurations, deux quartiers se singularisent : le centre d'Aix-en-Provence, où une forte proportion d'habitants souhaite habiter un autre contexte, ce qui est certainement lié à la très forte proportion d'étudiants dans ce secteur ; le quartier de Charpennes, auquel les habitants sont peu attachés, ce qui est sans doute lié au fait qu'il s'agit d'un quartier en pleine mutation.

Tableau 6.5 Indice de propension à la mobilité résidentielle

	Ile-de-France				Lyon			Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Gob.	Ivry	Evry	Menn.	Charp.	Duch.	Mions	Neud.	Haut.	centre	Puy-L.
propriétaire satisfait	32%	7%	17%	38%	19%	3%	46%	20%	6%	15%	37%
propriétaire résigné	12%	12%	28%	47%	22%	5%	23%	14%	9%	20%	27%
accédant ancré	22%	13%	13%	3%	17%	17%	15%	20%	15%	17%	15%
accédant ailleurs	12%	22%	21%	9%	23%	25%	8%	20%	30%	30%	9%
locataire satisfait	13%	15%	8%	1%	7%	17%	7%	15%	15%	7%	8%
locataire mobiles	9%	31%	13%	1%	12%	33%	1%	11%	25%	11%	4%

Ces résultats font ressortir une vision dichotomique des localisations résidentielles souhaitables entre les villes centres et le périurbain. Il est intéressant de relever que cette image correspond à celle contenue dans le discours de nombreux professionnels du territoire et des transports. Ce résultat atteste sans doute de l'existence d'une représentation sociale de l'urbain assez largement partagée.

#### 6.4 Localisation résidentielle effective et souhaitée

Nombreux sont ceux qui souhaitent habiter un autre contexte que celui qu'ils habitent effectivement. Ce résultat reste pour l'instant spatialement désincarné dans la mesure où il ne fait référence à aucune morphologie urbaine. Pour préciser cet aspect, tout en tenant compte de la dichotomie des désirs de localisations, et mettre en évidence l'attrait des sites périurbains, nous avons dichotomisé les aspirations de localisation résidentielle et les localisations effectives entre « milieu urbain » (contextes urbain, suburbain, périurbain) et « milieu périurbain » (contextes périurbains et village). Une telle construction permet de disposer d'un indicateur de congruence en quatre situations :

- les répondants habitant en milieu urbain qui souhaitent y résider ;
- les répondants habitant en milieu urbain souhaitant vivre en milieu périurbain ;
- les répondants habitant en milieu périurbain souhaitant vivre en milieu urbain ;
- les répondants habitant en milieu périurbain qui souhaitent y résider.

La distribution de cet indice en fonction du statut d'occupation du logement montre que **parmi les propriétaires habitant dans un contexte périurbain, 44% souhaite habiter en milieu urbain** (tableau 6.6). De la même manière que 45% des personnes désirant devenir propriétaires de leur logement et habitant en contexte périurbain souhaiteraient vivre dans un contexte urbain. A l'inverse, parmi les personnes résidant en milieu



urbain ou suburbain, la convergence entre la localisation effective et souhaitée est nettement plus forte, en particulier chez les propriétaires.

Tableau 6.6 *Indice de congruence entre localisation effective et souhaitée par statut d'occupation du logement*

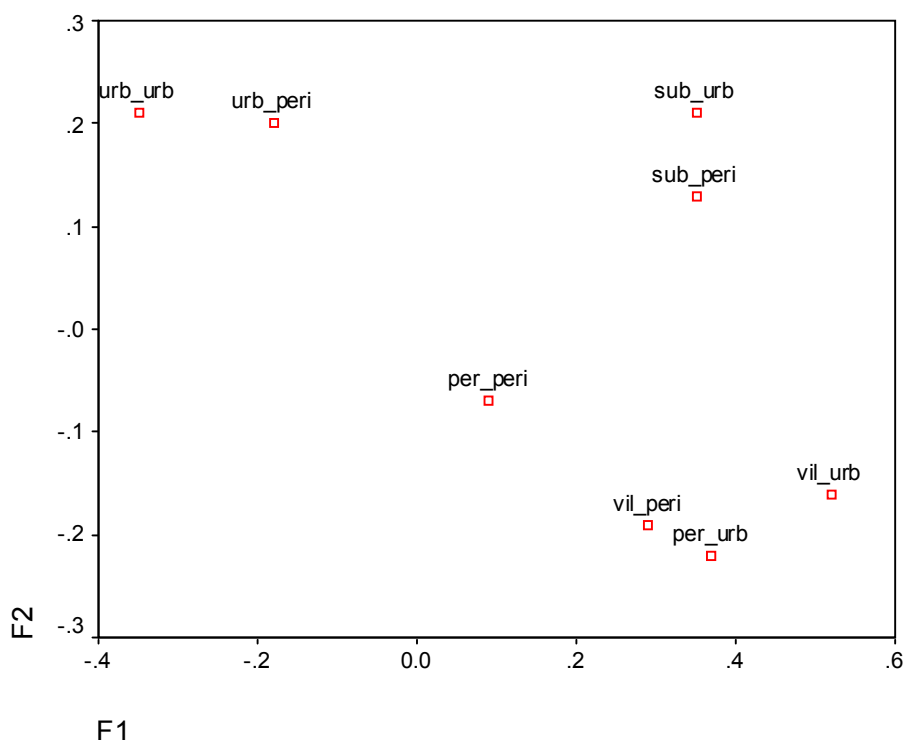
	habite en milieu urbain-suburbain		habite en milieu périurbain	
	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain
propriétaire	72%	28%	44%	56%
accédant	63%	37%	45%	55%
locataire	63%	37%	31%	69%

La composition sociale des quatre items permet de donner corps à l'analyse. D'une manière générale, les répondants souhaitant habiter en milieu périurbain ont un capital culturel moins élevé que ceux aspirant au contexte urbain. Les personnes habitant en milieu périurbain et souhaitant vivre en milieu plus urbain ont un profil assez marqué, il s'agit d'adolescents vivant avec leurs parents, d'hommes et de femmes vivant en couple, souvent avec des enfants. Ces répondants n'ont pas une position décisionnelle forte dans le ménage si bien qu'il est probable qu'ils n'aient pas été acteurs de la décision de vivre en contexte périurbain.

Tableau 6.7 *Composition sociale de l'indice*

	habite en milieu urbain-suburbain		habite en milieu périurbain	
	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain
% femmew	54%	53%	51%	51%
% 15-24 ans	25%	19%	33%	14%
% universitaires	32%	19%	28%	19%
% scolarité obligatoire	10%	13%	7%	12%
CSP la plus fréquente	employé	employé	intermédiaire.	intermédiaire
2 <sup>ème</sup> CSP la plus fréquente	intermédiaire	ouvrier	cadre sup.	employé
1 <sup>ère</sup> position dans le parcours de vie	seul non actif	famille double actif	dépendant	famille double actif
2 <sup>ème</sup> position dans le parcours de vie	famille double actif	seul actif	famille double actif	dépendant
3 <sup>ème</sup> position dans le parcours de vie	dépendant	seul non actif	couple double actif	couple de non actif

Figure 6.1 Positionnement de l'indice de congruence entre localisation effective et souhaitée dans l'espace social (à comparer avec la figure 3.1)



Légende : urb\_urb : localisation effective en secteur urbain, souhait en secteur urbain, urb\_peri : localisation effective en secteur urbain, souhait en périurbain, etc..

L'examen des relations entre l'indicateur de congruence localisation effective/souhaitée et le nombre de pièces par personne dans le logement montre que les répondants habitants en milieu urbain / suburbain / ville nouvelle ont des logements plus petits que les répondants résidant en contexte périurbain. Cette tendance est particulièrement accentuée pour les personnes habitant en périurbain et souhaitant vivre en milieu urbain, qui ont manifestement effectué un arbitrage entre espace et localisation.

Cette observation – qui correspond à celle de Brigitte Jousselin (1998), constatant que les propriétaires ont des logements de taille beaucoup plus grande que les locataires – démontre que la maison individuelle en secteur périurbain est certes une aspiration, mais que cette aspiration prend son sens dans un système de contraintes économiques. Le marché n'est pas neutre, mais comme le définit Jean-Pierre Lévy (1997), l'espace résidentiel se caractérise par la liaison entre les caractéristiques du ménage. Or la taille des logements et les prix au m<sup>2</sup> dans les différents secteurs étudiés (voir tableaux 3.1 et 3.3) illustrent la force des contraintes pesant sur les aspirations, tout particulièrement en Ile-de-France : il n'existe pratiquement pas de grands logements dans les quartiers urbains centraux étudiés et le prix au m<sup>2</sup> est très élevé dans ce contexte à Paris.

**Tableau 6.8** Nombre de pièces par logement trié par l'indice de congruence entre localisation effective et souhaitée et le nombre de personne dans le ménage

	habite en milieu urbain-suburbain		habite en milieu périurbain	
	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain
une personne	2.3	2.2	4.3	3.4
deux personnes	3.2	3.0	4.7	4.3
trois personnes	3.9	3.8	5.2	4.8
quatre personnes ou plus	3.9	3.8	5.0	4.6

Les liens entre l'indicateur de congruence localisation effective/souhaitée et la typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales montre que ces deux variables sont associées :

- Les personnes résidant en milieu urbain souhaitant habiter en périurbain sont davantage « automobiliste exclusif » et moins fréquemment « modes alternatifs exclusifs » que les résidents urbains souhaitant le rester.
- Les personnes habitant en milieu périurbain et souhaitant habiter en milieu urbain sont moins souvent « automobiliste exclusif » que les répondants périurbains souhaitant le rester. De la même manière, les « prédisposé modes alternatifs » qui préfèrent utiliser les transports publics à l'automobile pour le type de mobilité que ce moyen de transport procure et l'accès à l'urbain qu'il donne, sont plus nombreux parmi les périurbains souhaitant vivre en milieu urbain.

Notons aussi que les périurbains aspirant à vivre en ville ont souvent un accès limité à l'automobile, ce qui constitue une contrainte forte sur leur vie quotidienne compte tenu de la dépendance automobile qui est caractéristique de ce contexte.

**Tableau 6.9** Typologie de la combinaison des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales triée par l'indice de congruence entre localisation effective et souhaitée

	habite en milieu urbain-suburbain		habite en milieu périurbain	
	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain
automobilistes exclusifs	7%	12%	17%	27%
modes alternatifs exclusifs	25%	18%	7%	5%
automobilistes contraints	26%	26%	33%	30%
prédisposés alternatifs	14%	18%	18%	10%
sensibles à l'offre	18%	16%	12%	15%
écologistes civiques	6%	7%	3%	3%
sédentaires	4%	3%	10%	10%

De la même manière, les liens entre l'indicateur de congruence localisation effective / souhaitée et la typologie de la spatialité des modes de vie montre **des similitudes de modes de vie entre les répondants habitant en milieu urbain qui aspirent à y rester et les répondants périurbains souhaitant résider en milieu urbain.**

Symétriquement, la même tendance est repérable entre les périurbains souhaitant le rester et les urbains aspirant à vivre en milieu périurbain. Concrètement, ces similitudes renvoient à un plus grand ancrage dans la proximité pour le premier couple (plus « d'ancré libre » et moins de « nomade contraint ») et une tendance à l'insertion par connexité plus marquée chez les périurbains souhaitant le rester et les urbains qui souhaitent vivre en milieu périurbain.

Si ces tendances sont évidemment liées à la position sociale et au parcours de vie des répondants, elles n'en démontrent pas moins que les aspirations de localisations résidentielles sont reliées aux habitudes modales et à la spatialité des modes de vie. Même en contexte périurbain, les répondants « urbaphiles » gardent des pratiques et des représentations proches de celles des habitants urbains, et à l'inverse, même en milieu urbain, les répondants « urbaphobes » ont des pratiques et des représentations proches de celles des périurbains.

Tableau 6.10 *Typologie de la spatialité des modes de vie triée par l'indice de congruence entre localisation effective et souhaitée*

	habite en milieu urbain-suburbain		habite en milieu périurbain	
	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain	souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain
ancré diversifié	9%	10%	9%	9%
ancré pendulaire	6%	4%	5%	4%
ancré libre	26%	17%	24%	17%
ancré contraint	10%	14%	7%	11%
nomade diversifié	11%	14%	11%	14%
nomade pendulaire	4%	4%	6%	5%
nomade contraint	5%	8%	7%	9%
peu diversifié	29%	29%	31%	31%

## 6.5 Le marché et la représentation de la ville comme contraintes

Il ressort finalement de l'ensemble de l'analyse que **le marché du logement s'impose assez largement aux ménages comme une contrainte plus que comme un espace d'opportunité**. Les prix et la taille des logements offerts bornent le champ du possible en la matière et réduisent considérablement les choix quant au contexte de domicile.

**Ces contraintes pesant sur les localisations résidentielles sont renforcées par les représentations de la ville dont sont porteurs les répondants.** On retrouve en effet dans leurs aspirations la dichotomie entre ville-historique et forme périurbaine relevée au chapitre 1. C'est ainsi que les contextes suburbains disparaissent presque totalement des aspirations de localisations résidentielles, alors même qu'ils offrent souvent des grands logements à des prix abordables et des conditions d'équipement et de dessertes qui permettent d'éviter la dépendance automobile. Stigmatisés, ils ne sont pour la plupart des répondants qu'une localisation résidentielle repoussoir, acceptée faute de mieux. Cette situation contribue sans doute à renforcer la dichotomisation du marché du logement entre des petits appartements à louer ou à vendre dans des centres et des maisons individuelles à l'extérieur : dans la mesure où les contextes suburbains ne correspondent pas à une localisation désirée, y investir implique de prendre des risques.

Le jeu des contraintes du marché et des représentations de l'urbain se traduit par une relativement faible congruence entre les localisations résidentielles effectives et souhaitées. Si nos résultats mettent en évidence une aspiration au périurbain dans les familles d'ouvriers et d'employés, ils montrent également le mouvement inverse : des personnes désirant être en centre-ville et vivant en périurbain. Concernant cette dernière catégorie, d'autres facteurs viennent s'ajouter aux contraintes pour en expliquer l'existence :

- Les répondants habitant en périurbain et souhaitant vivre dans un milieu plus urbain sont souvent des adolescents, **ils subissent de facto le choix de localisation résidentiel de leur parents**, choix qui les met dans une situation de semi-captivité en matière d'accès aux modes de transport et contribue à leur faire désirer une autre localisation.
- **L'expérience de vie dans un contexte périurbain qui entraîne le souhait de revenir en ville.** Cette troisième explication renvoie à d'autres travaux, comme par exemple la recherche d'Amphoux et al. (1988), qui a montré que l'envie de vivre en maison individuelle ne tenait souvent pas compte des contraintes de modes de vie que la localisation de celle-ci impliquait souvent.



## 7 INTERACTIONS : UN MODELE DOMINANT

Les trois domaines que nous avons abordés jusqu'ici, soit les logiques d'actions sous-tendant les pratiques modales, la spatialité des modes de vie et les aspirations de localisation résidentielles ont permis d'observer une multiplicité de pratiques et de représentations. Nous n'avons cependant pas encore abordé les interactions entre ces trois domaines : **comment les types de comportements mis en relief dans les différents domaines d'analyse se combinent-ils ? Fondent-ils ensemble des modèles d'intelligibilité de la vie urbaine ?**

La combinaison des indicateurs de base sur lesquels débouchent les investigations dans une analyse des correspondances permet la mise en relation des principaux résultats les uns par rapport aux autres. Une telle analyse, construite à partir de (1) la typologie des logiques sous-tendant les pratiques modales, (2) la typologie de spatio-temporalité des modes de vie et de (3) l'indice de congruence entre la localisation résidentielle effective et la localisation souhaitée, structure un plan factoriel autour de deux axes principaux :

- Le premier axe (F1) se construit autour des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales et de la spatialité des modes de vie. Il part des pratiques les plus tournées vers l'usage de la marche et du vélo pour déboucher sur l'utilisation exclusive de l'automobile. C'est ainsi que de gauche à droite se succèdent les types modes alternatifs exclusifs (alex), écologistes civiques (écolo), prédisposés alternatifs (préd), sensibles à l'offre (sensi), automobilistes contraints (aucon), et automobilistes exclusifs (auex).
- Le second axe (F2) se construit autour des aspirations de localisation résidentielle. Il oppose en haut du plan les répondants habitants en contexte périurbain et souhaitant vivre dans un milieu plus urbain (peri\_urb) à ceux qui habitent en milieu urbain/suburbain et souhaitent vivre en milieu périurbain (urb\_peri) en bas du plan.

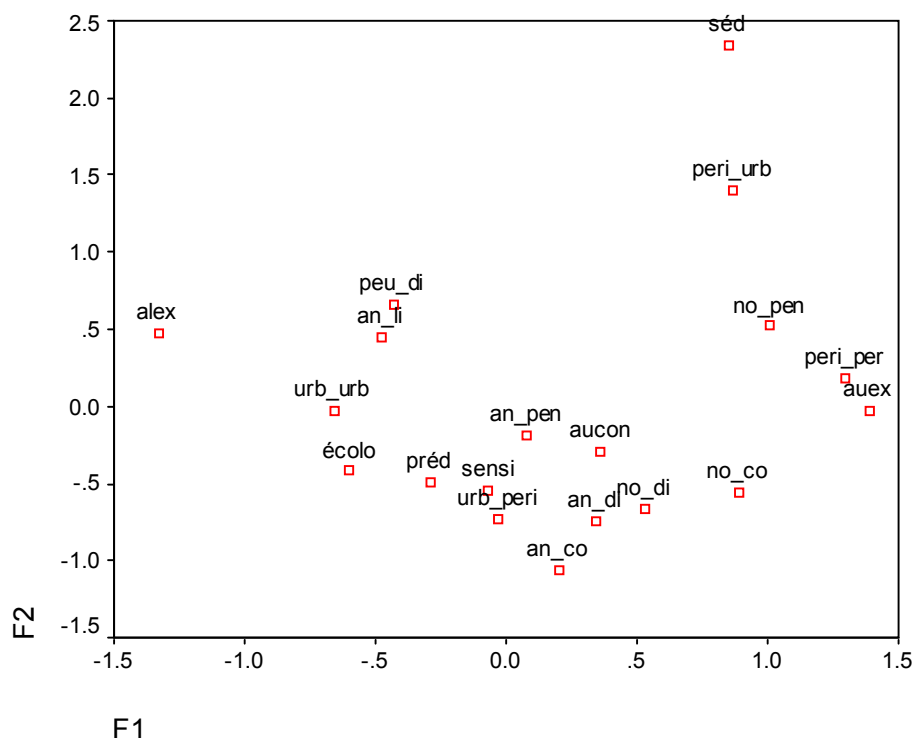
La typologie de la spatialité des modes de vie suit un mouvement transversal dans le plan. Elle associe d'une part les types comprenant une forte appropriation de la proximité aux pratiques modales les plus tournées vers les transports publics et les types marqués par la connexité à la prédisposition à l'usage de l'automobile, et d'autre part les programmes d'activités peu diversifiés (peu\_di) au désir d'habiter en milieu urbain.

La proximité des différentes variables dans le plan factoriel ainsi défini permet de faire ressortir quatre modèles d'intelligibilité potentiellement porteurs de dynamiques urbaines :

1. **Le premier associe l'automobilité exclusive, l'insertion sociale connexe propre aux nomades pendulaires et l'habitat périurbain désiré.** Ce modèle correspond point par point aux figures de la ville émergente mises en relief par Yves Chalas (1997). Il ressort comme étant dominant, non en termes statistiques, mais parce qu'il est le modèle dont sont porteurs les personnes économiquement les mieux dotées et qu'il est en totale congruence avec la dynamique urbaine actuellement à l'œuvre dans les villes françaises.

2. **Le deuxième modèle associe l'ancrage dans son quartier de résidence, le souci de préserver l'environnement dans ses pratiques modales à l'habitat urbain pleinement désiré.** Sorte « d'écologie urbaine » au sens le plus littéral du terme, il est porté par des répondants fortement dotés en termes de capital culturel, qui vivent généralement seuls ou en couple.
3. **Le troisième modèle se construit autour de l'ancrage dans son quartier de domicile, une inclination à l'usage des transports publics liée au plaisir de fréquenter les espaces urbains et du rêve non assouvi d'habiter en maison individuelle.** Ces modèle est porté par les catégories sociales intermédiaires vivant généralement en famille.
4. **Le dernier modèle associe le souhait chez des périurbains d'habiter dans un contexte plus urbain à la sédentarité contrainte** et se retrouve fortement représenté chez les adolescents et les non-actifs.

Figure 7.1 Analyse des correspondances des principaux indicateurs



Légende : Combinaison des souhaits de localisation (peri\_urb : habitant périurbain, souhaite habiter urbain), de la typologie des pratiques modales (alex : modes alternatives exclusifs, écolo : écologiste civique, etc.), et de la typologie de la spatio-temporalité des modes de vie (no\_pend : nomade pendulaire, no\_co : nomade contraint, etc. Voir les figures 4.10, 5.1 et 6.1.



Les trois derniers modèles ressortent tous trois comme aliénés :

- Le profil socialement très marqué du deuxième modèle suggère qu'il n'est guère possible de le déployer en ayant une famille, ce qui est sans doute lié aux contraintes du marché du logement en milieu urbain.
- Le troisième modèle est partiellement irréalisable à cause de l'inexistence de contextes propices à son expression. Comment habiter en maison individuelle sans être dépendant de l'automobile (comme le souhaitent les prédisposés alternatifs) et en fréquentant les espaces urbains centraux ? De fait, les répondants porteurs de ce modèle sont contraints d'effectuer des arbitrages entre leurs différentes aspirations.
- Le quatrième modèle, qui se définit uniquement par réaction à une situation imposée mal vécue est d'une certaine manière une émanation du jeu de contraintes associé à l'habitat périurbain.



## 8 CONCLUSIONS

### 8.1 Trois points en exergue

Au terme de nos investigations, quel bilan peut-on en tirer, en relation avec notre questionnement relatif aux dynamiques urbaines ? Plutôt que de reprendre l'ensemble des résultats, nous proposons d'insister sur trois aspects qui résument à notre sens l'essentiels de la démarche par rapport aux dynamiques urbaines, et ainsi revenir sur les deux questions posées dans l'introduction de ce travail : peut-on en France passer d'une dynamique urbaine basée sur l'automobile à une dynamique urbaine multimodale ? et le cas échéant, quels sont les leviers dont disposent les pouvoirs publics pour favoriser une telle dynamique ?

#### 8.1.1 Des aspirations multiples

La première conclusion est que **la dynamique urbaine que connaissent actuellement les agglomérations françaises et par laquelle la ville émergente se fait autour de l'automobile, n'est pas le fruit d'un modèle d'aspiration généralisé**. S'il existe effectivement un modèle d'aspiration dominant associant l'automobile, l'insertion sociale par connexité et l'habitat individuel, d'autres modèles ont pu être mis en relief. Ainsi, toute la population n'aspire pas à se déplacer en automobile, toute la population ne déserte pas la proximité spatiale dont on observe qu'elle se renouvelle, toute la population ne souhaite pas vivre en maison individuelle :

**a. Les logiques d'action sous-jacentes aux pratiques modales sont fortement diversifiées et toute la population ne souhaite pas l'automobilité.** Si on note une prédisposition à l'utilisation de l'automobile au niveau des aspirations chez la majorité des répondants, on relèvera l'existence d'autres inclinations, qui sont certes loin d'être dominantes, mais qui conduisent certains à préférer l'usage des transports publics, du vélo ou de la marche. Ces modèles sont soit basés du respect de l'environnement (les « écologistes civiques »), soit sur l'urbanité (« les prédisposés aux modes alternatifs »).

**b. La spatialité des modes de vie est diversifiée, elle ne se résume donc pas à une généralisation de la connexité.** Les modes d'appropriations des quartiers sont diversifiés et relativement peu associés à la morphologie du quartier de domicile. Ainsi, la morphologie ne détermine que peu l'appropriation que la population fait de son quartier de domicile. De plus, la contiguïté ne ressort pas comme un mode d'insertion dévalorisé qui ne serait plus qu'un palliatif à l'absence d'accès aux moyens de transports motorisés, ou éventuellement une survivance dans les quartiers urbains anciens : certains répondants choisissent de s'approprier la proximité de leur domicile, alors même qu'ils développent des programmes d'activités complexes et diversifiés. Notons aussi que la proximité se renouvelle, notamment par la fréquentation de la proximité de son lieu de travail.

**c. Les aspirations en matière de localisation résidentielle ne vont pas uniquement vers le périurbain.** S'il existe un désir de la part de répondants habitant en milieu urbain de vivre en milieu périurbain, l'inverse est également vrai. En particulier, près de la moitié des répondants dans un ménage de propriétaires périurbains souhaiteraient habiter dans un contexte plus urbain. C'est en particulier le cas d'adolescents qui éprouvent des difficultés d'accès dans leur vie quotidienne.

### 8.1.2 Une dynamique urbaine qui s'impose

La deuxième conclusion sur laquelle débouche ce travail, sans doute la plus importante, est que **si toute la population n'aspire pas à l'usage de l'automobile et à l'habitat périurbain, un jeu de contraintes lié à la dynamique urbaine pousse les personnes porteuses d'autres désirs vers le modèle dominant.** En d'autres mots, les modèles alternatifs sont aliénés par des contraintes d'offre. La dynamique urbaine favorisant l'automobile est donc certes l'expression agrégée de désirs individuels, mais elle s'impose aussi comme dynamique unique à des répondants porteurs d'autres valeurs.

Trois aspects sont particulièrement significatifs de cette situation :

- Concernant tout d'abord les prédispositions à l'usage des différents moyens de transport, **les répondants « écologistes civiques »** favorisant l'usage d'autres moyens de transport que l'automobile pour être en accord avec leurs convictions **et les « alternatifs exclusifs »**, préférant utiliser les transports publics à l'automobile pour le plaisir de fréquenter des espaces publics et de côtoyer autrui, **sont souvent contraints à utiliser l'automobile, notamment pour aller travailler à cause de l'organisation spatiale des agglomérations.**
- Concernant la fréquentation de son quartier de domicile, nous avons constaté que dans certains contextes, périurbains notamment, le recours à l'automobile est systématique pour s'approprier la proximité de son domicile. De fait, ces contextes mettent la population dans une situation de dépendance automobile au sens défini par Gabriel Dupuy (1999). **Le recours à l'automobile est ainsi indispensable en milieu périurbain pour déployer des programmes d'activités un tant soit peu complexes, et fréquenter les équipements de son quartier de domicile, les distances à parcourir n'étant pas marchables** (avec notamment une géométrie des rues qui impose des détours importants) **et l'offre de transports publics ne permettant pas de micro-mobilités** (car l'offre est calibrée uniquement pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail).
- Concernant les désirs de localisation résidentielle, **le marché du logement ne correspond pas totalement aux aspirations de la population.** Si nos résultats mettent en évidence une aspiration au périurbain dans les familles d'ouvriers et d'employés, ils montrent également le mouvement inverse : des personnes désirant être en centre-ville et vivant en périurbain. Il s'agit en particulier de **familles qui auraient souhaité devenir propriétaire d'un grand appartement et rester dans un quartier central d'agglomération et qui ont été contraintes à migrer dans un quartier périurbain, faute d'offre correspondant à leur désirs.** De fait, le marché semble se calquer sur le modèle dominant et ne propose guère d'alternatives.

### 8.1.3 Des agglomérations diversement touchées

La troisième conclusion renvoie à la dimension comparative de la recherche. D'une manière générale, **un double clivage est apparu au fil de nos résultats en ce qui concerne les habitudes modales** : entre types de tissus et entre agglomérations.

Concernant le clivage entre types de contextes, relevons qu'au gradient tissu urbain-tissu suburbain-tissu périurbain, correspond **un glissement des pratiques modales d'une forte différenciation selon la destination à une indifférenciation**. C'est ainsi que dans les quartiers urbains centraux, la marche est généralement plébiscitée pour fréquenter son quartier, les transports en commun ou l'automobile étant utilisés pour les déplacements spatialement plus éloignés, selon la destination. Dans les contextes périurbains, l'automobile est utilisée aussi bien pour fréquenter la proximité que pour se déplacer dans des espaces plus étendus. Dans ce contexte, les transports en commun et la marche ne sont pas l'apanage des répondants sans accès à la voiture. Le recours à l'automobile devient alors un réflexe et s'associe à un ancrage très fort de l'automobilité pour faire sortir du champ du possible l'usage d'autres moyens de transport.

Concernant le clivage entre agglomérations, si la taille comparée est ressortie tout au long de la recherche comme un facteur sur-déterminant l'ancrage spatio-temporel des modes de vie et les pratiques modales, **des facteurs contextuels propres à chaque agglomération viennent moduler l'expression des différents modèles autres que la trilogie automobilité-connexité-villa individuelle**. Il s'agit en particulier du marché du logement, de la localisation des emplois et de la qualité de l'offre de transports publics. Plus précisément :

- **Le marché du logement apparaît comme particulièrement contraignant dans les sites étudiés en Île-de-France**, ce qu'attestent à la fois les différentiels de prix du logement plus importants et la plus faible congruence entre localisation résidentielle effective et souhaitée dans cette agglomération. De fait la situation actuelle pousse fortement à la périurbanisation.
- **La forte dispersion des emplois à l'extérieur des villes centres en Île-de-France et à Lyon renforce la dépendance automobile**, particulièrement dans les sites d'Ivry, d'Evry, et de Charpenne.
- **Le faible degré de couverture spatio-temporelle de l'agglomération aixoise par les transports publics favorise l'automobilité exclusive** et rend d'une manière générale difficile l'usage des transports publics chez les « écologistes civiques » et les « prédisposés alternatifs ».

## 8.2 La nécessité d'une vision multiple

**Ces conclusions tendent à démontrer qu'il n'y a pas lieu d'être fataliste quant au pouvoir de l'action publique en matière de redirection des pratiques modales : des marges de manœuvres existent.** Elles peuvent prendre appui sur les multiples modèles de vie urbaine dont est porteuse la population. Concrètement, ces marges de manœuvres consistent à créer les conditions-cadres favorables à l'expression des modèles alternatifs – aujourd'hui aliénés – à la trilogie automobilité - connexité - maison individuelle, de façon à provoquer une inflexion dans la dynamique urbaine actuelle.

Au vu de nos résultats, le développement de telles conditions devrait se concentrer autour de trois axes :

- **le développement d'un système de transports alternatifs à l'automobile** qui couvre l'espace-temps des programmes d'activités de la vie quotidienne. Ceci implique non seulement le développement d'une offre maillée de transports publics y compris le soir et le dimanche, mais aussi la redécouverte du potentiel dormant que constitue le vélo (en particulier dans les représentations sociales encore marquées par une image liée aux loisirs), et une stricte articulation des zones d'activités, de commerces et d'habitat aux infrastructures de transports collectifs.
- **favoriser la recomposition des proximités spatiales**, soit en particulier l'appropriation du quartier de domicile et des points nodaux de façon à favoriser la constitution de programmes d'activités autour de l'usage des transports publics.
- **offrir une réponse à la multiplicité des désirs de localisation résidentielle**, et notamment une alternative à l'habitat périurbain pour les familles souhaitant accéder à la propriété d'un grand logement et rester dans la ville dense.

L'opérationnalisation de ces trois axes nécessite de se défaire de la vision dichotomique de la ville entre forme historique et forme périurbaine que l'on retrouve tant chez les décideurs, les professionnels du territoire et des transports que chez les habitants. **Une inflexion à la dynamique urbaine actuelle n'aura en effet lieu ni dans les villes centres, qui n'offrent que des potentiels de développement limités, ni dans le périurbain.** Il est urgent de développer une troisième voie.

### 8.3 L'enjeu des PDU : faire de la ville en première couronne

Le suburbain pourrait devenir un troisième « modèle urbain » entre la ville historique et le périurbain. Nous avons pu constater que le suburbain était actuellement fortement déprécié par la population. Cette dévalorisation est aisément compréhensible, les premières couronnes d'agglomérations étant souvent synonymes de coupures urbaines, de friches, de nuisances, de problèmes sociaux. Ces localisations sont pourtant porteuses de potentiels appropriables d'une façon multiple : les transports publics y sont souvent déjà actuellement de bonne qualité, une requalification urbaine et une densification des friches et autres espaces interstitiels permettrait d'y développer une ville durable autour de nouvelles formes urbaines de densités intermédiaires pour le moment presque inconnues en France. **Contrairement aux villes-centres qui ne se développent plus, à la ville périurbaine qui est une induction de l'automobilité, la ville-suburbaine est le lieu où les recommandations des PDU prennent tout leur sens.** D'autant plus que comme l'écrit Fouchier (1997b), « ce n'est pas la mobilité qui doit être durable, mais la ville qui en résulte ». Le chantier d'une inflexion dans la dynamique urbaine actuelle est là...





## BIBLIOGRAPHIE

- Amphoux P. et al.** (1988) *Mémoire collective et urbanisation*, deux tomes, IREC-EPFL et CREPU, Lausanne et Genève.
- Ascher F.** (1995) *Métropolisation ou l'avenir des villes*, éditions Odile Jacob, Paris.
- Ascher F.** (1998) *La république contre la ville*, éditions de l'aube, La Tour d'Aigues.
- Bassand M. Joye D. et Schuler M.** (1988) « L'urbanisation de la Suisse: faits et perspectives », in: Bassand M. et al. (éds) *Les enjeux de l'urbanisation: Agglomerationsprobleme in der Schweiz*, ROREP, Peter, Lang, Bern, 51-68.
- Beaucire F.** (1996) *Les transports publics et la ville*, Editions Milan, Toulouse.
- Beaucire F.** (1998) « L'une des dimensions essentielles de la qualité de l'offre réside dans sa quantité », in : *Transports Urbains – Mobilités réseaux territoires*, no 99, Groupement pour l'Etude des Transports Urbains modernes, Paris.
- Beauvais J.-M.** (1999) *Recherche sur le comportement des familles non-motorisées*, rapport final, MELT, Paris.
- Bieber A., Massot M.-H. et Orfeuill J.-P.** (1992) *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, INRETS, Arcueil.
- Boudon R.** (1995) *Le juste et le vrai*, Fayard, Paris.
- Brög W. et Erl E.** (1996) « Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ? », Table ronde CEMT no 102, Conférence européenne des ministres de transport, Paris, 5-88.
- Brunet R., Ferras R. et Théry H.** (1992) *Les mots de la géographie*, Montpellier-Paris, RECLUS – la documentation française, 470 p.
- CEMT** (1996) *Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ?*, Table ronde 102 de la conférence européenne des ministres des transports, Paris.
- Chalas Y.** (1997) « Conclusion – Les figures de la ville émergente », in : Dubois-Taine G. et Chalas Y. (dir.) (1997) *La ville émergente*, éditions de l'aube, La Tour d'Aigues.
- Choay F.** (1994) « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in : Dethier J. et Guiheux A. (dir.) *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Centre Georges Pompidou, Paris.
- Chombart de Lauwe P.-H.** (1982) *La fin des villes, mythe ou réalité*, Calmann-Lévy, Paris.
- Clanché F. et Fribourg A.-M.** (1998) « Grandes évolutions du parc et des ménages depuis 1950 », in : Segaud M. et al. (dir.) *Logement et habitat, l'état des savoirs*, éditions de la découverte/textes à l'appuis, Paris, 77-93.

- Colloque de Royaumont** (1979) *Transport et société*, Economica, Paris.
- Compagnon A. et Joye D.** (1999) *Participation au cadre de vie : des habitants partagés*, Forschungsprogramme UNIVOX 1999, IB Habitation, Gfs et IREC-EPFL, Zurich et Lausanne.
- Cuturello P.** (1997) « Propriétaires et locataires : diversité et différences », in : Grafmeyer Y. et Dansereau F. (dir.) *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, PUF, Lyon, pp 263-281.
- Dasgupta M., Oldfield R., Sharman K. et Webster V.** (1994) *Impact of Transport Policies in five Cities*, Project Report 107, Transport Research Laboratory, Crowthorne.
- Donnelland C.** (Ed.) (1996) *The Transport Revolution, Issue for the Nineties*, Volume 15, Independance, Cambridge.
- Dubois-Taine G. et Chalas Y.** (dir.) (1997) *La ville émergente*, éditions de l'aube, La Tour d'Aigues.
- Duhem B., Gourdon J.-L., Lassave P., Ostrowetsky S. et Enel F.** (collab.)(éds) (1995) *Ville et transports - Actes du séminaire, tome 2*, Plan Urbain - Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Paris.
- Dupuy G.** (1991) *L'urbanisme des réseaux - Théories et méthodes*, Armand Colin, Paris.
- Dupuy G.** (1995) *Les territoires de l'automobile*, Anthropos-Economica, collection « villes », Paris.
- Dupuy G.** (1999) *La dépendance automobile*, Anthropos-Economica, collection Ville, Paris.
- Festinger L.** (1957) *A Theory of Cognitive Dissonance*, Stanford University Press, Stanford Cal.
- Fouchier V.** (1997a) *Les densités urbaines et le développement durable – Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles* – Editions du SGVN, Paris.
- Fouchier V.** (1997b) « Densité urbaine et mobilité : que sait-on, que peut-on faire » in : Actes ATEC « La mobilité dans un environnement durable », Presses de l'ENPC, Paris.
- Grafmeyer Y. et Dansereau F.** (dir.) *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, PUF, Loyn,
- Guidez J.-M.** (1999) *Les transports urbains en province. Citadins / Maires : le décalage*. Document réalisé en collaboration avec Anne Meyer, ADEME, CERTU, GART, UTP.
- Guidez J.-M.** (1999) *Parts de marché et évaluation des métros et tramways en France*. Communication au Club Mobilité, CERTU, février 1999.

- Güller P.** (1999) *Pricing Measures Acceptances – Workshop on Managing Car Use for Sustainable Urban Travel* (Dublin, Irlande, 1-2 décembre 1999), OCDE/CEMT, Paris.
- Herzog S., Schäfli B., Rapp P. et Gros D.** (1994) *Freizeit - Freizeitverkehr - Umwelt, Bericht 58A des NFP « Stadt und Verkehr »*, Zurich.
- Jodelet D.** (1989) *Les représentations sociales*, PUF, Paris.
- Journal officiel de la République française** (1997) *Loi no96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie*, numéro du 1<sup>er</sup> janvier 1997, 11-19.
- Jousselin B.** (1998) « La mobilité résidentielle des ménages en 1994 », in : Segaud M. et al. (dir.) *Logement et habitat, l'état des savoirs*, éditions de la découverte/textes à l'appuis, Paris, 120-127.
- Jousselin B. et Brésard D.** (1996) *La mobilité résidentielle des ménages en Ile-de-France en 1994*, Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France.
- Juan S., Largo-Poirier A., Orain H. et Poltorak J.-F.** (1997) *Les sentiers du quotidien – rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, L'Harmattan, collection Villes et Entreprises, Paris.
- Kaufmann V.** (1998) *Logement et mode de vie : des locataires qui souhaitent le rester*, UNIVOX 1998 IB Habitation, Gfs et IREC-EPFL, Zurich et Lausanne.
- Kaufmann V.** (1999) « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », in : *2001 plus – Synthèses et recherches*, no 48, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, METL, Paris.
- Kaufmann V.** (2000) *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines – la question du report modal*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.
- Kaufmann V. et Guidez J.-M.** (1998) *Les citoyens face à l'automobilité*, Editions du CERTU, Lyon.
- Lefèbre H.** (1958) *Critique de la vie quotidienne*, tome 1, éditions de l'arche, Paris (seconde édition).
- Lefèvre C. et Offner J.-M.** (1990) *Les transports urbains en question - Usages - décisions - territoires*, éditions Celce, Paris.
- Lévy J.-P.** (1997) « habitat et habitants : position et mobilité dans l'espace résidentiel », in : Grafmeyer Y. et Dansereau F. (dir.) *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, PUF, Lyon, pp 263-281.
- Lévy-Garboua L. et Blondel S.** (1997) « La décision comme argument », in : Boudon et al. (éds.) *Cognition et sciences sociales*, PUF, Paris, 55-68.

- Massot M.-H., Monjaret B. et Kalfon M.-H.** (1997) *Automobile et transport public : complémentarités modales des pratiques de déplacement dans la zone d'influence de la RATP*, INRETS, Arcueil.
- Meyere A.** (1995) « Un péage urbain pourrait-il contribuer à résoudre les problèmes de déplacements », communication au colloque Metropolis *L'automobile dans la ville*, 23 et 24 novembre 1995, Paris.
- Montulet B.** (1998) *Les enjeux spatio-temporels du social - mobilité*, L'Harmattan, collection Villes et Entreprises, Paris.
- Offner J.-M. et Pumain D.** (dir.) (1998) *Réseaux et territoires - significations croisées*, Editions de l'Aube, Paris.
- Orfeuil J.-P.** (1999) « La mobilité, révélatrice du nomadisme ou de la volonté d'ancrage ? » in : Spector Th. et Theys J. (dir.) *Villes du XXI<sup>e</sup> siècle entre villes et métropoles : rupture ou continuité ?* coll. du CERTU, Lyon.
- PDU Ile-de-France** (1998) *Ile-de-France – Plan de Déplacement Urbains – Diagnostic*.
- Pharoah T. et Apel D.** (1995) *Transport concepts in European cities*, Avebury Studies in Green Research, Aldershot.
- Pronovost G.** (1996) *Sociologie du temps*, De Boeck, Bruxelles.
- Remy J. et Voyé L.** (1992) *La ville : vers une nouvelle définition ?* éditions de l'Harmattan, collection ville et entreprise, Paris.
- Sachs W.** (1992) *For the Love of the Automobile*, University of California Press, Berkeley.
- Salomon I., Bovy P. et Orfeuil J.-P.** (eds) (1993) *A Billion Trips a Day*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht.
- Schuler M. et Jemelin C.** (1996) « Régions urbaines et agglomérations : multiplicité et diversité des définitions statistiques en Europe », in : Jaccoud C. et al. (dir.) *Raisons et déraisons de la ville, Approches du champ urbain*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 45-68.
- Short J.** (1999) *Introduction to the EMCT/OECD Workshop on Managing Car Use for Sustainable Urban Travel* (Dublin, Irlande, 1-2 décembre 1999), OCDE/CEMT, Paris.
- Spector T.** (1997) *La prospective et la ville : un état des lieux, note du Centre de Prospective et de Veille Scientifique – Environnement no 7*, METL, Paris.
- Weber M.** (1922) *Economie et société*, Plon, Paris (édition française 1971).
- Wiel M.** (1999) *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, éditions Mardaga, collection Architecture+Recherche, Sprimont.